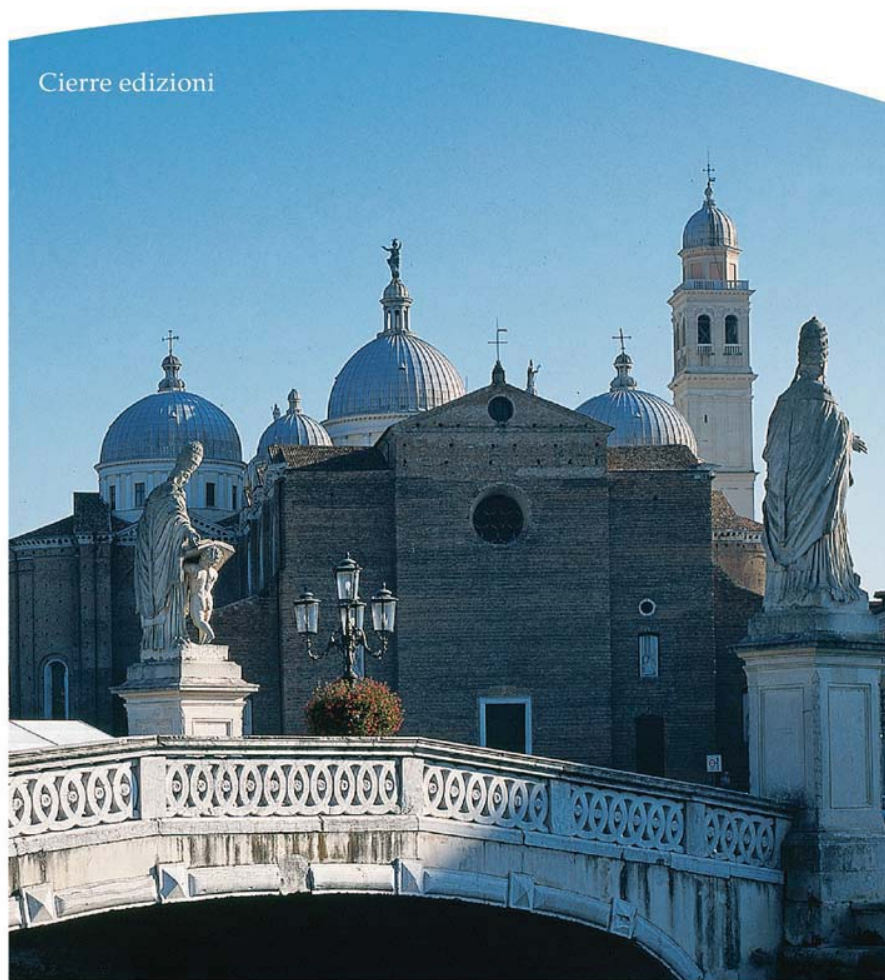


STORIA DI
PADOVA

DALL'ANTICHITÀ ALL'ETÀ CONTEMPORANEA

a cura di Giuseppe Gullino

Cierre edizioni



L'ETÀ CONTEMPORANEA

GIORGIO ROVERATO

1. SCENARI OTTOCENTESCHI

PREMESSA • GLI EVENTI DEL 1843-44 • LA LIBERAZIONE DI PADOVA, E LA SUCCESSIVA ANNESSIONE DEL VENETO ALLO STATO UNITARIO (1866) • QUALE SCENARIO ECONOMICO PER PADOVA “ITALIANA”? • LE INTUZIONI “CREDITIZIE” DI DUE DIVERSI ESPONENTI DELLA BORGHESIA EBRAICA CITTADINA • DALLE ULTIME DECADI DELL’OTTOCENTO ALLA GRANDE GUERRA, OVVERO DEL “TEMPO DELLE CIMINIERE”

Premessa

La modernità padovana, dopo la Restaurazione e i primi decenni del dominio asburgico, si può dire coincida con due eventi di poco successivi l’uno rispetto all’altro. I quali furono da un lato, nel 1842, l’apertura della linea ferroviaria Padova-Mestre, prima tratta della “Imperial Regia Strada Ferrata Ferdinanda” che, tramite il ponte lagunare (1846), avrebbe presto collegato Milano a Venezia; e dall’altro l’arrivo dell’illuminazione a gas. Che avvenne più o meno negli stessi anni in cui anche altre città della penisola si trovarono ad affrontare il problema, vale a dire nella prima metà degli anni Quaranta.

Può sembrare riduttivo, e comunque arbitrario, partire da episodi di vita materiale apparentemente banali, ma tale è il taglio interpretativo che si intende dare a questo *excursus* su Padova in età contemporanea. Taglio senz’altro anomalo nell’economia complessiva del volume, ma coerente con il fatto che la vita di una città non si esaurisce nelle sue dinamiche istituzionali, ma poggia ben più significativamente su accadimenti che incidono nella vita quotidiana delle varieghe articolazioni sociali di una comunità, e nello stesso costume della popolazione.

Gli eventi del 1843-44

Padova era all'epoca, nonostante il prestigio della sua università, una città periferica nel nuovo assetto statale del regno Lombardo-veneto. Se Venezia, pur distrutta nel suo rango di potenza internazionale, manteneva un certo peso grazie al ruolo di secondo porto dell'impero asburgico, la città euganea era andata ripiegandosi su se stessa, e su ciò che le rimaneva degli intensi traffici di derrate agricole che l'avevano resa una sorta di "granaio" della Dominante. Certo, le attività mercantili non erano scomparse, ma il prestigio dei suoi ceti economici si era di molto appannato, in un amalgama indistinto che aveva reso il Veneto niente più che una appendice del complesso stato multi-etnico degli Asburgo, e risultava peraltro subordinato al primato di una Lombardia che il passato tereciano rendeva in qualche modo favorita presso il governo di Vienna.

Eppure Padova manteneva, grazie al suo ateneo, una qualche consuetudine internazionale che le portava l'eco dei processi di modernizzazione che i principali centri europei andavano conoscendo. Uno di questi riguardò la messa a punto di un nuovo sistema di illuminazione pubblica, di cui giungeva notizia sia dalle *gazzette* sia da chi era uso a muoversi in Europa.

Si trattava dell'illuminazione ottenuta dal gas prodotto dalla distillazione del coke: essa, via via affinata tra il finire del XVIII secolo e i primi due decenni del XIX, trovò rapido impiego – a partire da Londra e Parigi – nelle principali capitali europee, approdando già a metà degli anni Venti dell'Ottocento negli Stati Uniti. Sorsero presto grandi aziende per la produzione di *gaz*, come veniva all'epoca chiamato, e per la gestione della sua distribuzione come dei relativi servizi di illuminazione. Il progredire della tecnologia rese presto disponibile tale gas anche per l'illuminazione privata e per altri usi domestici, come il riscaldamento e l'utilizzo di cucina.

Fu un'innovazione che già agli inizi degli anni Quaranta presentava un buon grado di affidabilità, suscitando l'interesse non solo degli amministratori dei grandi centri urbani che ancora non se ne erano dotati, ma anche di quelli delle città minori. Ciò capitò in alcuni degli Stati in cui era divisa la nostra penisola, complice il frenetico attivismo di importanti imprese francesi che erano approdate in forza a conquistare i mercati italiani; tra queste, la potente, e meglio attrezzata, Société lyonnaise des eaux et de l'éclairage.

La Société lyonnaise, già in avanzate trattative con le Municipalità di Venezia, Treviso e Vicenza, e avendo perso la grande occasione di Milano, la cui concessione era stata attribuita a una concorrente società parigina, cercò a Padova un'ulteriore sponda per la sua penetrazione nel Lombardo-veneto. La combinazione tra naturale interesse per la modernità, funzionalità del nuovo sistema e

discreta azione di *lobbing* degli emissari della Lyonnaise portò presto la Municipalità euganea ad affrontare il tema della sostituzione, almeno nelle zone centrali, del vecchio sistema dell'illuminazione a olio in funzione dagli ultimi decenni del Settecento, e in realtà discontinuo e poco efficace.

Tra il settembre del 1843 e l'agosto del 1844 il dibattito pubblico cittadino fu perciò monopolizzato da tale questione: che aveva a che fare con aspetti tra loro diversi, da quelli per così dire di pubblica sicurezza (una città bene illuminata equivaleva a una città più sicura), a quelli dei vantaggi economici che sarebbero derivati alle finanze comunali dal nuovo sistema, al beneficio per i potenziali utilizzatori privati. Non tutta la Municipalità appariva tuttavia entusiasta del nuovo metodo; a che serviva l'illuminazione notturna, dati i costumi morigerati e tradizionali di gran parte dei residenti non usi, se non in occasioni particolari, a uscire dopo il tramonto dalle loro abitazioni?

La naturale resistenza alle innovazioni, tipica di una società conservatrice e ripiegata nella vita domestica, fu alla fine vinta con l'elaborazione di un progetto per la concessione della realizzazione del nuovo sistema di illuminazione a una società privata – emanazione della Lyonnaise – che, in cambio di prezzi più che dimezzati per il servizio pubblico, avrebbe avuto mano libera nel fornire il servizio alle utenze domestiche. Vi era la consapevolezza, almeno negli ambienti più dinamici delle *élites* cittadine, del salto di qualità che la tecnologia d'oltralpe poteva determinare nella vita collettiva, come in quella dei singoli. Del resto, i processi innovativi hanno la caratteristica di cortocircuitare l'esistente, provocando una serie di (positive) reazioni a catena. E, in parte, fu così anche per la tranquilla quotidianità patavina, a partire dal volano innescato dai lavori per stendere la rete distributiva del *gaz*, con inevitabili interventi di riassetto del selciato del centro storico che ne migliorarono la fruibilità.

L'8 agosto 1844 la Municipalità deliberò perciò la concessione ventennale (con "privilegio" di esercizio della fornitura ai privati) a una Società civile per l'illuminazione a gaz, più tardi fatta confluire nella Società d'illuminazione a gaz delle regie città di Padova, Vicenza e Treviso, che unificava i servizi nel frattempo assunti anche negli altri due comuni veneti. Pur costituita obbligatoriamente secondo il codice di commercio del Lombardo-veneto, la sede della società era situata a Lione, stante che l'azionista prevalente era la Lyonnaise.

Conviene riassumere brevemente gli aspetti di tale concessione, dato che ben testimoniano del potere contrattuale all'epoca in mano alle società concessionarie d'oltralpe: a) il terreno su cui erigere l'officina del gas veniva dato dal Comune in uso gratuito al concessionario; b) l'onere della rete distributiva era sì a carico della società privata, contro – tuttavia – un canone scalare da pagarsi dal Municipio fino al raggiungimento di un determinato numero di utenze private;

c) il costo di installazione delle circa 170 lanterne pubbliche previste doveva essere pagato dal Comune, rateizzato in dieci anni all'interesse del 4%; d) la tariffa dell'illuminazione pubblica corrispondeva a 22 centesimi al mc contro i 56 centesimi praticati ai privati

L'I.R. governo di Venezia, organo tutorio, impose alcune (timide) modifiche migliorative. L'avvio del servizio, previsto entro diciotto mesi, fu tuttavia ostacolato dai ricorsi di quanti avevano abitazioni, o interessi, nelle immediate vicinanze del luogo – invero infelice – prescelto per l'officina, l'area dell'ex collegio Amuleo, che si affacciava direttamente su Prato della Valle, uno dei luoghi più suggestivi della città. Tra i ricorrenti compariva la Curia vescovile, per la prossimità del Seminario e di alcuni conventi di religiose. I ricorsi, poi accolti dall'autorità asburgica, si basavano su un decreto del 1807 del Regno italico, mai annullato, che prescriveva per le officine industriali una sorta di "valutazione d'impatto ambientale", fatto inconsueto in quella stagione di prima, primissima industrializzazione.

La Municipalità fu costretta a ripiegare su un terreno più lontano dal centro cittadino, fuori Porta Codalunga, nell'attuale via Trieste. Fu così che i lavori di costruzione dell'officina del gas terminarono solo nell'aprile 1847, e da quella data iniziò l'interramento delle tubazioni di distribuzione, e delle relative diramazioni alle lanterne pubbliche e alle utenze private. La nuova illuminazione venne perciò inaugurata il 29 luglio, ma perché divenisse operativa bisognò attendere il primo ottobre di quell'anno, data da cui poi decorse il periodo ventennale di concessione.

Come ricordato, la Municipalità aveva previsto l'introduzione del gas solo nelle zone centrali all'interno della cinta muraria, mentre in quelle periferiche rimase l'illuminazione a olio: alla cui più regolare erogazione comunque si provvede, bandendo – su ordine dell'I.R. governo – una regolare gara d'appalto sessennale.

Il contratto con la società controllata dalla Lyonnaise creò nel tempo non pochi contenziosi che la Municipalità non riuscì sempre a risolvere, anche se furono appianati nel 1867 con il rinnovo della concessione per ulteriori 29 anni, al cui termine comunque non si giunse, dato che il Comune – travolto dalle polemiche sulla mediocre qualità del servizio – riscattò anticipatamente, poco più di un anno prima della scadenza, gli impianti della concessionaria.

Ci siamo soffermati su questa vicenda per due motivi sostanziali. Da un lato per l'evidente difficoltà dell'Amministrazione cittadina – che pure presentava al suo interno esponenti di spicco del ceto mercantile – a gestire rapporti complessi, soprattutto con quella che all'epoca si presentava già come un'autentica multinazionale. E, dall'altro, per la naturale propensione al nuovo delle élites di governo cui non corrispose un'adeguata risposta dei ceti abbienti ai servizi di illuminazio-

ne privata predisposti dalla Lyonnaise, che infatti tardò, anche per una rete distributiva ridotta all'essenziale, a raggiungere quella soglia minima di utenze che era condizione essenziale per liberare la Municipalità dal canone compensatorio.

La liberazione di Padova, e la successiva annessione del Veneto allo stato unitario (1866)

Nella notte tra l'11 e il 12 luglio 1866, gli ultimi contingenti del presidio militare austriaco lasciarono la città, incalzati dalla veloce avanzata delle truppe italiane che da Ferrara avevano già raggiunto Rovigo e stavano ora procedendo verso la città euganea. Padova visse incredula la prima giornata di libertà, dato che dell'esercito guidato dal generale Cialdini non si vide traccia che in serata, quando entrarono in città tre squadroni di cavalleria. Fu come se finalmente fosse svanita l'incertezza che aveva dominato l'umore dei Padovani, anche se molti avevano imbandierato di tricolori le loro finestre e non pochi si erano solitamente dedicati all'abbattimento o alla rimozione dei simboli più vistosi del dominio asburgico. Un'era si chiudeva, anche se bisognò attendere ancora per avere un qualche segno istituzionale. Che giunse il 15, quando il podestà Francesco De Lazara diede vita a una Giunta provvisoria di governo, formata da dodici autorevoli cittadini non compromessi con il passato potere. Fu in questa veste che egli accolse il generale Cialdini quando, nella tarda serata del 16, la sua fanteria entrò da Porta Santa Croce e, dopo aver attraversato Prato della Valle e alcuni quartieri cittadini in un bagno di folla, prese da Porta Portello la direzione di Mestre, in un improbabile tentativo di raggiungere le armate austriache prima del loro rinserrarsi nella piazzaforte di Marghera-Venezia.

Rimasto per diversi giorni in città, da dove seguiva il progredire delle operazioni, Cialdini si decise solo il 21 a insediare come commissario regio Gioacchino Pepoli, ponendo così fine a quella sorta di caos istituzionale che la Giunta provvisoria aveva solo parzialmente sanato. Eppure, quella nomina era essenziale per dare fiducia a una popolazione che temeva ancora l'esito catastrofico di una campagna militare fino ad allora dai risultati altalenanti, e viveva come un incubo il possibile ritorno degli austriaci, che – in attesa di rinforzi – erano acquantierati tanto nella piazzaforte di Marghera quanto nelle fortezze del Quadrilatero di Peschiera-Mantova-Legnago-Verona. Un'iniezione di ottimismo venne dall'arrivo, la mattina del 1° agosto, di Vittorio Emanuele II, cui la città tributò un'accoglienza festosa e trionfale nello scenario di Prato della Valle, dove – nel palazzo che era stato dei Vendramin-Calergi – egli prese residenza assieme a parte della sua corte. Con il re era giunto anche il generale La Marmora, e l'in-

sedimento in città del suo Quartier generale dava la sensazione che Padova si apprestasse a diventare una sorta di capitale del paese: una pallida anticipazione di ciò che fu, davvero, nel corso della Prima guerra mondiale.

Si trattò, tuttavia, di un ottimismo altalenante, che solo la notizia dell'armistizio di Cormons il 12 agosto riuscì a trasformare in gioia di popolo, che ebbe modo di manifestarsi la sera successiva con l'accoglienza riservata al sovrano che andava ad assistere dal palco reale allo spettacolo allestito dalla Municipalità al Teatro Nuovo, un teatro chiuso per anni e che di lì a poco avrebbe assunto il nome che ancor oggi conserva, quello di Teatro Verdi.

Da quella data si può sostenere che la città, la quale ormai contava circa 65.000 abitanti, abbia iniziato una nuova vita. Ancora verso la fine dell'anno – e cioè dopo l'annessione del Veneto all'Italia sancita da un discutibile, quanto a regole democratiche, plebiscito tenuto il 21-22 ottobre – il potere cittadino restava diviso tra le competenze straordinarie del commissario regio Pepoli e quelle del podestà De Lazara, da questi riconfermato. De Lazara, pur nominato dagli austriaci, aveva dimostrato nel tempo rare doti di equilibrio, favorendo una transizione senza scosse dal vecchio potere al nuovo. Il marchese Pepoli, già ministro dell'agricoltura con Rattazzi, e più tardi senatore del regno e ambasciatore a Vienna, in realtà assolveva anche alle funzioni classiche di rappresentante del governo per l'intera provincia, vale a dire quelle prefettizie, mentre De Lazara, affiancato da nove assessori, badava più concretamente all'Amministrazione cittadina. Tra gli assessori spiccava Gaetano Fioravanti Onesti, noto antiaustriacante, cui da assessore anziano spettò il compito di condurre la città fino all'insediamento del nuovo sindaco – il patriota avv. Andrea Meneghini – che poi la guidò fino alla sua morte improvvisa, nel novembre del 1870, con Roma capitale ormai consacrata.

Già che si è accennato al sistema di potere cittadino post-luglio 1866, conviene completarne – con rapido *excursus* – l'articolazione sino a fine secolo, per poi concentrarci su quella lettura "materiale", o se vogliamo economica, che intende caratterizzare la trama di questo capitolo dedicato a Padova in età contemporanea.

Cominciamo dal Comune. Dopo la morte del sindaco Meneghini, e quasi un anno di surroga dapprima dell'assessore Giovanni Tomasoni, e poi del collega Giuseppe Cristina, il 9 ottobre 1871 si insediò a capo dell'Amministrazione l'avv. Francesco Piccoli che, più volte rinnovato, la resse per un decennio, fino al dicembre 1881. A capo di una Giunta moderata, Piccoli fu probabilmente l'uomo che più incise sulla vita politica e amministrativa della città durante il primo periodo unitario, rappresentandola anche in Parlamento, dal 1866 al 1883, come deputato del primo collegio cittadino. Alla carica di sindaco gli succedet-

tero, nell'ordine, Antonio Tolomei (1881-85) e Francesco Fanzago (1885-86), poi gli assessori anziani Antonio Scapin, Giuseppe Salvadego e Luigi Manzoni (1886-88), indi Pasquale Colpi (1888-90), Vettore Giusti del Giardino (1890-93), Emiliano Barbaro (1893-97) e ancora Giusti del Giardino (1897-99). Ma il secolo finì in un clima di instabilità amministrativa, rimediata dalla nomina di un commissario regio nella persona di Luigi Londero. Un'instabilità, invero, sempre sotterranea, testimoniata dai numerosi assessori anziani chiamati, oltre ai tre prima menzionati, a reggere – nell'attesa di una ricomposizione politica – i brevi intervalli di tempo che trascorsero tra un sindaco e quello successivo. Non era un problema solo padovano, ma riguardava più complessivamente il faticoso assetto dell'assetto di governo delle città venete, in un complicato gioco tra rappresentanza comunale e rappresentanza parlamentare.

Più semplice appare invece richiamare l'assetto dell'Amministrazione provinciale, le cui decisioni incidono anche sulla città, e dove tuttavia occorre distinguere tra Consiglio elettivo e Deputazione, vale a dire l'organo esecutivo, e se vogliamo di comando, fino al 1895 presieduto dai prefetti. Il vertice del Consiglio provinciale ebbe invece anch'esso, come avveniva in Comune, momenti di instabilità politica nell'alternarsi dei presidenti. Ne elenchiamo i nomi, alcuni significativi, senza tuttavia distinguere tra carica a pieno titolo o supplenza gestita dai vice *pro tempore*, proprio per il ripetersi delle supplenze. Il primo a reggere il Consiglio fu, e non a caso, Francesco De Lazara, anche se il suo mandato si esaurì tra il gennaio e il settembre del 1867. Più che risarcimento per la perdita della guida del Comune, la sua nomina fu dimostrazione di stima per l'equilibrio con il quale egli, già per nove anni podestà "asburgico", aveva saputo guidare i primi mesi di vita di Padova italiana. Gli successe per quasi vent'anni (1867-85) il liberalmoderato avv. Antonio Dozzi, che – anche per il modo (ed il consenso elettorale) con cui per così lungo tempo resse tale ufficio – fu dal governo Depretis elevato nel 1884 alla dignità di senatore regio. Seguirono l'avv. Domenico Coletti (1886-95), Tullio Beggato (1895-99), sempre avvocato, e Antonio Emo Capodilista (1899-1900). Di antica famiglia patrizia e possidente fondiario, già componente dello Stato maggiore di Vittorio Emanuele II nel 1859, il Capodilista fu deputato per il collegio di Padova II tra il 1879 e il 1882, e nel 1896 venne chiamato in Senato. Ma il ruolo di snodo che egli esercitò a lungo in città non si deve alle sue cariche politiche, bensì alla presidenza della Cassa di risparmio, che egli ricoprì tra il 1871 e il 1900. Fu con lui che la Cassa, istituzione cittadina di peso negli intrecci tra politica, società civile e mondo economico, maturò quell'interventismo nella vita economica che successivamente, in sinergia con la Camera di commercio, doveva esercitare appieno nei primi due decenni del XX secolo, e sul quale ritorneremo più avanti.

La classe dirigente padovana non si esaurisce tuttavia in questi nomi. Essa è variegata, e di diversa estrazione sia per località di provenienza che per classe di origine. Accanto a uomini dell'aristocrazia cittadina (i Buzzacarini, i Cavalli, i Cittadella, i Dondi dell'Orologio, i Lazzara, i Sambonifacio, i Selvatico Estense, tanto per citare le famiglie più note), compaiono gli esponenti di punta di una borghesia delle professioni e degli affari decisa a emergere e a contare nella vita della città (Vincenzo Stefano Breda e i fratelli Maluta, ad esempio, ma anche un nucleo robusto della comunità ebraica, dai Da Zara a Eugenio Forti, dai Levi Civita ai Morpurgo, dai Treves e dai Trieste a Leone Wollemborg).

Non tutti coloro che integrarono le *élites* postunitarie erano di origine padovana, alcuni provenivano da Venezia perché avevano interessi fondiari in provincia, o da altre città venete per aver studiato presso l'ateneo patavino. Molti poi si fermarono, inserendosi nel mondo delle professioni liberali, o perseguendo la carriera accademica.

Da questo punto di vista la sede dell'università, centralissima nella sua collocazione di fronte al palazzo municipale, fu un singolare quanto efficace agente di "contaminazione", o se vogliamo di vero e proprio *melting pot* intellettuale. Angelo Ventura scrive, nella sua storia di Padova contemporanea, che nell'ateneo patavino

hanno vissuto gli anni decisivi della loro formazione intellettuale gli avvocati, i medici, gli ingegneri, gli insegnanti, i figli colti della ricca possidenza, che nel secolo XIX formano la ristretta *élite* dirigente in tutte le città venete. Qui, intorno all'antico palazzo del Bo, v'è la massima concentrazione di ceti intellettuali, il principale centro di irradiazione delle idee, al quale si guarda da tutte le Venezie [...]. Fu soprattutto per questa vasta e compatta egemonia intellettuale, che Padova divenne nel Risorgimento, con Venezia, centro principale del movimento liberalnazionale veneto, e poi, dopo l'Unità, il polo del partito moderato dominante nella regione.

Ventura sottolinea del resto, e opportunamente, che se lo "spazio" economico e politico della città era quello tipico di un capoluogo di provincia, «il suo spazio intellettuale [era] quello di una metropoli», anche perché Padova assunse funzioni in parte «di polo regionale, che Venezia, capitale eccentrica e decaduta, non [era] più in grado di compiere».

Che il capoluogo euganeo fosse "provinciale" è indubbio. E tuttavia il suo assetto economico, o meglio la graduale evoluzione dello stesso, presentava caratteristiche interessanti, che presto resero la città tutt'altro che marginale nel contesto di un'Italia alla tardiva ricerca del suo processo industrializzante.

• LEONE WOLLEMBORG (1859-1932)

Grande possidente fondiario ed economista, fu a lungo deputato del Collegio di Cittadella, e poi (1914) senatore del regno. Si spese per promuovere in Veneto le casse rurali ispirate alla teoria, ed alla pratica, del borgomastro tedesco Raiffeisen, alla cui rivista («Landeswirtschaftliches Genossenschaftblatt») a lungo collaborò. Sottosegretario alle Finanze nel primo gabinetto Pelloux, fu poi ministro con Zanardelli, dimettendosi dopo la bocciatura parlamentare del suo progetto

di radicale riforma tributaria che spostava l'imposizione dalle imposte sui consumi a quelle sul patrimonio e sul reddito. Si batté in varie forme contro l'usura, e contro lo strapotere della possidenza su fittavoli e piccoli proprietari. Aveva casa in via del Santo, oggi sede del Dipartimento di Geografia e delle aule didattiche della Facoltà di Scienze politiche: peccato che il grande giardino sia stato distrutto nelle edificazioni che hanno alterato l'impianto di una dimora borghese di pregio.

Quale scenario economico per Padova "italiana"?

Padova era al momento dell'annessione città essenzialmente mercantile, con un buon posizionamento nell'intermediazione delle derrate agricole, dei cavalli e degli animali da cortile. La fine del dominio asburgico, che aveva fatto del Veneto una sorta di "granaio" dell'impero, aveva inizialmente colpito il giro d'affari di quello che era il territorio a più estesa superficie agricola. L'inserimento nel nuovo spazio commerciale nazionale (che poi equivaleva essenzialmente all'area settentrionale del paese) fu tuttavia abbastanza rapido, soprattutto dopo l'istituzione presso la locale Camera di commercio della Borsa merci (1873), che si ricavò presto un ruolo nella fissazione dei prezzi nazionali nel mercato dei cavalli e di quella particolare categoria di avicoli rappresentata dalle galline, e non solo dalla classica "gallina padovana".

Il panorama cittadino non si limitava tuttavia all'intermediazione grossista, ma vedeva una vivace presenza del commercio minuto e una varietà di botteghe artigiane che soddisfacevano la domanda dei ceti abbienti per l'arredo delle abitazioni: ecco quindi i falegnami, gli stipettaï, gli arredatori, i decoratori, i fabbri ecc., o – per i consumi di lusso – gli orafi, gli argentieri, i pellicciaï, le modiste. Per il fabbisogno di beni di prima necessità troviamo poi una schiera di panificatori, sarti e calzolai che attendevano a prodotti differenziati a seconda dell'ambiente sociale in cui erano fisicamente insediati, già esistendo una netta frattura tra l'artigiano collocato nelle aree centrali e chi teneva bottega nel suburbio.

La promozione di attività volte al progresso economico e sociale di un'Italia libera dal giogo straniero era stata del resto una delle idee forti, ancora durante la presenza austriaca, del nascente movimento liberalmoderato. È del 1841 l'abbozzo di una Società d'incoraggiamento per l'agricoltura, l'industria e commercio, che fu presentata con forza da Pietro Selvatico Estense al quarto congresso degli scienziati italiani, svoltosi a Padova l'anno successivo sotto la presidenza di Andrea Cittadella Vigodarzere. Fu tuttavia soltanto nel 1846 che essa poté realmente nascere a Padova, di poco preceduta o seguita da analoghe istituzioni in altre città del Lombardo-veneto, tra cui quella, notevole, di Milano, con la quale la Società padovana ebbe un rapporto privilegiatissimo. Dal sodalizio cittadino, che riuniva la parte colta della grande possidenza aristocratica e borghese, nacquero una miriade di iniziative tese soprattutto allo studio e diffusione delle nuove tecniche colturali; in sostanza, alla modernizzazione dell'agricoltura che tanta parte aveva nell'assetto economico e sociale del capoluogo euganeo e della sua provincia. Non fu un caso se, dopo l'intensa attività pubblicistica ed editoriale avviata dalla Società in materia di studi economici (fra i quali, nel 1868, i *Saggi statistici e economici sul Veneto* di Emilio Morpurgo), a Padova nacque nel 1875 il «Giornale degli economisti», successivamente trasmigrato a Bologna e, indi, a Roma.

A partire dai primi anni Settanta emersero in città significative esperienze imprenditoriali, le quali – se non diedero vita ancora a un articolato tessuto manifatturiero – resero tuttavia Padova snodo importante nella modernizzazione del Veneto e, ancor più, del paese. Una vicenda, in particolare, fa giustizia della supposta (e ancor oggi spesso sostenuta) marginalità del Veneto rispetto alla crescita di quello che diverrà il “triangolo industriale” del Nordovest. Ma ci ritorniamo fra breve.

Mi preme prima ricordare come – dopo essersi fatto promotore della Società di incoraggiamento, che assolse a un ruolo cruciale nella formazione del ceto liberalmoderato e nella crescita degli studi economici, il marchese Pietro Selvatico Estense si dedicò alla riqualificazione di quel tessuto delle botteghe di mestiere dianzi ricordato. E ciò attraverso l'istituzione, nel 1867, di una Scuola artistica industriale, una delle prime d'arte applicata aperte in Italia.

Nell'iniziativa del Selvatico, che aveva retto la veneziana Accademia di Belle arti, non è difficile scorgere netta l'intuizione che gli antichi mestieri potevano sopravvivere al rullo compressore dei beni industriali (che a Padova cominciavano ad arrivare, soprattutto dai mercati stranieri) solo accettandone la sfida, e contrapponendo all'economicità dei manufatti standardizzati il rinnovarsi della manualità antica. Bisognava, in sostanza, dotare gli artigiani di conoscenze tecniche, ma anche teoriche, educandoli al bello. La scuola padovana divenne così una sorta di percorso – parallelo a quello dell'apprendistato di bottega – per

accedere ai mestieri. Agli originari laboratori predisposti per formare stipettai, intagliatori e scalpellini, si andarono poi ad aggiungere altre specializzazioni: quella della lavorazione del ferro battuto e della pittura decorativa, cui negli anni seguirono corsi per cesellatori, smaltatori, incisori, xilografi, e altri ancora per muratori, capomastri e meccanici. Non è un caso che il rigoglio che, tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del nuovo secolo, investì questa scuola fosse contemporaneo alla febbre edilizia che pervase la Padova mercantile, sia con l'avvio di nuove costruzioni che con il recupero del patrimonio esistente. In sostanza, una parte non esigua del nuovo ceto artigiano trovò in questa scuola stimoli e opportunità che si affiancarono all'artigiano formato in bottega, rallentandone la decadenza di fronte ai nuovi sistemi di produzione: i quali comunque, come diremo, furono lenti a emergere. Eppure l'iniziativa “illuministica” del Selvatico salvaguardò un patrimonio di “saper fare” e di “imparar facendo” intrinseco alla comunità cittadina.

Ma vengo a quell'esempio di non marginalità o, se vogliamo, di centralità nella crescita di quell'Italia industriale prima accennato, e che peraltro incrocia la politica della città. Mi riferisco alla Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche avviata nel 1872 da Vincenzo Stefano Breda, peraltro tra il 1866 e il 1879 deputato nazionale in quel collegio di Padova II, successivamente ricoperto da Emo Capodilista. Tale società costituì una delle prime esperienze imprenditoriali italiane sul versante delle costruzioni generali e delle pubbliche infrastrutture, divenendo efficace alternativa all'invadenza operativa delle società francesi nel settore. Con un capitale di 10 milioni, il maggior azionista risultava il Breda con 8000 azioni sottoscritte (2 milioni di valore nominale).

Nato a Limena (Padova) nel 1825 da una famiglia impegnata nell'appalto di lavori pubblici di piccola entità, e laureatosi nel 1847 alla Scuola di applicazione per ingegneri, allora annessa alla Facoltà di Matematica dell'ateneo patavino, Breda aveva compiuto il suo primo percorso professionale come direttore dei lavori nella costruzione di alcune tratte dei tronchi ferroviari Vicenza-Verona e Verona-Brescia, e più tardi dei tronchi Piacenza-Bologna, Bologna-Pistoia, Bologna-Ferrara, acquisendo competenze tecniche e gestionali che gli tornarono poi preziose nella sua carriera di imprenditore. Dapprima esercendo un'impresa sotto forma di ditta individuale, successivamente dando vita alla “Veneta”. Le dimissioni da deputato furono formalmente una risposta alle critiche di chi giudicava incompatibile il suo ruolo di parlamentare con la funzione di presidente di una società spesso appaltatrice di opere pubbliche. In realtà, lo scioglimento del “conflitto di interessi”, che giovò comunque all'immagine pubblica del Breda, fu per lui il pretesto per togliersi dall'imbarazzo della sconfitta subita con l'esecutivo nel tentativo, a margine del riassetto delle concessioni ferroviarie, di

assicurare alla sua compagnia l'esercizio della linea dell'Alta Italia, il pezzo più pregiato (e remunerativo) delle infrastrutture ferroviarie del giovane regno.

L'oggetto sociale quanto mai vasto della "Veneta" era, in particolare, quello di «assumere sia in Italia che all'estero imprese di costruzione di ferrovie, strade nazionali, provinciali, comunali e consorziali, fortificazioni, ponti, *docks*, opere idrauliche di qualsivoglia specie, edifici pubblici o privati e in genere qualunque opera pubblica o privata», prevedendo la possibilità di «accordare compartecipazione o di cedere ad altri i lavori già assunti». La compagnia si dotò subito di una efficace agilità operativa, divenendo una delle principali imprese appaltatrici di opere sia per lo stato che per le principali municipalità del paese. Essa realizzò porti, acquedotti, canali industriali, non disdegnando – quando era il caso – la costruzione di singoli complessi edilizi, come avvenne a Roma con l'edificazione del vasto Ministero delle Finanze. Attiva principalmente in Italia, essa assunse lavori anche in altri paesi, come quando nel 1887 si aggiudicò la costruzione di un imponente ponte sul Danubio nella capitale della Romania.

Attorno alla "Veneta" il Breda raccolse un nucleo di imprese minori (ad esempio di fonderia e di costruzioni meccaniche) al servizio dell'attività principale. L'assimilazione dell'impresa alle "banche di costruzioni", gli permise altresì la raccolta di pubblico risparmio nonché fortunate collocazioni di liquidità temporanea. Nata principalmente per partecipare al «proficuo banchetto» delle commesse statali e degli enti locali nel settore delle infrastrutture e delle opere pubbliche, la società fu presto indirizzata dal Breda alla prevalente specializzazione nelle costruzioni ferroviarie. All'inizio accolta con qualche tiepidezza dagli altri componenti il Consiglio d'amministrazione, la scelta si rivelò vincente. Per un quindicennio la costruzione e l'esercizio di linee ferroviarie divenne il *business* strategico della "Veneta", pur fallendo l'obiettivo di realizzare – con la concessione dell'Alta Italia, vale a dire della linea Genova-Torino-Milano-Venezia – un'organica rete interregionale.

E tuttavia furono circa una ventina, sparse tra il Veneto (dove era il nucleo più forte), l'Emilia e la Toscana, le ferrovie secondarie che la "Veneta" riuscì a costruire (o ad acquisire) entro il finire del secolo: alcune di tutto rilievo per le profittevoli aree economiche investite. Il peso che l'attività ferroviaria assunse in breve sul complesso degli affari della società, rese inevitabile l'allestimento di una moderna officina di riparazione e costruzione del materiale rotabile, che fu poi alla base di quelle che nel Novecento divennero le Officine meccaniche della Stanga (Oms), impresa che fu a lungo uno degli impianti più significativi dell'apparato industriale cittadino, ed una delle maggiori realtà produttive dell'intero comparto nazionale fino alla sua scomparsa, avvenuta alla fine del secolo scorso.

Sul finire degli anni Settanta, Breda sviluppò una strategia di irrobustimento finanziario delle attività della "Veneta", che si concluse con un aumento di capitale a 20 milioni di lire, per oltre la metà sottoscritto dalla Società generale di credito mobiliare di Roma, la più influente delle pochissime banche d'affari italiane. I nuovi mezzi finanziari permisero poi all'impresa padovana di affrontare positivamente la stagione di opere pubbliche che proprio in quel decennio si apriva, e di concorrere con successo a molti appalti nel Meridione, tra i quali la costruzione dell'acquedotto napoletano.

E tuttavia al Breda – in una sorta di compensazione per l'esclusione dalle grandi concessioni ferroviarie – si aprì un affare forse meno appariscente, ma ugualmente pregnante per il rilievo, industriale e militare insieme, che esso rivestiva. Con una lungimiranza sospetta, data la sua frequentazione delle burocrazie ministeriali, egli nel 1881 aveva infatti acquisito alla "Veneta" il controllo di una piccola fonderia umbra, la Società in accomandita ferriere e fonderie di Terni, formalmente destinata a fornire di materiali le proprie attività ferroviarie. Ma fu proprio quell'impianto che la Commissione delle industrie meccaniche e navali – costituita dal ministro della Marina per individuare eventuali imprese italiane in grado di impegnarsi negli armamenti navali – indicò nel corso del 1884 come il più idoneo per la produzione di piastre d'acciaio per la corazzatura del naviglio da guerra. La "Veneta", nel febbraio del 1884, aveva già deliberato di trasformare la piccola accomandita in Società degli altiforni, acciaierie e fonderie di Terni S.A., opportunamente ricapitalizzandola.

Al capitale sociale di 6 milioni di lire della nuova società concorsero nel giro di pochi mesi la "Veneta", azionista di maggioranza relativa, un gruppo di banchieri e capitalisti veneti, compreso lo stesso Breda, che erano poi azionisti anche della società padovana, nonché i principali istituti di credito italiani. Il progetto aveva un suo fascino, mirando a costruire la prima acciaieria in grado di autoprodurre la ghisa necessaria al ciclo di produzione dell'acciaio, rendendo indipendente il paese dall'importazione di questa fondamentale materia prima. Il tempismo del finanziere padovano ebbe la sua giusta ricompensa, giacché – una volta individuata la Terni come l'impresa sulla quale puntare – lo stato accordò alla stessa un'ingente anticipazione di 12 milioni di lire in conto future forniture, affinché potesse avviare l'impianto dei forni necessari allo scopo. Al resto dei costi d'investimento avrebbero provveduto i versamenti degli azionisti sul capitale sottoscritto, nonché le aperture di credito degli stessi istituti bancari che partecipavano alla società.

È inutile in questa sede soffermarci sull'*affaire* Terni, sul quale peraltro esiste una consolidata letteratura. Basti solo ricordare che la costruzione dell'acciaieria e la sua tardiva operatività furono accompagnate da una iniziale dilatazione

degli investimenti al settore minerario, che drenò risorse precipitando la società in irrimediabili difficoltà finanziarie, risolte infine con un ridimensionamento del progetto, unito a nuova anticipazione governativa e al consolidamento delle esposizioni a breve nei confronti delle banche. Le polemiche suscitate dalla vicenda provocarono, nel 1891, le temporanee dimissioni di Breda da presidente della Terni, carica ricoperta fin dalla costituzione. E, nel 1893, egli dovette pure cedere la presidenza della “Veneta”, riassumendola solo nel 1899. Alla guida della Terni, nella quale tuttavia aveva conservato la carica onorifica di vicepresidente, tornò invece nel 1894, dopo un interregno di tre anni durante i quali i risanamenti si erano alternati a nuove crisi, lasciandola infine nel 1902, pochi mesi prima della morte, avvenuta agli inizi del 1903.

In questa seconda tornata, Breda – che tra l’altro, nel 1890, era stato nominato senatore proprio in virtù del contributo comunque dato alla creazione di una moderna industria dell’acciaio – non fu tuttavia però più il *dominus* incontrastato della società, pressato com’era da nuovi e aggressivi gruppi azionari e condizionato dagli indirizzi imposti dalle banche creditrici. Lo stesso peso della “Veneta” era andato scemando: colpita dalla crisi finanziaria degli anni 1887-93 che aveva costretto la Terni a nuovamente ricorrere agli aiuti dello stato, essa finì paralizzata dalle eccessive immobilizzazioni nelle attività più disparate, e presto il suo programma industriale si ridusse alla mera gestione delle ferrovie secondarie che aveva costruito, concretizzatosi nel 1899 con il cambio della ragione sociale in Società veneta per costruzioni ed esercizio di ferrovie secondarie italiane. Essa dovette cedere anche il controllo dell’azienda ternana, alla quale peraltro si stavano aprendo scenari più vasti dei soli armamenti, con l’avvio della produzione commerciale di acciaio al servizio dell’industrializzazione del paese.

Declinava così un gruppo finanziario che, per almeno un ventennio, aveva costituito un formidabile centro di potere. Grazie a esso i capitalisti e *rentiers* veneti – i più cospicui tra la grande possidenza aristocratica e borghese – erano andati sprovvincializzando le proprie strategie, e si erano integrati nella finanza nazionale svolgendo, attraverso la società del Breda e con l’avvio della Terni, un ruolo strategico nella modernizzazione industriale del paese. E se alla fine i risultati in termini puramente speculativi non furono del tutto soddisfacenti, ciò nondimeno da questa esperienza essi trassero conoscenze, legami finanziari, capacità di intraprendenza che sarebbero poi stati preziosi nella crescita economica della loro regione.

Una seconda iniziativa, in questo caso bancaria, farà di Padova, almeno fino agli anni Dieci del Novecento, la capitale finanziaria della regione. Tra gli azionisti della “Veneta” era infatti presente, anche se con una partecipazione simbolica, Alessandro Rossi, amico di Breda, ma soprattutto *leader* indiscusso degli

“industrialisti” italiani, come venivano definiti coloro che si battevano per lo sviluppo del settore secondario nel nostro paese. A capo della allora più importante impresa manifatturiera italiana, il Lanificio Rossi, l’industriale scledense era da anni impegnato nello stimolare la grande possidenza fondiaria all’investimento di rischio, e soleva partecipare alle più svariate iniziative fornendo a esse una sorta di *patronage*, come a specificare che, se anch’egli se ne faceva azionista, ciò stava a garantire della bontà dell’investimento.

Ed è secondo questo *modus operandi* che nel luglio del 1871, vale a dire non molti mesi prima della costituzione della “Veneta”, Rossi fu sostenitore di spicco in città della fondazione della Banca veneta di depositi e conti correnti. Con capitale iniziale di 5 milioni di lire, fu una banca che doveva svolgere un ruolo fondamentale nell’incentivazione societaria che si andava sviluppando nel Veneto. Alessandro Rossi, azionista di medie dimensioni, entrò a far parte del Consiglio di amministrazione assieme a Giuseppe Giovanelli presidente, a Moisé Vita Jacur vicepresidente, e ai rappresentanti delle case bancarie M. e A. Errera & C. di Venezia, Jacob Levi e figli di Venezia, G.q.J. Trieste di Padova, e ad altri capitalisti sottoscrittori a titolo individuale, tra i quali Eugenio Forti e Alberto Papafava. Tra i soci risaltava la presenza di un consistente gruppo milanese di cui facevano parte la casa Vonwiller, i banchieri Figli Weil Scott & C., Giacomo Belgioioso, Lodovico Melzi d’Eril, Carlo Cerutti, e quell’ingegner Giuseppe Colombo, professore al Politecnico di Milano, la cui attenzione alle nuove intraprese economiche oscillava equamente tra l’intento speculativo e la sincera fede nei progressi economici del paese.

Le operazioni della banca, prevalentemente indirizzate ad anticipazioni in conto corrente e prestiti sopra depositi e pegni di fondi pubblici, di valori industriali, obbligazioni, prestiti provinciali, comunali e consorziali, e allo sconto di effetti cambiari, buoni del tesoro ed effetti industriali, comprendevano anche l’impiego delle somme eccedenti la normale attività di sportello in azioni, o obbligazioni industriali «di cui gli interessi siano garantiti dallo Stato». Questo limite venne ben presto superato dai fatti, con l’assunzione agli inizi del 1872 di partecipazioni nel Banco sete lombardo di Milano e nella Banca francesco-italiana di Parigi, e con il contemporaneo impegno a concorrere con «alcune fra le primarie Banche Italiane», quali rappresentanti l’intero gruppo “veneto”, alla costituzione di una Banca italo-orientale.

Già la particolare attenzione data ai conti correnti, ma più ancora il fatto che si prevedesse la possibilità di acquistare, ancorché con certi limiti, azioni e obbligazioni industriali, sembrava rispondere agli incitamenti rossiani ad abbandonare l’abitudine dei «banchieri privati delle nostre grandi città [che] preferiscono le provvigioni di borsa a quelle dei conti correnti», essendo «famigliarizzati più

colla carta pubblica che colla carta privata». In realtà, per l'industriale scledense, né anticipazioni né conti correnti parevano sufficientemente garantire alle imprese la libertà di movimento. Era quindi cosa migliore, visto che comunque al credito industriale le banche si piegavano malvolentieri, che esse si cimentassero nella sottoscrizione azionaria delle intraprese industriali, limitandosi per il resto alle normali operazioni di sconto commerciale.

Fu ciò che la Banca Veneta si apprestò a fare, rafforzando ulteriormente il suo peso nell'ambiente finanziario veneto con la fusione in essa, nel febbraio 1872, dello Stabilimento mercantile di Venezia: una società bancaria sorta nel 1852, che aveva adeguato il suo statuto alla legislazione italiana fin dal 1867, portando il capitale nominale a due milioni, ma che era ormai prossima alla scadenza legale. Si trattava in realtà di una casa bancaria anomala, che aveva per oggetto sociale quello di «promuovere e sostenere il commercio di diretta importazione» attraverso tre tipi di operazioni: ricevimento di merci a semplice deposito, sovvenzioni sopra merci e sconto di effetti cambiari. Con l'annessione all'Italia e l'arrivo a Venezia di altri istituti di credito, tra cui la Banca nazionale nel Regno, lo Stabilimento entrò in crisi limitandosi sempre più al piccolo sconto e delegando la promozione dell'attività commerciale di importazione e esportazione alla Compagnia di commercio, una nuova società che aveva contribuito a fondare, ma che ebbe da subito vita travagliata. Questa, oltre all'opportunità di poter disporre nella congiuntura favorevole del *boom* finanziario 1871-72 di più consistenti capitali, e il fatto che i soci dello Stabilimento mercantile erano in parte gli stessi della Banca Veneta, fu la principale motivazione del confluire in un unico organismo dei due istituti. Aumentato convenientemente il capitale della Banca Veneta a 10 milioni (di cui 1,8 derivante dall'apporto dello Stabilimento), essa iniziò subito ad assumere partecipazioni in svariate iniziative industriali grazie a una modifica statutaria che, nel marzo 1873, autorizzò la Banca a impiegare le disponibilità liquide anche in imprese industriali le cui azioni o obbligazioni (queste ultime anche se non garantite dallo stato) fossero «di prudente e utile impiego». E in quello stesso mese la Banca sottoscriveva circa il 13% del capitale della Società veneta per l'industria serica, costituita a Padova con nominali 5 milioni, sottoscritti da alcune decine di soci: tra i quali i più rilevanti, oltre alla Banca Veneta, erano il Banco sete lombardo, l'Istituto di credito milanese, la ditta Villa Vimercati, Moisé Vita Jacur e i nomi sempre presenti nella vita finanziaria veneta, come le case Weil Scott, Trieste, Levi, Errera, e ancora il Giovanelli, Treves de' Bonfili, il Bembo. In sostanza, da banca ordinaria l'istituto veneto si trasformò in una sorta di banca d'affari, rendendo la città crocevia di intese e relazioni, pur nelle altalenanti congiunture di mercato.

L'emergere negli anni Dieci del Novecento della Società adriatica di elettricità (Sade), creata nel 1905 dal veneziano Giuseppe Volpi, portò – attraverso il suo polmone finanziario, il Credito industriale – a una progressiva colonizzazione della piazza padovana e all'atrofizzarsi della Banca Veneta che, poi, sarebbe scomparsa nel riassetto creditizio della seconda metà degli anni Venti. Eppure quella della Banca Veneta fu una storia importante, che assieme alla società del Breda contribuì a rivitalizzare la città, rendendola centrale nelle strategie di integrazione tra la finanza veneta e quella nazionale.

Se queste furono le due iniziative che innovarono fortemente il capoluogo Euganeo la cui struttura era essenzialmente basata sull'intermediazione, riscrivendone in parte gli equilibri di comando, su cos'altro si basava l'economia della città?

Ritorniamo brevemente indietro, al 1869, e all'Esposizione agricola industriale e di belle arti della Provincia di Padova indetta per l'ottobre di quell'anno di concerto tra l'Amministrazione provinciale e quella comunale. Si trattò di una rassegna che, un po' ingenuamente, sembrava fare il verso alla stagione delle grandi Esposizioni internazionali, anche se essa – scorrendone il bel catalogo – appariva sostanzialmente una sorta di "fotografia" di ciò che portava Padova in dote allo stato unitario. La parte prevalente era quella dei prodotti della terra e delle aziende di trasformazione degli stessi, seguita dalle molte filande di seta grezza diffuse da Cittadella fino a Este, e da quel po' di meccanica (povera) al servizio dell'agricoltura, soprattutto nel comparto dei torchi enologici e delle seminatrici. Ma vi erano anche i "pannilana" del Lanificio G.B. Marcon, impianto storico sebbene in via di contrazione, data la concorrenza non solo straniera, ma anche dei lanifici dell'alto Vicentino; e poi ancora qualche manufatto della Benesch-Rocchetti (una fonderia di ghisa di seconda fusione che, sorta nel 1852, passò presto nelle mani della Società Veneta), strumenti musicali, strumenti chirurgici, carrozze, qualche macchina in uso nelle tipografie cittadine con l'esposizione di libri e stampati commerciali, e poco altro. Più ricca appariva la sezione delle belle arti, con la messa in mostra del meglio che la ricca tradizione dell'artigianato urbano poteva offrire (porcellane, oreficeria, argenteria, lavorazione di pietre dure, stipetti e mobili in genere). Definirlo un panorama asfittico è d'obbligo. E tuttavia la città stava "crescendo", era spinta da un'ansia febbrile di riscatto e anche le piccole cose sembravano, agli organizzatori della manifestazione e alle autorità, sintomo di quell'inevitabile progresso che l'avrebbe presto o tardi segnata.

Si accennava alle molte filande attive a ridosso della città, ma più ancora in provincia: poco meno di una trentina, le maggiori appartenenti alla grande possidenza, sia nobiliare che ebraica. Il peso della loro produzione, e la posizione baricentrica del capoluogo, portarono il Ministero di Agricoltura e commercio (Maic) a insediarsi – in località Brusegana – una Stazione bacologica sperimen-

mentale, destinata nel tempo a favorire l'introduzione di più moderne forme di allevamento del baco da seta e a debellarne le malattie.

La complessiva pochezza dell'economia di trasformazione in città, ma più in generale nell'intera regione salvo il solido distretto laniero dell'alto Vicentino, uscì confermata nella cosiddetta *Statistica industriale* realizzata tra il 1883 e il 1891 dal Maic. Delle 805 imprese "industriali" censite in provincia, solo 70 ditte, per 1031 addetti, erano localizzate in città. Di queste, le 17 che occupavano più di 10 operai concentravano quasi il 64% degli addetti, a testimonianza di una frammentazione produttiva elevata e della loro scarsa, scarsissima consistenza capitalistica. Poche le imprese significative, tra le quali la ricordata Benech-Rocchetti della "Veneta", e per certi versi la Fonderia campane Damiano Colbachi, attiva dal 1745 nel Bassanese, e da lì agli inizi dell'Ottocento trasferitasi a Padova, avendo trovato collocazione dentro la cerchia muraria, a pochi passi dalla sede vescovile: vale a dire vicino agli interlocutori naturali di una produzione nella quasi totalità dei casi destinata a dar voce ai campanili degli edifici di culto, stante la dimensione di una diocesi che si espandeva dal Padovano a parte del Vicentino e del Trevigiano. Esistevano poi le fornaci, impianti essenziali per un'attività edilizia che caratterizzò intensamente il periodo di fine secolo: più robuste in città, e comunque tutte nel suburbio, esse presentavano solo parzialmente quel carattere di stagionalità tipico delle numerose fornaci presenti nel territorio provinciale.

Se questo era l'informe tessuto manifatturiero, va ricordato l'approdo a Padova di diversi intermediatori grossisti, qui attratti dal cruciale snodo ferroviario che interconnetteva le Ferrovie dell'Alta Italia con quelle dell'Italia centrale, e in particolare con Bologna e con la tratta Bologna-Firenze. Vale la pena di citarne una, poi a lungo importante nell'economia del capoluogo, vale a dire la Pietro Morassutti di Antonio (poi corrente con il nome Paolo Morassutti), esercente l'attività di vendita all'ingrosso e al dettaglio di ferramenta e casalinghi, con magazzino nell'ex Teatro dei Concordi: zona centralissima, a due passi dal Duomo, a testimonianza del fatto che le funzioni economiche permanevano radicate nel nucleo storico della città.

Le intuizioni "creditizie" di due diversi esponenti della borghesia ebraica cittadina

Premettendo che qui si assume Luigi Luzzatti come esponente *tout court* della borghesia ebraica patavina, anche se egli era nativo di Venezia, il suo nome è – con quello di Leone Wollemborg – all'origine della straordinaria esperienza del "credito popolare", o credito minuto, che dal capoluogo euganeo si irradiò

poi in gran parte del nord Italia, con non poche diramazioni nelle aree centrali del paese. È questa una vicenda che, ben più di quelle politiche locali, segnò il peso che la città assunse nello sviluppo economico italiano.

L'attività di Luzzatti precedette, e quella di Wollemborg seguì, l'incursione padovana di Alessandro Rossi a promozione della Banca veneta di depositi e conti correnti. Ma entrambe si ponevano il medesimo obiettivo di dare una risposta alla necessità di credito delle attività economiche: che il Rossi perseguì sul fronte dei grandi affari, mentre Luzzatti e Wollemborg si focalizzarono sul credito spicciolo, quello a sostegno dei piccoli operatori. Vediamone le caratteristiche, sul lungo periodo davvero dirompenti.

Luigi Luzzatti, docente di Diritto costituzionale e di Economia politica al Bo (all'epoca le discipline accademiche presentavano una buona dose di eclettismo, e del resto la notorietà di Luzzatti è legata soprattutto alla sua dimensione di economista), fu più volte deputato e ministro, e nel 1910-11 capo del governo. Egli sviluppò – a partire dal saggio *La diffusione del credito e le banche popolari* (1863) – l'idea che anche da noi si potesse sviluppare un sistema di credito, derivato da esperienze tedesche, basato sulla cooperazione mutualistica tra individui, che – concorrendo al capitale di banche, da lui chiamate "popolari" – potevano poi accedere al credito, dapprima sotto forma di credito personale, e più tardi di "sconti commerciali" e /o di anticipazioni a fronte di attività economiche. Nel modello tedesco esisteva la responsabilità "illimitata" dei soci, sia per accrescerne il senso di reciproca solidarietà/responsabilità, sia al fine di ottenere prestiti da parte di istituzioni bancarie terze. Luzzatti, nell'applicazione "italica" che voleva darne, modificò in parte questa impostazione; fermo restando il principio che il credito dipendeva dalla capacità di risparmio del socio, e che solo chi avesse risparmiato in modo da poter acquisire un'azione delle banche che egli andava progettando avrebbe avuto diritto al credito, egli prevedeva la responsabilità dei soci limitata al solo capitale versato, nell'obiettivo di attrarre anche capitali dei ceti possidenti, che mai avrebbero accettato il principio della responsabilità illimitata. Non solo egli riteneva essenziale il concorso delle classi agiate – sia sotto forma della sottoscrizione azionaria, sia di deposito dei capitali – ma a esse assegnava, non velatamente, una sorta di *leadership* e di guida delle nascenti istituzioni bancarie. *Leadership* morale, tuttavia, dato che le banche popolari di scuola luzzattiana codificarono subito il principio di "una testa, un voto", indipendentemente dalle azioni singolarmente possedute.

Luzzatti non fu solo il teorico di una banca che nasceva "dal basso", ma se ne fece "apostolo" girando mezza Italia per convincere i più disparati soggetti della bontà del progetto. La prima Banca popolare da lui fondata fu quella di Lodi (1864), presto seguita dalle banche popolari di Milano e Cremona.

Se il primato fu lombardo, dal 1866 la diffusione di tali istituzioni creditizie investì il Veneto, dapprima (1866) con la Banca mutua popolare di Padova e la Banca popolare di Vicenza, poi espandendosi a macchia d'olio nei principali centri urbani. Alla fine degli anni Settanta erano una trentina gli istituti veneti aventi le caratteristiche impresse dal Luzzatti: un quarto di quelle fino ad allora nate in Italia, e un terzo di quelle costituite nelle regioni settentrionali.

Non è però tanto il dato numerico a dare il rilievo dell'iniziativa dell'economista padovano, quanto l'impatto che tali istituti determinarono nella rapida crescita di quel tessuto di piccola impresa su cui si costruì poi l'economia del paese. Da cui deriva il primo elemento che differenzia l'azione del Luzzatti dal "pensare in grande" dei Breda e dei Rossi e che, se vogliamo, segna ancor più il ruolo del periferico capoluogo euganeo nella costruzione della "nuova" Italia.

Leone Wollemborg, grande possidente fondiario con palazzo in via del Santo, fu non banale studioso di economia, più volte deputato liberale, tra i pochi che si rifiutarono di aderire al compromissorio Patto Gentiloni (1913), e infine senatore del regno. Sottosegretario alle Finanze con Pelloux (1898), lasciò dopo pochi mesi l'incarico non condividendo la deriva repressiva e antipopolare di quell'esecutivo. Ministro delle Finanze con Zanardelli, fu promotore di una rivoluzionaria riforma fiscale (1901) che azzerava i dazi interni (il famigerato dazio/consumo), spostando il peso del gettito dalle imposte indirette al patrimonio e al reddito individuale. La proposta venne inevitabilmente bocciata da un Parlamento ancora a base censuaria, e Wollemborg per coerenza, nonostante le sollecitazioni del capo del governo, si dimise. Egli, del resto, aveva fatto della lotta all'iniquità, e allo strapotere della possidenza fondiaria, uno dei suoi canoni di comportamento civico, diventando una sorta di "nemico di classe" del ceto cui pure apparteneva.

Le casse rurali da lui promosse – a partire dalla costituzione di quella di Loreggia (1883), situata nel comune della provincia euganea in cui si trovava gran parte delle terre di famiglia – rispondevano a tale personale filosofia. Che tendeva a sottrarre la piccola/piccolissima proprietà contadina, e gli affittuari minuti, all'usura disinvoltamente praticata non solo da una nutrita schiera di speculatori attivi nelle campagne, ma anche (cosa per lui maggiormente riprovevole) dai detentori del grande capitale fondiario. Per tali casse anche Wollemborg, come il Luzzatti per le sue banche popolari, si basò su un modello di origine germanica. In questo caso si trattava di quello sviluppato da F.W. Raiffeisen, che in Renania aveva dato vita a una serie di istituzioni creditizie (poi diffuse nella Francia nordorientale, e soprattutto in Austria) dedite al credito agrario: un credito basato sulla "parola" (o, meglio, sull'"onore") di

chi chiedeva il prestito, comunque concesso solo a chi diveniva socio di tali istituti. Contrariamente alle banche "urbane" del Luzzatti, le casse rurali del possidente padovano (una settantina a fine Ottocento, ripartite in ordine di importanza tra il Friuli, il Padovano, il Bellunese, il Veronese, il Veneziano, il Vicentino e la Marca Trevigiana) si basarono sulla responsabilità illimitata dei soci, e sulla non ripartizione degli utili che andavano, invece, ad aumentare il capitale sociale, e quindi la liquidità per ulteriori operazioni di prestito. Le quali erano finalizzate non solo agli investimenti per l'ammodernamento delle coltivazioni, ma anche – e forse soprattutto, giacché l'ammodernamento risultò ai più un investimento inavvicinabile – al capitale di giro nel ciclo agricolo. Seppur modesto, anche ciò non fu un risultato di poco conto nel contesto di un'agricoltura povera.

Affievolitosi l'interesse del Wollemborg per l'esperienza delle casse rurali, anche perché preso dagli impegni parlamentari (sua un'importante, e contrastata, legge del 1901 che rendeva disponibile a bassissimo prezzo nelle rivendite di sali e tabacchi il chinino, un alcaloide all'epoca ineguagliabile per le proprietà antimalariche, antipiretiche e analgesiche), egli fu presto emarginato dall'intraprendenza dei cattolici intransigenti, in particolare del cappellano di Gambarare di Mira (Venezia), don Luigi Cerruti. Questi divenne l'artefice di un capillare intervento della Chiesa nel mondo del credito minuto. In poco meno di un decennio, a partire dallo stesso modello di Raiffeisen rivisitato da una forte tensione integralista, egli realizzò un'espansione a macchia d'olio delle casse rurali di impronta confessionale (solo chi era un buon cattolico, e frequentava i sacramenti, poteva aderirvi!), che – poggiando sulla rete delle parrocchie – alla vigilia del nuovo secolo superavano il numero di 400 tra Veneto e buona parte della Lombardia, del Bresciano e del Bergamasco *in primis*. Le casse rurali d'impronta laica del Wollemborg, anche se non scomparvero, cedettero rapidamente il passo a un modello dichiaratamente "politico", concepito per sottrarre piccole proprietà e affittanze contadine sia all'influenza della possidenza liberale, che al contagio delle idee socialiste. Dal proselitismo cattolico, innestato tuttavia sull'esperienza dello statista padovano, si consolidò un modello di credito che andò via via evolvendosi nelle casse rurali e artigiane, fino a giungere alle attuali banche di credito cooperativo.

Concludendo, si può sostenere che la duplice esperienza padovana costituì l'abbrivio per la crescita di quella piccola impresa che costituisce, ancor oggi, il nerbo dell'economia del paese.

Dalle ultime decadi dell'Ottocento alla Grande guerra, ovvero del "tempo delle ciminiere"

Verrebbe da dire che l'apporto della città alla "modernità" stia tutto racchiuso nelle modalità fin qui narrate, invero "alte" e tutt'altro che provinciali. Eppure la transizione ai nuovi modelli produttivi, basati sul sistema di fabbrica, cominciò ad attecchire anche nel capoluogo euganeo. Qualche esponente della borghesia mercantile, ma anche della possidenza, intraprese con successo la strada della trasformazione manifatturiera.

Prima, tuttavia, di elencarne i profili più significativi, ritorniamo all'esperienza imprenditoriale del Breda, dato che essa a un certo punto – in una sorta di eccezione al *business* dell'acciaio e ai suoi intrecci con la finanza romano-germanica – incrociò (seppur non proficuamente) il tema della infrastrutturazione urbana del capoluogo euganeo.

Ciò accadde a proposito dell'acquedotto, di cui la civica Amministrazione pensò bene di dotare il territorio comunale. La vicenda rileva per due aspetti: da un lato, l'emergenza igienica che l'assenza di un acquedotto comportava per l'agglomerato urbano, compromettendone la crescita e rendendo problematico, dal punto di vista sanitario, l'inurbamento della popolazione del contado che altri capoluoghi stavano invece affrontando senza particolari problemi; e, dall'altro, le competenze tecnico-costruttive della società che alla fine si aggiudicò la concessione dell'opera, le quali permisero la realizzazione di un manufatto di estremo pregio, tanto che esso continua tutt'ora a essere utilizzato sia nelle "punte" di consumo non esauribili dalle due successive condotte che dagli anni Cinquanta del Novecento lo hanno dapprima affiancato e poi sostituito, sia – soprattutto – nel corso delle periodiche operazioni di manutenzione di queste ultime.

Il problema dell'acqua potabile, anche se era stato più volte affrontato dalla Municipalità padovana nei decenni precedenti, divenne acuto nel corso degli anni Settanta dell'Ottocento. Il prelievo di acqua a fini domestici era allora assicurato da una discreta presenza di pozzi privati, che evidentemente servivano – essendo collocati all'interno delle proprietà, anche se taluno ne faceva commercio – essenzialmente i ceti abbienti che li possedevano. La popolazione minuta, e quindi la maggior parte, ricorreva alle fontane pubbliche, anch'esse alimentate da pozzi artesiani, oppure – caso non infrequente – si approvvigionava attingendo direttamente ai corsi d'acqua che all'epoca attraversavano Padova, non a caso ancor oggi ricordata come "città d'acque".

A parte il prelievo dai fiumi, che già presentava sotto l'aspetto sanitario gravi problemi per lo scarico di liquami che indiscriminatamente vi avveniva, va detto che la qualità della falda che attraversava il sottosuolo cittadino, e che alimentava

i pozzi, stava andando via via deteriorandosi, compromettendo le caratteristiche di potabilità dell'acqua. Ne era causa principale la pochezza della rete fognaria, che si estendeva solo a una ristretta parte del centro storico: si trattava di condotte parziali che, a parte un primo tracciato costruito in epoca romana, erano state realizzate tra la seconda metà del Seicento e il tardo Settecento, ed erano ormai ridotte a un colabrodo con il conseguente riversamento dei liquami nel terreno sottostante. All'inquinamento della falda contribuivano poi gli scarichi diretti nei fossati, che ovviamente erano privi di una qualsiasi impermeabilizzazione.

Il ripetersi di epidemie di tifo o di casi di colera – gli ultimi, nel corso del 1875, portarono a una temporanea chiusura delle fontane pubbliche – aprì un acceso dibattito su come affrontare e risolvere l'emergenza. Dopo lungo (e a volte anche aspro) dibattito, che si protrasse fino al 1884, la Municipalità decise quasi all'unanimità, nel gennaio 1885, di affidare la costruzione dell'acquedotto, con lo strumento della concessione a costruire e a gestire, ad una delle due imprese che si erano allo scopo proposte (la Società Veneta, e la romana Società italiana per condotte d'acqua, che avevano prospettato soluzioni in parte convergenti a partire dal prelievo delle acque nelle falde esistenti nel territorio di Dueville, nel Vicentino), scegliendo – non senza polemiche – la prima. Vuoi per ragioni di campanilismo (il suo presidente, Breda, era l'ex deputato del collegio Padova II, già consigliere comunale e, di fatto, influente sugli stessi equilibri consiliari), vuoi perché le condizioni offerte dalla società padovana apparivano più convenienti. La "Veneta" in realtà mirava – per economie di scala – a un coinvolgimento nello sfruttamento di quelle sorgenti anche del Comune di Vicenza, che tuttavia fallì. L'atto concessorio fu tuttavia sottoscritto (tempi "tecnici" della burocrazia? sì, ma anche gli inevitabili ricorsi del concorrente soccombente...) solo nel febbraio 1886, fissando la durata della concessione in 60 anni: un periodo teoricamente più che congruo perché la società potesse recuperare l'investimento iniziale, e ne ricavasse idonea remunerazione.

L'opera, inaugurata il 13 giugno 1888, data simbolica in quanto festività del Santo, tanto amata dai Padovani, partiva dalla zona di prelievo nel comprensorio di Dueville, dove – in un'area di 26 ettari – furono collocati, a profondità variabile tra gli 8 e i 25 metri, 131 tubi Norton dotati di un filtro iniziale «perché entri in essi l'acqua pura nascente dal fondo, di guisaché lo strato acquifero sia indipendente dalle vicissitudini del soprasuolo». Essi vennero poi collegati a tre "gruppi di presa". La quota altimetrica, anche se non elevata, risultava vantaggiosa per la velocità che riusciva a imprimere all'acqua, la quale confluiva in una grande cisterna incassata nel terreno per garantirne l'isolamento.

Dalla cisterna-deposito in cui venivano fatte confluire le acque delle risorgive di Dueville partiva la cosiddetta "Canaletta" (il nome che venne dato al manu-

fatto di adduzione dell'acqua a Padova), la quale – dopo aver costeggiato la linea ferrata che conduce da Schio a Vicenza – segue il tracciato dell'attuale S.S. 11, arrivando in prossimità della stazione ferroviaria padovana, dove l'acqua veniva fatta confluire in un "Cisternone" (chiamato poi "Rotonda" per la caratteristica forma cilindrica, e ancor oggi uno degli edifici tipici della città di fine Ottocento), da cui defluiva al vicino impianto di sollevamento alla Briglia dei Carmini che, dotato di turbine Girard e di pompe aspiranti, la immetteva nel circuito distributivo. I tubi di distribuzione erano di ghisa e vennero collocati a un metro di profondità nel terreno, con una strutturazione ad anelli chiusi e ramificati. La potenza erogata dalla stazione di sollevamento era dimensionata per alzare l'acqua a 16 metri sopra la soglia della porta del Palazzo municipale, misura convenzionale fissata nell'atto di concessione, e ritenuta prudenzialmente atta a soddisfare la domanda della popolazione.

Lo zampillo d'acqua che uscì dalla fontana pubblica collocata in Piazza dei Signori il 13 giugno 1888, e che costituì – col cerimoniale atto alla circostanza – l'inaugurazione ufficiale di un'opera a lungo attesa dalla cittadinanza, segnò una tappa fondamentale nella infrastrutturazione urbana della città. Padova, come ricordato già dotata di una rete di distribuzione del gas, era peraltro prossima a costruire anche un razionale sistema di fognatura per il deflusso delle acque reflue e dei liquami in genere. La realizzazione dell'acquedotto rappresentò, nelle intenzioni dell'Amministrazione cittadina, ma ancor di più nelle aspettative della popolazione, un necessario presidio igienico-sanitario che avrebbe finalmente posto fine a decenni di epidemie, espedienti e sterili polemiche.

E tuttavia la soluzione approntata si rivelò presto inefficace alla bisogna, stante la scarsa rete distributiva costruita dalla società concessionaria ed ancor più il limitato numero di fontane pubbliche da essa rese disponibili. Si aprì ben presto un intricato contenzioso tra Comune e Società Veneta, la quale – fortemente esposta nell'avventura ternana – decise infine di offrire allo stesso il riscatto anticipato dell'opera. Opzione che la Municipalità accettò nel novembre 1891, con ciò consentendo una (seppur effimera) boccata di ossigeno ai conti malati della "Veneta". Certo, l'onere per il Comune fu elevato: il riscatto costò ben 2,150 milioni di lire (contro gli almeno 2,5 investiti dalla "Veneta"), e altre 600.000 lire circa dovettero poi essere impiegate per la ristrutturazione e l'ampliamento della rete ritenuti dalla Municipalità indispensabili. Vi si fece fronte da un lato con un prestito venticinquennale (pur a tasso agevolato) di 2,4 milioni presso la Cassa depositi e prestiti, e dall'altro – al fine di non compromettere il bilancio comunale per gli anni a venire – con una sovrainposta di analogia durata su fabbricati e terreni, nonché con una riforma maggiorativa di svariate tariffe daziarie. Si trattò di un peso fiscale generalizzato, che co-

munque consentì negli anni successivi la graduale estensione dell'acquedotto a tutto il suburbio.

E, tuttavia, l'ingresso della mano pubblica (più che scelta ideologica, fu sbocco obbligato di una concessione tecnicamente sottodimensionata) risultò alla fine ampiamente positivo. Determinando – anche perché negli stessi anni veniva riscattata la concessione dell'illuminazione pubblica a gas, dalle condizioni decisamente iugulatorie – un reale miglioramento della qualità della vita della comunità padovana, consentendole di raggiungere in termini di servizi gli *standard* di città di ben maggiore dimensione e importanza. Nel caso specifico dell'illuminazione a gas, l'intervento diretto del Comune non solo sollevò i cittadini-consumatori da oneri eccessivi, ma soprattutto trasformò quella risorsa in un contributo positivo al conto economico comunale, grazie alle crescenti utilizzazioni del gas a uso di riscaldamento e di cucina che le più contenute tariffe innescarono.

Il che, in entrambi i casi, fu la riprova della miopia delle società concessionarie, le quali – tese a rendere i servizi solo nelle aree di maggior pregio (e quindi a reddito individuale elevato) – non compresero che solo l'infrastrutturazione delle periferie, unita a una più contenuta politica tariffaria, avrebbe fatto decollare i consumi, come stava del resto avvenendo in altri paesi, e quindi accelerato il conseguimento del punto di equilibrio economico dell'investimento: che invece spesso non arrivò, favorendo – come nel caso padovano – l'anticipato riscatto da parte delle Municipalità.

Fu così che Padova si ritrovò a essere precoce protagonista dell'assunzione diretta da parte dell'ente comunale della gestione di alcuni servizi di pubblico interesse, in ciò precedendo di un quindicennio la municipalizzazione disciplinata in forma di "aziende" comunali da una legge promossa nel marzo 1903 da Giolitti, all'epoca ministro degli Interni nell'esecutivo Zanardelli. Città moderatissima, il capoluogo euganeo anticipò così di un quindicennio quel "socialismo municipale" fortemente sostenuto dall'economista G. Montemartini nel saggio *La municipalizzazione dei pubblici servizi* (1902), cui fu in gran parte ispirato il provvedimento giolittiano.

Una annotazione conviene aggiungere a proposito delle pressioni esercitate dal Breda per acquisire alla "Veneta" la concessione dell'acquedotto patavino. Giocarono tre fattori, tutti a rilievo psicologico. Da un lato il non voler subire l'onta di vedere insediarsi nella sua città la Condotte, con la quale la "Veneta" era in feroce concorrenza in gran parte d'Italia: per questo la sua offerta fu sensibilmente (e pericolosamente) al ribasso; la volontà di riaffermare un primato politico che, ancorché non esplicito, si giocava sull'influenza che il Breda riusciva ancora a esercitare su parte del Consiglio comunale e della stessa Giunta municipale; e, infine, quella di dimostrare, in particolare agli azionisti, che la sua

società, pur fortemente indebitata, era ancora in grado di progettare opere impegnative e di pregio. Su quest'ultimo fattore, nulla da dire: la citata "Canaletta" presenta soluzioni ingegneristiche di indubbia efficacia che rendono merito alle capacità tecniche della società padovana. Sul primo aspetto è invece noto che la "Veneta" scomparve di lì a poco dal comparto dei grandi lavori, travolta dal difficoltà decollo della Terni, mentre la Condotte è ancora sulla scena; sul secondo va rilevato come, nonostante la nomina a senatore, l'influenza del Breda andò rapidamente scemando, e il suo ruolo si ridusse a quello tipico del notabile di provincia: certamente di rango, indubbiamente molto ricco, ma ormai senza più quel peso a lungo detenuto nella vita politica locale.

La vicenda dell'acquedotto padovano fu, in sostanza, il "ruggito del leone" di un grande capitano d'industria ormai sulla via del tramonto. Un'uscita di scena, tuttavia, a suo modo epica, dato che nel testamento scritto di suo pugno pochi giorni prima della morte (3 gennaio 1903), egli disponeva – non avendo discendenza diretta, e avendogli «l'esperienza dimostrato come le fortune create con l'onesto lavoro vadano spesso disperse, o per vizi o per imbecillità degli eredi» – che l'intera sua sostanza, tolti legati minori, confluì in una Fondazione intitolata al suo nome e destinata a proseguire le attività benefiche avviate in vita (un ospizio per i vecchi, e un asilo d'infanzia), oltre a prendersi cura della sua villa in Ponte di Brenta, della tomba di famiglia dove già riposavano l'amata madre e la diletta moglie, nonché della selezione/allevamento del trottatore italiano. Una passione, quella per l'equitazione agonistica, che si era del resto concretizzata nella costruzione dell'ippodromo di Ponte di Brenta (1901) tutt'ora esistente.

Destino volle che ciò che non poterono i mancati eredi, vale a dire il dissolvimento di una ricchezza accumulata con le sue attività imprenditoriali, si verificò nella prima decade degli anni Duemila ad opera di amministratori del patrimonio della Fondazione, che disattesero il mandato imperativo di una «oculata gestione». Certo, molte cose erano nel frattempo mutate, per di più con l'equiparazione della Fondazione da parte della Regione Veneto, a mia opinione con qualche forzatura giuridica, alle Opere Pie, e perciò sottoposta a controlli giusti/giustissimi. Peccato che essi siano intervenuti a disastro compiuto... Un disastro che Breda paventava da parenti famelici, e che invece ebbe come attori amministratori pubblici. Una storia privata? No, giacché quel patrimonio era stato di fatto donato – ancorché attraverso lo schermo della Fondazione – alla comunità padovana, in una sorta di "restituzione" dell'imprenditore alla città che in qualche modo era stata alla base, o comunque ammirata spettatrice, dei suoi successi.

Ma torniamo ai fermenti imprenditoriali cittadini di cui si diceva all'inizio di questo paragrafo. Partiamo dalla partecipazione padovana all'Esposizione industriale nazionale, tenutasi a Milano nel 1881. Dei settanta partecipanti, a parte

il Comune, la Società Veneta, la Banca mutua popolare, la Stazione bacologica, la ditta Moisé Vita Jacur con la sua filanda sita però a Salzano, nel Veneziano, e altre ditte operanti in provincia, la consistenza produttiva appariva modesta: qualche artigiano, tra cui il sarto Federico Galante che aveva introdotto una qualche forma di serializzazione nella confezione di divise militari, o i noti tipografi Antonio e Luigi Salmin, la Daciano Colbachini ormai conosciuta per le sue campane, utilizzate anche per le torri civiche, Luigi Cherubini armaiolo, Marino Mazzuccato titolare di un'officina di pompe idrauliche, una vetreria, una birreria e poco altro. Certo, conviene ricordarlo, gran parte della produzione manifatturiera urbana era all'epoca sostanzialmente basata sull'artigianato di bottega, e le poche "industrie" erano comunque vocate al ristretto mercato locale. L'unica eccezione era costituita dalla Colbachini, che già lavorava per il mercato estero ma sempre, e comunque, nell'esecuzione di singoli "pezzi" secondo le esigenze dei vari committenti: più che di industria vera e propria, si trattava nel suo caso di alto (e non poche volte raffinato) artigianato. Come dire che le "ciminiere", a parte quelle delle poche fornaci urbane, e ancora a occupazione stagionale, tardavano a segnare il paesaggio urbano. Scrive giustamente Giuseppe Toffanin che quella degli ultimi decenni dell'Ottocento era «un'industria primordiale [...], con concorrenzialità inaffrontabili, primitività di impianti e attrezzature, limitatissimi sbocchi commerciali».

Eppure qualcosa si andava muovendo, sia con l'irrobustimento di attività già da tempo avviate, sia con la nascita di nuove iniziative. Tra le prime, conviene ricordare qualche nome che ebbe vita duratura in città. A iniziare dalla ditta Giovanni Torre, sorta nel 1873, che occupava diverse decine di addetti nella tessitura di cotone. Era poi cresciuta la vetreria di Pietro Cimegotto, collocata fuori Porta Codalunga. Stava altresì sviluppandosi la produzione di organi delle ditte Angelo Agostini (1831) e della Domenico Malvestio, nata qualche decennio più tardi, nonché la produzione di corde armoniche esercitata da Luigi Venturini, che non solo lavorava per il mercato interno ma anche per l'esportazione, con buon esito in Austria, Russia e Stati Uniti. Esistevano svariate altre attività, un po' a mezzo tra la bottega artigiana e la fabbrica: i costruttori di carrozze ad esempio, tra i quali il più noto era Luigi Simonetti in Borgo Vignali vicino al Santo, i distillatori (G.B. Pezziol), i produttori di birra (quattro, di cui due di piccola taglia), chi produceva ferri chirurgici per l'ospedale (la ditta Pietro Toffoli, 1844), e altre ancora.

A queste consolidate iniziative, se ne aggiunsero altre nello scorcio del secolo, tra le quali ha un qualche rilievo la sfortunata avventura imprenditoriale di Enrico Bernardi, titolare della cattedra di macchine agricole, idrauliche e tecniche nella regia Scuola di applicazione degli ingegneri dell'ateneo patavino. Questi

cominciò agli inizi degli anni Ottanta ad applicarsi ai motori a combustione interna, giungendo (prima di altri ricercatori) a mettere a punto il cosiddetto “motore a scoppio”, applicandolo dapprima al triciclo del figlio, e poi (1889) realizzando un prototipo di vettura semovente a tre ruote. Le acquisizioni scientifico-concettuali di Bernardi, unite a quelle di poco successive di Karl Benz e di Gottlieb Daimler, sono generalmente considerate alla base dell'industria mondiale dell'automobile. E la vetturina del docente padovano fu, di fatto, la prima automobile italiana: che egli tentò di sfruttare economicamente, dapprima dando in uso il suo brevetto alla Società Miari & Giusti per la costruzione di vetture-automobili (1894), con officina in via San Massimo, poi entrando egli stesso in tale impresa originariamente costituita da Giacomo Miari de Cumani e da Francesco Giusti, più tardi esponenti politici di spicco della città. L'impresa assunse perciò, in forma di accomandita, la denominazione Motori Bernardi-Miari-Giusti & C. (1896), trasformata tuttavia nel 1899 nell'anonima Società italiana Bernardi. Nel capitale di quest'ultima, oltre ai tre soci iniziali, entrarono i maggiori esponenti dell'*establishment* economico cittadino, a partire dal vertice della Società Veneta, il cui controllo era passato da V.S. Breda a Giuseppe De Zara e a Gaetano Romiati. L'evoluzione in società di capitali sembrava preludere a quell'iniezione di capitale che, sola, avrebbe potuto costituire l'abbrivio per l'impresa. Non fu così. Le banche locali non credettero all'iniziativa e ciò, unito all'insorgere di comprensibili dissidi tra soci capitalisti e – come dire? – socio “d'ingegno”, poco attento all'economicità di gestione, determinò la fine dell'intrapresa. Molti hanno nel tempo lamentato questo esito come l'occasione mancata per il salto di qualità della città, che a loro opinione avrebbe potuto costituire una (vincente) alternativa a Torino e alla Fiat come capitale nazionale dell'automobile. In realtà, il capitalismo euganeo non era quello torinese, ben più vocato pur nella sua origine fondiaria a cogliere le opportunità del rischio d'impresa, ma in città soprattutto mancava un ceto di banchieri propenso all'erogazione di credito all'investimento industriale. Di più: Enrico Bernardi non era quel Giuseppe Colombo del Politecnico milanese, che interloquiva alla pari, e anzi con qualche *atout* in più, con la finanza milanese, come la sua presenza nei più disparati consigli d'amministrazione, a partire dalla Edison, dimostra. Una storia “provinciale”, allora? sì e no, data l'eccellenza dell'invenzione del Bernardi, che tuttavia non aveva quella pratica affaristica che caratterizzò il suo collega milanese, uno dei protagonisti dell'economia nazionale almeno fino agli anni Dieci del Novecento.

Questa lunga digressione ci conduce, infine, a due imprese nate proprio in quegli anni, che appaiono le più rilevanti dell'epoca per le fortune che, in modo diverso, conobbero poi nel corso del Novecento: la Società anonima cooperativa

tipografica tra gli operai tipografi (poi Società cooperativa tipografica di Padova), sorta nel 1890, e la Zuckerman & Diena, una società in nome collettivo costituita nel 1897 avente nell'oggetto sociale la produzione di “occhielli e aggraffi”, il che stava più semplicemente a significare bottoni e fibbie per l'abbigliamento.

Pur in ambiti operativi tra loro lontanissimi, entrambe hanno segnato la vita della città. Sia fisicamente, con la loro presenza, soprattutto nel caso della Zuckerman-Diena, sia per l'impatto “culturale” che determinarono. Dove l'aggettivazione ha per la Cooperativa Tipografica un suo significato intrinseco, più lato è quello riferito all'altra impresa, attenendo in questo caso alla cultura del lavoro e dell'organizzazione implicita in produzioni serializzate.

Soffermiamoci sulla Cooperativa. Padova, con l'università e l'intensa vita politica e intellettuale cittadina, aveva già nei primi anni Cinquanta dell'Ottocento superato – con le decine e decine di stampatori attivi – sia il monopolio in tale settore a lungo esercitato dall'ex Dominante veneziana, sia la straordinaria vicenda dei Remondini, che a Bassano producevano libri, stampe commerciali, financo “santini”, per molti paesi del centro Europa. Le stamperie padovane operavano soprattutto nel settore librario, nei periodici e giornali locali, e ovviamente nella produzione a uso commerciale (carta da lettere, modulistica per le case grossiste ecc.), essendo la stampa dei “santini” quasi monotematica e, virtualmente, esclusivo appannaggio della Tipografia del Santo. La “corporazione” dei tipografi (chiamiamola così) era senz'altro più chiusa di quanto accadeva ormai in altri mestieri, stante l'indispensabile alfabetizzazione che ai suoi addetti era richiesta. Difficile la mobilità dei lavoratori da un mestiere all'altro; al massimo ciò avveniva da una tipografia all'altra, ma anche in questo caso con difficoltà: raramente uno stampatore strappava un lavoratore a un collega, o accettava a bottega chi si fosse licenziato o fosse stato licenziato anche dal più temibile concorrente. L'arte tipografica era una sorta di consorte, in cui resisteva un codice di comportamento che davvero rimandava alle corporazioni di cui non esisteva peraltro più traccia giuridica. Il che determinava la scarsissima capacità contrattuale di una manodopera che, invece, rappresentava – per la sua conoscenza sia dell'alfabeto che della lingua – una *élite* nel mondo operaio. La Cooperativa nacque proprio dall'insoddisfazione di non pochi operai verso lo strapotere degli stampatori; i quali, peraltro, in non pochi casi non erano solo titolari di tipografia, affiancando alla loro attività l'esercizio di libraio e/o di editore dei testi preparati dai docenti universitari per le loro lezioni. Stampatori-editori anche di raffinata capacità, come testimonia un'edizione della *Divina Commedia*, detta “Dantino”, pubblicata nel 1878 dai fratelli Salmin in corpo 3¼ e dalle incredibili dimensioni di cm 5,5 per 4, probabilmente uno dei più piccoli volumi mai pubblicati al mondo.

Tornando alla Cooperativa padovana, «Il Tipografo» – organo periodico, quanto discontinuo, dei lavoratori tipografici, diffuso soprattutto al Nord – celebrò l'evento come «l'epilogo di una giusta lotta sostenuta da quei colleghi contro i capitalisti». Che gli stampatori padovani fossero poi realmente “capitalisti” e sfruttatori è da discutere, stante i prodotti di nicchia (e non sempre remunerativi) cui essi attendevano; rimane il fatto che in quel marzo del 1890 quattordici lavoratori dipendenti – con il fattivo sostegno di esponenti della borghesia radicale che se ne fecero soci, tra cui il già garibaldino avv. Alessandro Marin, autore dell'atto costitutivo della Cooperativa, poi rogato dal notaio Rinaldo Muneghina – decisero di rischiare un'avventura imprenditoriale che ebbe successo, e che segnò un momento di snodo nell'evoluzione/innovazione delle attività tipografiche non solo padovane, ma regionali. Se Padova e provincia sono, negli anni Duemila, un punto di riferimento nell'industria grafica nazionale, è anche merito di quell'esperienza, peraltro tuttora attiva anche se in un comune limitrofo (Vigonza) e non più nel capoluogo.

La vicenda Zuckerman-Diena è più tradizionale, ma se vogliamo di maggiore impatto cittadino. I due soci, Arturo Diena ed Enrico Zuccari (Zuckerman), attivi nell'intermediazione minuta e all'ingrosso di mercerie, intrapresero – nella miglior consuetudine della prima industrializzazione, nella quale i mercanti “si facevano” imprenditori – un'attività manifatturiera nel settore di loro competenza. Nel 1911 la ditta già contava più di 400 dipendenti. Trasformata in anonima nel 1921, essa assunse nel 1937 la denominazione Zedapa (acronimo di “Zuckerman e Diena società anonima per azioni”), nome ormai storico per i Padovani, estendendosi dalla merceologia iniziale a una molteplicità di minuterie metalliche, elettromeccaniche ed elettrotecniche. Trasferitasi in via Gozzi, più o meno nel luogo oggi occupato (con le “virtuali” piazza Turati e piazza Salvemini) dalle torri bancarie dell'Antonveneta e della Cassa di risparmio del Veneto, l'azienda chiuse i battenti nel 1978, dopo una punta massima di oltre un migliaio di dipendenti: la sua fine determinò, come peraltro accadde per altre traumatiche cessazioni aziendali, un costo sociale che richiese tempo per essere sanato. La Zedapa significava infatti “sicurezza”, tanto che il posto di lavoro veniva spesso trasmesso dai padri ai figli con il consenso dell'azienda, che così praticava, intelligentemente, la fidelizzazione dei lavoratori. Scomparsa anche fisicamente la grande fabbrica, il nome di uno dei soci originari, Zuckerman, rimanda oggi a un palazzo *liberty* che questi volle costruirsi nel 1914 in Corso del Popolo a scenografico contrappunto della quasi prospiciente Arena romana. L'edificio passò poi all'Azienda di Stato per i servizi telefonici, e successivamente all'Amministrazione postale, che se ne servì per ampliare la sua contigua sede provinciale. La quale tuttavia, pur intensamente utilizzandolo, lo lasciò colpe-

volmente deperire. Dopo essere stato acquisito dal Comune, e dallo stesso filologicamente restaurato, i suoi spazi sono tornati in questi primi anni del nuovo secolo a nuova vita, come sede espositiva delle collezioni di arte contemporanea dei dirimpettaî Civici musei della città. La “modernità” di una comunità si misura, del resto, anche attraverso il recupero del passato; e di questo Padova ha saputo in tempi recenti farsi opportunamente carico.

Il centro euganeo di fine Ottocento visse comunque altre innovazioni, questa volta sul piano dei servizi. Nel 1883 l'ing. Giuseppe Franchini si era infatti reso promotore della Società tramways, che realizzò il primo servizio di trasporto urbano con tram trainati da cavalli, inizialmente sulla direttrice stazione ferroviaria-piazza dei Noli, l'attuale piazza Garibaldi. Tale società fu all'origine dei successivi servizi filoviari, poi acquisiti dal Comune nei primi anni Cinquanta del Novecento e conferiti alla municipalizzata Azienda comunale autofilotramviaria di Padova (Acap). Questa sostituì successivamente le filovie con autobus urbani, successivamente gestiti da una società a totale controllo comunale, la Aps mobilità. Alla fine di quello stesso 1883 venne poi costituita la Società anonima padovana per il telefono, che alle soglie del 1888 già presentava 232 apparecchi allacciati. Si trattava di un dato di rilievo per una città di poco più di 75.000 abitanti, stante il numero di quelli funzionanti in città di ben maggiore dimensione (2054 a Roma, 925 a Milano, 916 a Genova, 586 a Firenze e 200 a Venezia). La spiegazione sta, ovviamente, nella consistenza delle attività mercantili cittadine, le più interessate al nuovo mezzo di comunicazione. Uno strumento, fino all'inizio del Novecento, comunque essenzialmente urbano, mancando ancora l'interconnessione tra le singole reti cittadine, ma vitale nelle quotidiane interrelazioni commerciali.

2. IL PRIMO DOPOGUERRA

LA VENTATA OTTIMISTICA DEL NUOVO SECOLO: IL NOVECENTO • LA “COLONIZZAZIONE” DA PARTE DELLA FINANZA VENEZIANA DEL GRUPPO SADE-VOLPI • LA MUTAZIONE MERCEOLOGICA DELL’INTERMEDIAZIONE GROSSISTA • LA SITUAZIONE MANIFATTURIERA

La ventata ottimistica del nuovo secolo: il Novecento

È inutile qui soffermarci sul periodo che va dall’inizio del secolo all’armistizio con l’Austria dopo la partecipazione dell’Italia al primo (tragico) conflitto mondiale, la cui firma avvenne, come è noto, il 3 novembre 1918 a Villa Giusti del Giardino, alla Mandria. Pochissime le nuove iniziative imprenditoriali, salvo una, poi importantissima per Padova fino a metà degli anni Sessanta: si trattava di una impresa nata nel 1912 a Pontevigodarzere come Cines S.A. per la produzione di pellicole cinematografiche, poi rapidamente trasformata in Cines seta artificiale per lo sfruttamento in Italia di un procedimento di fabbricazione franco-tedesco della cosiddetta seta artificiale, poi nota come *rayon* o viscosa. L’azienda, trasferitasi nel 1917 alla Stanga, conobbe dopo il 1923 – anno in cui mutò la denominazione sociale in Società generale italiana della viscosa (Sgiv) – una rapida crescita e affermazione nel mercato.

Tolta questa novità, il resto del manifatturiero cittadino rimaneva, pur con la crescita di dimensioni della Zuckerman & Diena, a profilo piatto. Se banca, finanza e *establishment* finanziario avevano affossato le velleità imprenditrici del prof. Bernardi, il credito che arrivava all’economia di trasformazione era solo quello normalmente chiamato “d’esercizio”, o quello ipotecario, quest’ultimo in realtà poco appetito dagli imprenditori, che tuttavia spesso dovevano alla fine piegarvisi se avevano bisogno di finanziare l’ampliamento delle loro strutture produttive.

La fine della guerra aprì nuove opportunità all'economia cittadina, con trasformazioni che, pur a volte contraddittorie, andarono via via costruendo le premesse per la grande crescita che il capoluogo euganeo conobbe a partire dagli anni Cinquanta.

Padova – la “capitale al fronte”, come venne chiamata – era all'indomani dell'armistizio una città stremata: non tanto per i danni subiti, relativamente limitati, anche se i ripetuti bombardamenti attorno alla stazione causarono diverse centinaia di morti, i cui resti sono tumulati nella contigua chiesa della Pace, eretta allo scopo, quanto perché la sua economia – quella agricola e zootecnica innanzitutto – era stata giocoforza stravolta poiché la città aveva svolto un ruolo cruciale come retrovia del regio esercito; inoltre, anche dal punto di vista sociale essa presentava, con la provincia, non pochi elementi di sofferenza. La fine del conflitto aveva reso la città luogo strategico della smobilitazione, dato l'importante snodo ferroviario che in essa insisteva. Padova, comunque, aveva tratto anche vantaggi dalla presenza per oltre tre anni del comando militare: non solo le attività di intermediazione erano state (positivamente) “drogate” dalle commesse per l'approvvigionamento delle truppe, ma l'immagine stessa della città era considerevolmente cresciuta, grazie alle corrispondenze giornalistiche che l'avevano fatta conoscere a buona parte del paese.

Fu conseguenza, in parte, di questa consapevolezza, e della volontà di far fruttare il ruolo centrale rivestito nel periodo dell'emergenza bellica, la concretizzazione di un progetto da tempo coltivato negli ambienti economici locali. Si trattava della realizzazione di una moderna esposizione commerciale in grado di attrarre operatori da tutto il paese: vale a dire quella Fiera campioni poi svoltasi tra il 10 e il 30 giugno 1919.

A una tale ipotesi lavorava da ben prima della guerra Ettore Da Molin, poliedrico e preparato segretario della Camera di commercio. Proveniente da un mondo prettamente finanziario e mercantile, Da Molin – veneziano per nascita, ma padovano di elezione – si era puntualmente documentato sulle più importanti esposizioni fieristiche europee: Parigi, Lione, e soprattutto Lipsia, senza peraltro tralasciare l'esperienza delle passate Esposizioni nazionali di Firenze e Torino. In particolare, egli riscontrava interessanti analogie tra la localizzazione geografica di Lipsia, catalizzatrice di intensi traffici, e quella di Padova: antico centro di scambi, dotato di buoni mezzi di comunicazione sia stradali che ferroviari, la città gli appariva l'interconnessione ideale tra i centri manifatturieri della pedemontana veneta e i mercati dell'Europa danubiana e balcanica. Ma nei suoi scenari entrava anche il ruolo, al momento solo *in fieri*, di ciò che il capoluogo euganeo poteva diventare come terminale orientale delle reti distributive della grande industria dell'Italia nordoccidentale, sempre più vocata alla

produzione di beni di consumo destinati all'utilizzatore finale. Nasceva da tali considerazioni l'idea di rendere Padova sito privilegiato della moderna intermediazione di merci.

La città, peraltro, languiva: i principali prodotti agricoli (frumento, granturco, barbabietola da zucchero), che erano poi la forza dei suoi traffici, risentivano di una caduta di produzione in non poche zone della provincia vicina al 50%, mentre il patrimonio zootecnico era stato quasi azzerato dalle forniture di guerra. La pur limitata attività industriale lamentava carenze (difficoltà di approvvigionamento delle materie prime, cambi incerti, noli elevatissimi) che, se erano simili al resto del paese, qui avevano determinato una caduta della produzione che aveva colpito soprattutto le lavorazioni meccaniche (al 40% della potenzialità) e quelle chimiche, che erano poi quelle del *rayon*, contratte al 20% rispetto l'anteguerra.

La Fiera voluta dal Da Molin, che riuscì presto ad aggregare su tale progetto il Comune, la Deputazione provinciale, diverse associazioni cittadine, le banche locali e anche singoli imprenditori (tra gli altri il duca Paolo Camerini di Piazzola, la famiglia Treves, i Papafava dei Carraresi, e le ditte Paolo Morassutti e Zuckerman & Diena), fu tutt'altro che estemporaneo provincialismo della classe dirigente patavina, anche se non mancò ovviamente l'enfatica sottolineatura di come essa altro non fosse che il naturale esito dell'antica Fiera del Santo, nonché logica evoluzione della tradizione mercantile della città. L'evento fu piuttosto il punto di partenza, lucido pur nel suo contrastato esito, di un progetto modernizzatore teso a rendere Padova una città al passo coi tempi, sia dal punto di vista economico, sia da quello di un nuovo tessuto urbanistico che rompesse l'assetto di stampo medievale del suo centro storico.

L'obiettivo era rinvigorire la centralità regionale della città, irrobustendo la sua vocazione intermediatrice e finanziaria con un'industrializzazione fino ad allora insufficiente. Il secondario era infatti, nell'area urbana come in provincia, ancora di poca consistenza, e le produzioni fino ad allora sviluppatesi permanevano – salvo pochissime eccezioni – a insediamento essenzialmente locale: il che strideva con il più consistente peso regionale dei traffici mercantili e delle attività finanziarie. Il “grande progetto” modernizzatore era perciò mirato anche a un riequilibrio settoriale, che insisteva appunto su un deciso incremento della trasformazione manifatturiera.

La Fiera veniva perciò dai più intesa come lo strumento per rivitalizzare l'economia postbellica, proponendo la città come luogo di incontro tra produttori e acquirenti, dove – sulla base dei “campioni” ivi esposti – fosse possibile sviluppare le contrattazioni tra i diversi soggetti economici; ma non mancava negli ambienti economici più aperti la convinzione che, dal confronto tra le merci esposte, po-

tessero nascere stimoli per i produttori locali. In sostanza, la Fiera di campioni doveva divenire sì una sorta di grande “ufficio vendita” dei prodotti nazionali, da rinnovarsi annualmente come già avveniva per le fiere di Lipsia e di Lione, ma anche stimolo a nuova imprenditorialità locale. Il ruolo-guida della Camera di commercio nell’operazione era testimoniato dall’assunzione da parte del suo presidente, Vittorio Fiorazzo (1860-1936), della guida del Comitato promotore dell’iniziativa fieristica. Questi era un personaggio di rilievo della comunità economica patavina. Titolare con il fratello Antonio di un floridissimo commercio di legname con annessa segheria, la sua attività aveva presto raggiunto importanza europea: uno dei motivi, l’internazionalizzazione del giro d’affari, che gli era valsa nel 1908 la nomina a Cavaliere del lavoro, onorificenza da poco istituita.

La Fiera fu in assoluto la prima fiera-campioni italiana, anche se poi fu celermente superata da quella, nata l’anno successivo, di Milano. L’iniziativa fu finanziata con contributi di Camera di commercio, Comune, Deputazione provinciale, Cassa di risparmio, Banca cooperativa popolare e Confederazione degli esercenti, dalla imprenditoria locale d’anzi citata, nonché dal Ministero di Agricoltura industria e commercio e da quello per le Terre liberate. L’adesione di quest’ultimo rimarcava il ruolo che Padova si prefiggeva di svolgere in quella delicata fase, e in pratica avallava la centralità che la città intendeva assumere nei futuri scenari del Nordest.

Articolata in diciotto sezioni merceologiche, la prima Fiera dei campioni trovò ospitalità in tre siti distinti: il Foro Boario in Prato della Valle, dove vennero ospitate le tipologie più ingombranti (edilizia e costruzioni; siderurgia e metallurgia; forniture industriali; meccanica; chimica: industrie del cuoio, pelami, caucciù e amianto; agricoltura; comunicazioni e trasporti), la prestigiosa e centralissima Sala della Ragione, a ridosso del Municipio, e la Scuola artistica industriale P. Selvatico.

Questa particolare situazione logistica, se peccava in funzionalità, ebbe tuttavia come effetto di dare alla città tutta il senso dell’evento che si andava a celebrare: non un semplice e grande mercato popolare quale era l’antica Fiera del Santo, bensì convegno di produttori per la rinascita del paese. Così come era stata la capitale della guerra vittoriosa, Padova si proponeva ora come promotrice degli scambi e quindi della ripresa produttiva. In sostanza, la Fiera diveniva – anche per essere la prima attivata nel paese – segno tangibile del grande progetto modernizzatore della città. Di lì a un anno, il varo della Fiera campionaria milanese, dotata di ben maggiori risorse pubbliche e private, doveva infrangere l’idea di Padova quale motore dei commerci nazionali, e tuttavia la primogenitura contribuì per almeno un decennio ad alimentare l’orgoglio cittadino, cui concorse anche il ridisegnarsi della funzione mercantile, con il notevole impulso assunto dall’in-

termediazione grossista nel suo graduale spostamento dal tradizionale interesse per le derrate agricole e gli animali ai prodotti (e semilavorati) industriali.

Il successo, comunque, arrivò alla manifestazione fieristica. Furono oltre seicento le aziende presenti alla rassegna, di cui ventuno straniere: risultato invero modesto, quest’ultimo, e tuttavia vissuto dagli organizzatori come il segnale che la scelta era quella giusta, e che davvero Padova poteva svolgere il ruolo di ponte tra l’Italia e l’Europa centro-danubiana. La categoria merceologica più rappresentata fu quella della meccanica, con circa il 19% delle ditte, seguita dalle imprese tessili e da quelle alimentari. Se, dal punto di vista geografico, buona parte delle ditte espositrici proveniva dall’area milanese, il giro d’affari che la rassegna originò coinvolse operatori di buona parte del nord Italia, ma anche della vicina Austria e dell’area balcanica.

La Fiera ebbe anche un soddisfacente risultato dal punto di vista della gestione economica, insolito per questo genere di iniziative. Tanto da convincere alcuni degli enti promotori a lavorare alla costituzione di una società anonima finalizzata a garantire il futuro della rassegna, opzione che doveva non solo permettere l’adesione accanto agli enti pubblici dei più svariati operatori economici (*in primis*, produttori e grossisti), ma soprattutto sottrarre la gestione delle successive edizioni alle rigidità burocratiche tipiche di un’istituzione pubblica. Si costituì così, il 25 febbraio 1920, la S.A. Fiera dei campioni e magazzini generali. La denominazione societaria era, in verità, più un postulato beneaugurante che non la rappresentazione di una realtà. In Padova ancora non esistevano dei Magazzini generali, che infatti nacquero solo nel settembre 1931, anche se qualche struttura di ricetto per merci in transito era già sorta sia presso la stazione ferroviaria che presso il Mercato ortofrutticolo. Ma si trattava di soluzioni “empiriche”, non istituzionali. La ragione sociale della Fiera rappresentava con forza l’esigenza che la città si dotasse di un ente analogo a quelli esistenti in altri capoluoghi provinciali, tanto più che la prevista costruzione di un quartiere fieristico stabile – i cui locali sarebbero comunque rimasti inutilizzati gran parte dell’anno – avrebbe potuto innescare un meccanismo virtuoso di condivisione di spazi con una struttura che risolvesse stabilmente le esigenze di magazzinaggio delle merci intermedie in città. Che la Fiera dei campioni e magazzini generali ambisse a divenire qualcosa di più di una realtà economica patavina è dimostrato dal fatto che le sue azioni non vennero collocate solo a Padova, ma anche in altre città venete e a Milano, e che nel primo Consiglio di amministrazione entrarono componenti anche di altre realtà territoriali, segnatamente Venezia, Vicenza e Milano. Questo rapporto con ambienti economici extra-padovani fu in particolare sancito dalla composizione del vertice societario. Se la presidenza venne infatti assunta da Giacomo Miari de Cumani, il che sottolineava, dato il suo

contemporaneo incarico di presidente della Cassa di risparmio, il peso di questa nell'azionariato, fu il veneziano d'adozione Vittorio Cini – finanziere e industriale legato al gruppo Sade-Volpi – ad assumere una delle due vicepresidenze. Una nomina, quest'ultima, che già segnalava il ruolo “colonizzatore” della finanza veneziana, che ormai condizionava i destini della piazza padovana.

Il quartiere fieristico fu realizzato in via Tommaseo, dove tuttora rimane pur rinnovato nel tempo e, soprattutto, notevolmente ampliato di dimensioni. Inaugurato agli inizi del giugno 1921 per la terza edizione della manifestazione, esso consentì di radicare nell'immaginario cittadino il ruolo di evento permanente della rassegna. E, tuttavia, quell'edizione segnò in qualche misura anche la fine del “sogno padovano”; la Fiera campionaria milanese, giunta al suo secondo appuntamento in aprile, aveva infatti conseguito un tale successo di presenze espositive e di ordinativi che, di fatto, sanciva la marginalizzazione della manifestazione patavina a rassegna interregionale. Fu ovviamente il robusto assetto industriale del Nordovest, e soprattutto il dinamismo delle *élites* economiche milanesi e lombarde, a fare la differenza.

Pur mortificata nelle sue ambizioni nazionali, la Fiera di Padova fu motore di una trasformazione radicale del ceto mercantile cittadino, che proprio da essa trasse alimento per una sua diversa qualificazione. Se la città perse infatti la sfida per divenire il polo fieristico italiano, essa riuscì comunque a ritagliarsi un ruolo non secondario nella moderna distribuzione grossista del paese.

La Fiera fu, comunque, solo un tassello del progetto modernizzatore che in quegli anni investì la città, trasformando anche la configurazione urbanistica di parte del centro storico.

È indubbio che gli interessi delle categorie economiche – per certi versi mediati dalla Camera di commercio, e più ancora dalle tre potenti banche locali – giocarono un ruolo di rilievo nell'ammodernamento della città, simbolicamente rappresentato dallo sventramento di parte dei quartieri medievali del centro.

Sofferamoci un attimo sulle banche. Un ruolo istituzionale, in virtù del suo *status* di ente di diritto pubblico, era indubbiamente svolto dalla Cassa di risparmio, attiva fin dal 1822, sulla nomina del cui presidente – ancorché di stretta competenza governativa – influiva indubbiamente il ceto politico locale, sia nella persona del sindaco che nelle pressioni variabilmente esercitate in sede romana dai parlamentari eletti nei collegi della provincia.

Le erogazioni liberali della Cassa – al di là della mera beneficenza, nella cui categoria di bilancio pure rientravano – concorrevano già allora in termini di sussidiarietà a supportare le ridotte possibilità finanziarie degli enti territoriali nei grandi interventi pubblici, cosa del resto visibile nello stesso concorso della Cassa nell'azionariato della società fieristica. Ma fu nelle operazioni edilizie

degli anni Venti che questa istituzione bancaria cominciò a far sentire il suo peso quale erogatrice di credito, da lì affinando quella particolare propensione al finanziamento immobiliare che avrebbe caratterizzato, almeno fino all'ultimo scorcio degli anni Ottanta, la sua azione nella vita economica della provincia, e in quella cittadina in particolare.

Accanto alla Cassa si ponevano poi, con ruoli diversificati, due altri istituti di credito: da un lato la Banca cooperativa popolare di Padova, più semplicemente nota come Banca popolare, ben radicata nei traffici mercantili cittadini e nelle attività manifatturiere della provincia; e dall'altro la Banca antoniana, che – oltre ad avere tra i suoi soci e clienti buona parte della grande possidenza – si occupava del credito al commercio minuto e fungeva da banca di riferimento (e di risconto) per la rete delle casse rurali cattoliche attive in provincia. Si trattava di due mondi economici tra loro separati, e non poche volte contrapposti: laica la Popolare, espressione degli esponenti di spicco della borghesia cittadina, anche di quella ebraica; cattolicissima invece l'Antoniana (era nata infatti su ispirazione della Curia, nel 1893, con il nome di Banca cattolica padovana), anche se anomala nel compatto panorama della finanza cattolica italiana, essendosi subito strutturata, al pari delle banche luzzattiane, come “società anonima cooperativa”.

Oltre a questi tre istituti, che poi rimasero nella vita cittadina pur nelle trasformazioni che vissero verso la fine del secolo, certo non mancavano alle soglie degli anni Venti altri attori nel mercato del credito. Si pensi ad esempio agli epigoni della lunga stagione dei banchieri privati, ben rappresentati dalla Banca Mion dei fratelli Alceste e Romeo, che tuttavia – come d'uso – svolgevano la loro attività per una ristrettissima cerchia di clienti, e sempre su singoli affari meticolosamente mirati a equilibrare redditività degli investimenti e rischio meditato. Era invece in forte difficoltà, e prossima al collasso finale, la ricordata Banca veneta di depositi e conti correnti, promossa dal vicentino Alessandro Rossi.

Con la Fiera, uno dei momenti di coagulo degli interessi economici della possidenza e della finanza cittadine fu la risistemazione del centro storico, dove lo sventramento dei chiusi quartieri medievali appariva lo strumento imprescindibile per una rappresentazione esterna di quella modernità postbellica che Padova voleva interpretare. Conviene, a questo punto, rammentare il contesto politico nel quale maturò l'operazione urbanistica sulla quale ora ci soffermeremo, e che derivava dagli esiti delle elezioni amministrative del novembre 1920. Da esse, contrariamente alle elezioni politiche del 1919, nelle quali il Partito socialista aveva conseguito la maggioranza relativa dei suffragi, emerse netto un blocco conservatore: fu questa coalizione, nella quale si ritrovarono sia i vecchi ceti moderati che gli esponenti del più recente Partito popolare, a gestire il progetto che prevedeva da un lato il risanamento e la risistemazione del Ghetto e di

Santa Lucia, due quartieri nevralgici del tessuto urbano, e dall'altro l'edificazione della cosiddetta Città giardino, vale a dire di una vasta area urbanizzata dove in parte avrebbero dovuto essere trasferiti gli abitanti che, causa gli interventi sui quartieri centrali, da essi sarebbero stati espulsi.

Quest'operazione era in realtà un'eredità della vecchia Amministrazione, che l'aveva avviata ancora nel marzo 1919 – era allora sindaco il cattolico popolare Leopoldo Ferri – con la costituzione di una commissione del Consiglio comunale «per lo studio dei provvedimenti da chiedersi al governo allo scopo di assicurare la restaurazione e lo sviluppo» della città, dopo la lunga stagione bellica. Un primo esito di tale studio era stata la decisione assunta dal Consiglio volta a demolire una parte del quartiere di Santa Lucia, quella più prossima alla chiesa, e di ricostruirla come elemento iniziale di una più vasta razionalizzazione di tutta l'area, peraltro ancora da definire nella sua esatta delimitazione. Fu l'indeterminatezza degli scenari futuri che, probabilmente, convinse l'autorità tutoria – e cioè la Giunta provinciale amministrativa – a rinviare il 12 maggio 1919 il progetto in Comune, con la richiesta di un piano organico e coerente con il più generale contesto cittadino. Tale piano fu appunto in gran parte predisposto dalla nuova Amministrazione guidata dal liberalmoderato Giovanni Milani.

Si trattava di un intervento di notevoli dimensioni, per un'area di poco superiore ai 110.000 mq, che prevedeva l'abbattimento di numerosissime case di abitazione, spesso definite nella relazione tecnica a tinte forti («sconcezze», «catapecchie schifose»), e di monumenti considerati ormai superati dai tempi, per far posto sì a nuovi e scenografici edifici, ma anche a due grandi piazze sulle quali questi si sarebbero in parte affacciati. L'area investita non era solo il quartiere di Santa Lucia, ma come detto anche il Ghetto, destinato anch'esso a essere demolito e ricostruito. L'entità dell'operazione è più facilmente avvertibile se si tiene a mente il numero delle procedure di esproprio previste, vicine alle duemila unità: il che testimoniava di proprietà frazionatissime e della tipologia del ceto sociale, minuto, talvolta minutissimo, che da tali quartieri sarebbe stato espulso. Suddivisa in tre lotti di esecuzioni successive, essa avrebbe dovuta essere portata a compimento nell'arco di venticinque anni.

Non rilevano ai fini della nostra narrazione né l'opposizione – per certi versi “ambientalista” – che tale radicale intervento suscitò in taluni circoli cittadini (ma non in Consiglio, dove anche i socialisti espressero voto favorevole, nell'aspettativa di positive ricadute occupazionali per i diseredati), né le obiezioni avanzate sia dall'autorità tutoria circa l'abbattimento di fabbricati «pei loro pregi artistici [...] soggetti alla legge per la conservazione dei monumenti», sia dal Consiglio superiore delle Antichità e Belle arti, il quale in particolare denun-

ciò come esso comportasse «la demolizione di gran parte dell'antica città e ne snatura[ss]e totalmente il carattere». Basti perciò ricordare che il piano, dopo ulteriori riserve della Commissione dei Lavori pubblici della Camera, e alcuni parziali (ma tutt'altro che sostanziali) correttivi, conseguì alla fine il varo di Camera e Senato, pronube la *lobby* parlamentare locale, che vide particolarmente attivi i tre senatori Vettore Del Giardino, già sindaco della città, Giovanni Indri, e l'anziano Luigi Luzzatti.

Vediamo più nel dettaglio quanto veniva previsto, dato che i lavori del piano innescarono un grande fervore imprenditoriale, con conseguente riallocazione delle risorse a favore dell'attività edilizia *in primis*, e delle attività a essa correlate in un secondo momento. Il Comune, titolare del potere d'esproprio sui terreni investiti dal progetto, cedeva a una società privata appositamente costituita – la Società anonima padovana edilizia (Sape) – le aree dell'intervento, così come cedeva a essa un'area al Vanzo per la realizzazione compensativa di circa 70 alloggi (nucleo originario di quella che fu poi la menzionata Città giardino) dove ospitare parte degli sfollati. Di tale società, il punto di riferimento era costituito da Gino Peressutti, architetto assai noto in Italia, già mentore del progetto della Commissione consiliare del 1919, nonché esponente tutt'altro che marginale del gruppo nazionalista padovano raccolti fin dal 1914 attorno ad Alfredo Rocco, il futuro Guardasigilli di Mussolini. Ma ad essa partecipavano personalità di rilievo della borghesia, sia liberale che cattolica, nonché i principali costruttori cittadini, al sovvenzionamento finanziario dei quali concorrevano equamente i tre istituti di credito che prima ricordavamo.

Al di là delle aspettative speculative degli operatori economici, e dei pesanti costi sociali che esso comportò, il disegno aveva davvero – se comparato al contenuto perimetro della città euganea – un po' di quella “grandiosità” che i suoi sostenitori gli attribuivano. Proposto come intervento di “bonifica” di quartieri degradati (e, al di là del loro irripetibile valore storico-ambientale-identitario, tali in buona parte erano), l'intervento patavino non solo anticipava di qualche anno le grandi trasformazioni che furono poi degli urbanisti del fascismo, e di Marcello Piacentini in particolare, ma per certi versi rappresentò anche la prima organica riallocazione degli spazi centrali di una città dell'Italia postunitaria. Certo, già nel 1924 si era giunti alla parziale demolizione del Ghetto veronese, ma l'intervento padovano era di ben altro impatto. Salvo le modificazioni realizzate a Roma dopo l'annessione nel 1870, l'espansione dei centri urbani era del resto generalmente avvenuta con la progressiva dilatazione delle periferie e dei suburbi, e mai con la manomissione di parti sensibili del centro storico.

E fu proprio il fatto di aver messo mano a un tessuto connettivo così ricco di storia a innescare un dibattito che travalicò i confini cittadini. Contro l'ope-

razione padovana scesero in campo nomi noti come Gustavo Giovannoni, il “padre” della Scuola superiore d’architettura della capitale, e successivamente i giovani professionisti del cosiddetto gruppo degli Urbanisti romani. Furono questi ultimi, nel 1927 – quando i lavori padovani erano ormai giunti a sventrare quasi tutta Santa Lucia, ma non ancora il Ghetto – a pubblicare su una rivista di settore, con benevola introduzione dello stesso Giovannoni, un “contropiano” nel quale, dopo aver demolito gli assunti ispiratori del progetto di Peressutti, e il Piano regolatore di Padova del 1925 che lo recepiva, delineavano la loro idea di città moderna.

La critica degli Urbanisti romani era radicale, a partire dalla circostanza che il Piano del 1925 – che prevedeva una crescita insediativa lungo una fascia di un chilometro attorno alla città, in grado di assorbire l’afflusso di circa 120.000 nuovi abitanti – lasciava dove erano gli insediamenti industriali, ancora in buona parte situati tra la stazione e il centro, impedendo a quest’ultimo una sua fisiologica estensione. Stigmatizzando la disordinata intensificazione edilizia lì prevista, essi indicavano come alternativa allo sventramento del centro il suo risanamento, perseguito attraverso il diradamento dell’intensità abitativa; il tutto accompagnato da un’equilibrata espansione di “quartieri organici” in periferia: i quali non avrebbero dovuto essere parti separate, bensì omogenee articolazioni della città tutta, collegate al centro mediante tre grandi circuiti viari, lungo gli assi nord-sud, sud-sudovest, nord-sudest. Di questi architetti faceva parte Luigi Piccinato, nel secondo dopoguerra autore di due successivi – anche se poi in gran parte disattesi – piani regolatori generali della città (1954, 1973).

Si trattò di un dibattito dirompente, che di fatto – complice anche la crisi della società concessionaria, la quale non riusciva a collocare sul mercato le progettate edificazioni – costrinse il Comune a rimeditare l’intera operazione dei quartieri centrali, assumendone direttamente il controllo. E rinunciando anzitutto a qualsiasi intervento in Ghetto. Non fu così per Santa Lucia, dove il danno era ormai irreversibile: subentrato alla Sape anche nelle passività, al Comune non rimase che completarne l’edificazione, indirizzando in parte il costruendo a un uso pubblico. Alcuni grandi edifici, progettati da G. Peressutti, divennero infatti sede della Camera di commercio, dell’Inps e di enti minori. Il resto fu esitato, non senza difficoltà, sul mercato privato, e con tempi non congrui rispetto agli oneri finanziari che il Comune dovette sobbarcarsi.

A parte il giudizio (che permane a tutt’oggi negativo) su quell’intervento che spogliò la città di un substrato di storia antica, rimane il fatto che comunque Padova si dotò di uno *stock* di costruzioni nuovissime superiore, in percentuale, a quanto accadde negli anni Venti e Trenta in altri centri storici del paese. Anche perché la pur difficile concretizzazione del Piano regolatore del 1925 spinse a

interventi privati che ridisegnarono parti importanti della città, ad esempio nella vecchia piazza dei Noli, poi piazza Garibaldi, contigua a Santa Lucia, o nella stessa piazza Spalato, oggi piazza Insurrezione, il cui edificio di testa mascherava – dietro i piani di appartamenti e uffici – gli impianti della Itala pilsen, un marchio storico della città. In questi interventi giocò un ruolo anche l’università, con l’edificazione della Casa dello studente (1929) e poi di gran parte degli istituti scientifici di via Loredan (1930-40), nonché della parte moderna del Bo (1934-43) e del Liviano dove, a partire dal 1935, operò Gio Ponti. Il Comune completò finalmente il rifacimento del Municipio avviato nel 1919, poi interrotto, realizzando pure il palazzo di Giustizia con perimetro laterale su via Altinate (1932). Nel 1933 giunse poi a termine il Palazzo del Governo con annessa sede dell’Amministrazione provinciale, e sempre in quell’anno l’architetto G. Tombola rielaborò la configurazione degli edifici della Fiera, mentre altre strutture di pubblica utilità, ad esempio il Mercato coperto, e i Magazzini generali che mai entrarono nell’Ente fieristico, trovarono più adeguata sistemazione.

Questa intensa stagione costruttiva ebbe come conseguenza evidente l’emergere di imprese edili in grado di confrontarsi con progetti complessi e articolati, consentendo il passaggio di tale attività economica da una struttura artigianale, quale essa era, alla dimensione industriale. Con operatori che uscirono presto dal contesto cittadino per estendere la loro azione in ambito regionale, e poi interregionale, delineando quella che si caratterizzò per qualche decennio come la vera presenza “industriale” della città, vale a dire il comparto delle costruzioni. Come dire che il contrastato (e culturalmente debole) rinnovo urbanistico cittadino innescò comunque un processo di lunga durata, promuovendo modelli imprenditoriali un tempo ignoti. Con gli istituti bancari che – dopo aver inizialmente, almeno la Cassa di risparmio, puntato sulle ricadute espansive della Fiera, e invero tutti sul ciclo edilizio cittadino e sull’intensificazione abitativa promessa dal Piano del 1925 – si ritrovarono a finanziare operazioni esterne alla città, in un’inattesa sprovincializzazione della localizzazione ultima delle loro erogazioni creditizie.

Il tutto costituiva il fallimento del progetto modernizzatore, e del ceto politico ed economico che lo aveva interpretato. In realtà Padova non era in grado di alimentare uno sviluppo che si autosostenesse: la grande opportunità fieristica era, come si è detto, passata a Milano; il Piano regolatore si era tradotto in grandi opere, anche scenografiche, ma non aveva innescato una crescita edilizia diffusa; le attività industriali languivano, anche perché da quello stesso Piano compresse e mortificate nelle loro aspettative espansive; il credito era costretto a ripiegare su impieghi che di fatto drenavano liquidità locale a vantaggio di ambiti economici esterni, che la sola domanda delle nuove attività intermedie non riusciva ancora a contrastare.

La “colonizzazione” da parte della finanza veneziana del gruppo Sade-Volpi

Non erano tuttavia solo questi i fattori negativi per l'ambito cittadino e provinciale. Era intervenuto qualcosa d'altro, di più sottile e dirompente, che aveva a che fare con un sotterraneo clima di sfiducia del ceto capitalistico locale. Il quale, anche quando sosteneva l'azione degli istituti bancari cittadini, nei cui consigli di amministrazione non pochi suoi esponenti pure sedevano, ricercava comunque un punto di aggregazione esterno che compensasse il progressivo isolamento nel quale la finanza cittadina era ormai da tempo caduta. Un isolamento segnato dalla crisi della Banca Veneta – già fondamentale anello di collegamento con i circuiti finanziari nazionali – e dal declino di quello che era stato per diversi decenni il “salotto buono” del capitalismo euganeo, vale a dire la Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche di V.S. Breda, ormai ridotta – come segnalava l'avvenuto cambio di denominazione sociale in Società veneta per costruzioni e esercizio di ferrovie secondarie italiane – a pallida sembianza della potenza d'urto rappresentata nella modernizzazione dell'Italia postunitaria, limitandosi essa di fatto alla gestione delle linee di strada ferrata che ancora le rimanevano tra Veneto ed Emilia, pur con singole presenze in Piemonte, Toscana e Friuli. Breda, segnato dall'*affaire* Terni e dalla tarda età, pur rimanendo fino alla morte formalmente a capo dell'anonima padovana, era andato progressivamente smobilizzando la sua partecipazione societaria: in una deriva privata che prefigurava quella Fondazione filantropica nella quale riversò il suo cospicuo patrimonio.

Fu questa carenza di punti di riferimento ad agevolare l'approdo in città della finanza veneziana, incarnata da quello che probabilmente fu l'attore più estremo (e lucido) della sprovincializzazione del capitalismo veneto, già avviata dal Breda e dal suo sodale, e amico, A. Rossi. Si trattava di quella singolare figura di affarista-mercante-finanziere (ma anche industriale nonché fine diplomatico, e poi mecenate) interpretata dal veneziano Giuseppe Volpi. Fondata nel 1905, nel capoluogo veneziano, la Sade (Società adriatica di elettricità), egli si pose l'obiettivo – anche grazie ai suoi stretti legami con i vertici della Banca commerciale italiana – di fare della società lagunare, in virtù del rapido monopolio che essa andava acquisendo sul mercato interregionale (Veneto-Friuli-Emilia-Marche) della nuova fonte di energia, il fulcro della modernizzazione del Veneto.

All'inizio l'influenza del Volpi si limitò a fungere da catalizzatore degli operatori euganei che ricercavano profittevoli opportunità di investimento per i propri capitali, e che proprio alle sottoscrizioni della Sade si indirizzarono fin dalla sua costituzione: tra questi i fratelli Edoardo e Amedeo Corinaldi, quest'ultimo pre-

sidente tra il 1904 e il 1910 della Camera di commercio, il padovano d'adozione (ma veneziano di nascita) Gastone Treves de' Bonfilii, l'ex direttore della “Veneta” Andrea Sacchetto, il principe Alberto Giovanelli, i Miari de Cumani, i Da Zara. Alcuni già azionisti della Cellina, la prima vera impresa idroelettrica veneta, che precedette nel 1900 la nascita della Sade ma che fu da questa successivamente inglobata, essi divennero di fatto gli emissari locali del gruppo Volpi, favorendo il suo inserimento nel territorio. Come quando, nel 1913, la società veneziana partecipò alla ricapitalizzazione (assumendone di lì a poco il controllo totale) delle Officine di Battaglia, una accomandita di recente origine (1902) impegnata nella produzione delle più disparate macchine agricole. In realtà si trattò, data la natura meccanica dell'impresa, di un'acquisizione mirata a una veloce integrazione nel *core business* del Volpi: le Officine vennero infatti dotate di una fonderia di seconda fusione, e riconvertite a costruzioni meccaniche di supporto al ciclo elettrico, dapprima nel campo della carpenteria metallica per la realizzazione dei tralicci dell'alta tensione, e successivamente in quello delle applicazioni elettromeccaniche. Di questa impresa – come della Società veneta di macinazione, ugualmente acquisita a Battaglia dalla Adriatica di elettricità in una inusuale diversificazione agroalimentare – assunse la presidenza Edoardo Corinaldi.

Accanto ad altre acquisizioni, talune anche marginali e tuttavia profittevoli, tanto da ben rendere la valenza finanziaria che la società di Volpi andava assumendo al di là del *business* elettrico, l'operazione che simbolicamente rappresentò la conquistata egemonia veneziana sulla piazza patavina fu il passaggio di mano di ciò che rimaneva della Società Veneta del Breda, portata dal successore di questi alla presidenza – Giuseppe Da Zara, finanziere di rango e consigliere sia della Sade che delle Assicurazioni generali – nell'alveo della società elettrica.

Questo trasferimento di controllo azionario, se da un lato costituiva per il nucleo storico della finanza patavina una nuova liquidità, peraltro in buona parte reinvestita nei successivi aumenti di capitale del colosso veneziano, ormai il terzo operatore elettrico del paese, dall'altro fu gestito secondo un accorto piano industriale di rilancio delle attività di esercizio. Le risorse riversate dal gruppo Volpi miravano infatti, anche con l'affitto di altre linee ferroviarie e nuove realizzazioni, soprattutto in Friuli, a restituire all'azienda valore e remuneratività. Ma la Sade si attendeva anche qualcos'altro dall'investimento, cominciando a sperimentare proprio nella “Veneta” quella che appariva l'imminente frontiera del *business* elettrico, vale a dire l'utilizzo dell'elettricità nella trazione ferroviaria. Fu una sperimentazione per certi versi difficoltosa, che solo negli anni Trenta cominciò a dare un qualche ritorno economico, e tuttavia testimoniava dell'attenzione del gruppo veneziano all'individuazione dei segmenti emergenti nel mercato del proprio specifico “prodotto”.

Vi è però un altro aspetto del piano industriale relativo alla “Veneta” che qui interessa, e attiene allo scorporo dalla gestione ferroviaria delle attività legate alla manutenzione del materiale rotabile, divenute percentualmente “pesanti” nella ridimensionata operatività aziendale. Fin dal 1907 l’impresa padovana aveva spostato le proprie officine, originariamente dedite a una complessità di lavorazioni di carpenteria metallica per i diversi comparti societari, in una vasta area (circa 72.000 mq) situata fuori la cinta muraria cittadina, in località Stanga. Dotate di una centrale termoelettrica, esse erano ormai specializzate nella riparazione (ed anche in qualche allestimento) sia delle motrici che delle carrozze in uso alle varie linee, e – soprattutto – erano state coinvolte durante il primo conflitto mondiale nella manutenzione del materiale rotabile delle Ferrovie dello Stato. Fu questa dilatazione delle potenzialità operative delle officine, e soprattutto l’arrivo di nuove commesse dopo la guerra, a spingere alla fine del 1919 la proprietà Sade alla decisione di dividere le sorti di questo ramo operativo dalla casa madre. In una soluzione, peraltro ibrida, che portò la “Veneta” a costituire il 20 gennaio 1920 la S.A. Officina meccanica della Stanga, con sede legale a Milano. Formalmente, il capitale sociale di tre milioni di lire era in capo alla “Veneta” per solo mezzo milione, quale corrispettivo dell’uso decennale degli impianti alla nuova società, mentre il resto venne suddiviso tra il presidente della “Veneta” Giuseppe Da Zara quale persona privata (53,33%) e ad altri amministratori. Impossibile dire se si trattò di una finzione giuridica; resta il fatto che la nuova azienda operò di conserva con la “Veneta”, la quale le assicurò l’esclusiva delle proprie commesse di lavorazione, e che alla fine la proprietà azionaria comparve totalmente nelle partecipazioni della Adriatica di elettricità. Probabilmente la temporanea intestazione a persone fisiche tornò utile alla velocizzazione delle procedure costitutive, nonché a un più agevole inserimento dell’azienda nel circuito delle commesse delle riparazioni ferroviarie.

Ciò che rileva è che la nascita dell’Officina meccanica della Stanga consentì lo svilupparsi in città di una specializzazione e di professionalità fino ad allora emerse solo marginalmente. Essa divenne azienda di rilievo del panorama industriale padovano, nonché impresa di eccellenza in Italia nello specifico comparto di appartenenza.

La mutazione merceologica dell’intermediazione grossista

Si è accennato al riposizionamento dell’intermediazione grossista che si compì, grazie anche all’esperienza della Fiera, nel periodo tra le due guerre mondiali.

In realtà Padova era già presente nell’Italia settentrionale di fine Ottocento non solo come piazza commerciale nel campo delle derrate agricole, ma an-

che come luogo di organizzazione mercantile di altre categorie merceologiche. La sua centralità geografica, e la buona rete di infrastrutturazione stradale e ferroviaria, l’aveva resa centro di rilievo nell’intermediazione del legname da costruzione. Diversi operatori vi avevano costruito le loro fortune, anche se – come ricordato – si era soprattutto affermata l’azienda dei fratelli Fiorazzo che non solo importava legname da aree lontane, ma anche alimentava un buon commercio di esportazione. Non tutte le partite di legname, tuttavia, transitavano fisicamente per Padova, data la ormai consolidata abitudine del commercio grossista di inoltrare le merci direttamente dai luoghi di produzione, in una logica di contenimento dei costi di trasporto. Una metodologia operativa sviluppata anche in altre tipologie di commercio grossista, ad esempio in quelle della ferramenta, che proprio a Padova andava conoscendo a cavallo del secolo il progressivo rafforzamento della Paolo Morassutti, che rappresentò, pur nei limiti dell’epoca, la prima esperienza padovana di commercializzazione di massa, determinando acquisizioni concettuali e operative che poi si riversarono nel più generale tessuto mercantile della città. Fu un’esperienza che tornò utile quando la crescita delle produzioni del triangolo industriale impose a quelle aziende di ricercare nuove formule distributive, non più legate a propri agenti di vendita attivi sul territorio. Le scelte dei fabbricanti andarono orientandosi lungo due direttrici. La prima privilegiava un duplice canale di vendita: da un lato il rapporto diretto con una serie di utilizzatori (o commercianti) finali in grado di assorbire quote importanti di prodotto, e dall’altro la cessione dei beni a un numero variabile di intermediari grossisti efficaci nel raggiungere la clientela minuta. Ciò funzionava sia per veicolare prodotti finiti che materie prime, beni intermedi o semilavorati. La seconda, invece, implicava la rinuncia alla distribuzione diretta e passava attraverso l’individuazione di operatori che si assumessero il compito di collocare i prodotti realizzati dal fabbricante, il che comportava l’attenta valutazione delle capacità distributive, nonché dell’affidabilità mercantile del *partner* prescelto.

Ebbene, nel momento in cui le aziende del Nordovest cominciarono a indirizzarsi verso tali modalità operative, e molte di queste approdarono alla Fiera di Padova, fu proprio nel suo ambito che nacquero i contatti, e spesso positivamente si affinarono, tra produttori e potenziali distributori. Fu questo uno dei risvolti – immateriale in quanto non quantitativamente monetizzabile – della rassegna euganea.

Certo, non tutte le aziende si comportarono in modo analogo. Se buona parte, una volta individuati i distributori, si affidarono ad essi senza mai intervenire sulla rete di vendita, vi furono altre case che preferirono aprire in città proprie filiali cui delegare la scelta di un dettaglio di interlocutori nel territorio:

fu ad esempio il caso della Fiat, e più tardi dell'Alfa Romeo, la cui necessità di un ramificato numero di concessionari e di officine autorizzate giustificò una struttura intermedia tra azienda-madre e distributore. Furono comunque molte, tra la fine degli anni Venti e nel corso degli anni Trenta, le imprese industriali (oltre a quelle automobilistiche, quelle siderurgiche, chimiche, farmaceutiche, elettromeccaniche) che stabilirono nel centro euganeo proprie agenzie, filiali o depositi, gestite direttamente o affidate ad operatori locali. Molti dei quali assunsero in proprio la distribuzione di quelle aziende che non ritenevano di avvalersi di una propria rete di vendita. Si trattò di una vivacità "terziaria" che creò le premesse per la centralità della città non solo rispetto al Veneto (ancora comprensivo del Friuli), ma anche al Trentino e alla Venezia Giulia, Istria e territori dalmati inclusi.

Padova vide allora arrivare le filiali delle principali banche e delle maggiori compagnie di assicurazione del paese, divenendo la più appetita piazza del Triveneto. Basti pensare, a questo proposito, che proprio negli anni Trenta banche e compagnie assicurative diedero un decisivo impulso all'attività delle imprese di costruzioni padovane con rilevanti investimenti immobiliari, che rimasero poi caratteristica della loro presenza in città. Questo ruolo – terziario e finanziario insieme – ebbe poi effetti non secondari nella modernizzazione postbellica della città, e nella sua (tardiva) industrializzazione.

Non furono tuttavia solo i produttori di beni finali, e di materiali intermedi, a puntare su Padova per la distribuzione interregionale. Anche un "consumo" non tangibile come la fruizione cinematografica trovò in città il suo punto di riferimento. Numerose case di produzione, anche straniere, aprirono filiali distributive o – più spesso – favorirono la nascita *in loco* di agenzie per la commercializzazione delle pellicole, vale a dire la loro distribuzione finale negli esercizi cinematografici. Anche in questo caso l'ambito d'azione fu subito quello del Triveneto, per cui già dagli anni Trenta la città si ritrovò, come capozona, a essere uno dei punti di riferimento nazionali in questo particolare mercato: non solo per testare i successi di botteghino, ma anche per determinare – sulla base della concorrenza tra case, un tempo più vivace di quanto oggi non sia – i prezzi di noleggio.

Un'annotazione a parte merita il ruolo che assolsero nella crescita della intermediazione grossista provinciale i Magazzini generali. Costituiti in Ente autonomo nell'aprile 1931 su iniziativa del Consiglio provinciale dell'economia, la denominazione che la deriva corporativa del fascismo aveva attribuito alle camere di commercio, i Magazzini si strutturarono in otto settori operativi, con particolare attenzione – come era ovvio data la persistente preminenza dell'economia agricola del territorio – all'ortofrutta, ai frigoriferi alimentari e ai depositi di staginatura dei formaggi, ma anche con vasti spazi destinati al magazzinaggio

di merci in transito e ad una specifica sezione doganale. Essi divennero il polmone dei molteplici traffici provinciali supportando le esigenze degli operatori, che derivavano da tale struttura una più economica e flessibile organizzazione logistica, anche per il raccordo che collegava l'Ente – situato tra la Fiera e il Mercato ortofrutticolo – alla ferrovia.

La situazione manifatturiera

Se in altre province venete – dapprima nel Vicentino con l'industria laniera, e poi nel Trevigiano, nel Veronese e, parzialmente, nel Veneziano – a fine Ottocento il processo di industrializzazione era già avviato, nel primo decennio del Novecento Padova presentava, come ricordato, un tessuto economico ancora nella sua quasi totalità incentrato sull'agricoltura e sull'intermediazione delle derrate agricole e del bestiame. Un ritardo che durò a lungo, tanto che si può sostenere che un reale processo di industrializzazione si verificò nel Padovano solo nella seconda metà del Novecento.

Era perciò un tessuto industriale poco più che accennato quello che all'indomani del conflitto mondiale presentava la città, ma anche la provincia: scarsa capitalizzazione tecnica, stagionalità di molte lavorazioni, prevalenza del lavoro di bottega o a domicilio rispetto a quello accentrato in veri opifici, assenza di concentrazioni significative di lavoratori manifatturieri ne erano le caratteristiche salienti. A ciò contribuiva non poco lo scarso interesse della possidenza cittadina, dato il ben altro peso ricoperto dalle sue attività di intermediazione, come dimostrava la vivacità e l'importanza assunta nel tempo dalla Borsa merci patavina.

Era perciò giocoforza che le attività manifatturiere fossero prevalentemente concentrate nell'artigianato di mestiere, come si è già avuto modo di ricordare. Ma quale era, nella primi decenni del Novecento, l'articolazione del lavoro manifatturiero nel Padovano?

Partiamo dai censimenti industriali del 1911 e del 1927. Il primo attestò un'occupazione "industriale" in provincia di 23.093 unità per 2811 ditte, che tuttavia scendeva a 13.865 se riferita alle 265 imprese con più di dieci addetti: un limite dimensionale, quello dei dieci addetti, che consente di discernere tra produzioni sicuramente "industriali" e altre che tali non erano. La rilevazione del 1927 accertò che l'occupazione globalmente censita era salita a 43.738 addetti per 8966 ditte, mentre quella impiegata nelle 412 aziende al di sopra dei dieci addetti aveva raggiunto quota 22.179.

Osservando questi dati, si rileva che dal punto di vista occupazionale la dimensione media di tutte le imprese censite era nel 1911 di 8,2 addetti: essa

saliva però a 52,3 in quelle superiori a dieci, scendendo a 3,6 in quelle inferiori a tale limite. Nel 1927, invece, le tre tipologie presentavano rispettivamente una occupazione media di 4,8 occupati, 53,8 e 2,5.

Nei sedici anni che dividono i due censimenti, era perciò accaduto che accanto a un relativo irrobustimento (numerico come occupazionale) delle imprese al di sopra dei dieci lavoranti, quelle cioè industriali, il numero delle ditte minori e dei loro addetti era cresciuto più che proporzionalmente. L'incremento nelle ditte superiori a dieci dipendenti era stato del 59,96% quanto a numero, e del 55,47% quanto a lavoratori; quello delle ditte minori del 133,62% nel numero, e del 235,98% negli addetti. Il che, con l'ulteriore abbassamento del numero medio di occupati in queste ultime, confermava la natura artigianale di tale categoria di imprese, essendo in esso ricompreso anche il titolare dell'attività.

Sul finire degli anni Venti un attento osservatore dell'economia padovana come Ferdinando Milone, professore di geografia economica all'università di Bari, aveva rilevato come il ritardo della provincia rispetto al Veneto e alle zone più sviluppate fosse dovuto al suo «non presenta[re] terreno favorevole all'impianto di industrie se non per alcune categorie: quelle strettamente legate con la produzione del suolo e quelle che rispondono ai bisogni del mercato interno provinciale». E giustificava tale particolarità a partire dall'inconsistenza dell'industria tessile, la capostipite (e portatrice di indotto a cascata) dell'industrializzazione regionale, sostenendo – a ragione – che «non solo la percentuale degli addetti alle industrie tessili rimane in proporzione assai minore nel Padovano che non nel Veneto, ma mentre nella provincia la manodopera impiegata nelle industrie del vestiario, abbigliamento e arredamento è di poco inferiore a quello delle industrie tessili, la differenza è molto più forte per la regione».

E in questa sostanziale corrispondenza tra il numero degli addetti del vestiario-abbigliamento-arredamento e il numero di persone occupate in attività tessili, egli riteneva di trovare la spiegazione al fatto che, mentre le industrie tessili di altre province venete producevano per un mercato extra-regionale, quelle padovane lavoravano esclusivamente per quello locale. Questa attenzione di Milone all'industria tessile era dovuta al peso di cui essa godeva altrove in Veneto, in particolare nel Vicentino, dove era stata attrice primigenia dell'industrializzazione.

In realtà, la Padova industriale non era priva di alcuni comparti tessili che producevano anche per l'esportazione, ad esempio la Sgiv-Viscosa con la produzione del *rayon*. Era tuttavia vero che essi erano sorti relativamente tardi, riguardando per di più pochissime realtà aziendali e con effetti poco significativi sul resto del tessuto produttivo.

Ma il problema più grave era costituito dalla dimensione locale, e quindi asfittica, delle imprese. Era perciò la ridotta percentuale di clientela esterna alla

provincia a porre le imprese padovane agli ultimi posti in Veneto, così come in Italia. Ciò valeva per tutti i settori: le eccezioni riguardavano un numero limitatissimo di imprese, che erano poi le uniche vere realtà industriali della provincia. La stragrande maggioranza aveva una struttura artigianale, o semiartigianale.

Con ciò non si vuole affermare che negli anni successivi al primo conflitto mondiale non vi fossero nel Padovano elementi di dinamismo. Il Veneto, pur con i dovuti distinguo e le distanze non più colmabili con Piemonte e Lombardia, sembrava già collocarsi come terza regione “industriale” del paese. Era perciò naturale che anche nel cuore agricolo di questa sorgessero nuove iniziative manifatturiere, o quanto meno si irrobustissero quelle che all'epoca del censimento del 1911 erano appena avviate.

La rilevazione del 1927 vedeva in Padova 242 delle 412 imprese con più di dieci lavoranti di tutta la provincia, per un totale di 9676 addetti industriali su 22.179. L'occupazione maggiore si riscontrava, in ordine di importanza, nel tessile (2095 addetti per 7 ditte), nelle costruzioni (1472, 44), nelle trasformazioni alimentari (1067, 34), nella meccanica (1032, 46) e nella chimica (509, 12). Rispetto alla situazione censita nel 1911, ciò significava il raddoppio nel numero delle imprese, e un incremento del 75% nell'occupazione. E tuttavia, questo dato non compensava i ritardi con le aree più sviluppate della regione. Non solo gli incrementi indicati erano inferiori a quelli verificatisi nelle province marginali di Rovigo e di Belluno, ma a essi non era nemmeno corrisposto un adeguato aumento della forza motrice utilizzata. Mancava inoltre un miglioramento qualitativo nella struttura imprenditoriale delle aziende (che per lo più rimanevano individuali, mentre altrove in regione era andato crescendo il numero di quelle societarie), e – salvo casi isolati – nella tipologia stessa delle produzioni.

Anche se in modo contraddittorio, l'economia della città era comunque in crescita, vuoi con l'irrobustimento delle produzioni manifatturiere, vuoi con l'espansione frenetica delle attività mercantili. Ciò diede corpo a un'importante attività terziaria, quella dell'autotrasporto, con l'emergere di operatori in grado di muoversi in una dimensione quasi nazionale. Il riferimento è a imprese come le ditte Canova, Domenichelli, Maritan (poi Maritan-Borgato), che presto uscirono dall'angusto spazio regionale collegando i centri industriali del Nordovest con la piazza padovana, centro di irradiazione delle merci verso tutto il Triveneto. Ma il superamento delle dimensioni locali stava avvenendo anche per altre di minore dimensione, come quella dei Finesso – nome notissimo in città – presto specializzatasi nei trasporti di materiali per l'edilizia e nei traslochi.

Sofferamoci sui due settori di punta dell'apparato manifatturiero del capoluogo euganeo nel periodo tra le due guerre: il meccanico e il tessile.

La meccanica assorbiva ormai più di un terzo della forza motrice a uso indu-

striale della provincia, e il 60% circa di quella originata da motori elettrici, con ciò classificandosi come il più robusto nucleo produttivo. Poco consistente per numero di addetti (un decimo circa dell'intera manodopera operaia, sia in provincia che in città), essa costituiva proprio con il tessile l'unica attività in cui la presenza industriale appariva di tutto rilievo, tanto che tre quarti delle imprese e quasi metà degli occupati erano concentrati a Padova.

Ricordiamo, tra quante erano sorte all'inizio del secolo, quelle attive nel campo delle attrezzature per l'agricoltura e la vitivinicoltura (ad esempio l'Officina meccanica e fonderia padovana), o nel più recente comparto delle attrezzature per molini e pastifici (nel quale cominciava a distinguersi la ditta Molini Golfetto), o in quello nuovissimo delle macchine utensili. Si era inoltre consolidata, sulla scia di un rapido sviluppo aziendale, una nuova specializzazione nel campo di quelle che verranno più tardi chiamate "minuterie metalliche": impresa *leader*, che acquisirà presto una fetta importante di mercato nazionale, era la ricordata Zedapa. Esistevano poi imprese specializzate nella trafilatura del ferro per la fabbricazione di fili, reti, molle; altre (come la Ingap) nei giocattoli di latta, meccanici o meno; altre ancora nella costruzione di biciclette e di accessori per le stesse (Rizzato, Torresini), e nella produzione di motori e altre attrezzature elettriche (Pistorelli). Queste nuove iniziative si erano inserite in un tessuto di limitata, ancorché robusta tradizione, nel quale spiccavano le Officine meccaniche della Stanga, nate – come ricordato – dallo scorporo delle officine di riparazione di materiale ferrotranviario della Società Veneta.

Accanto, tuttavia, a presenze sicuramente "industriali", molte erano le iniziative spicchiole, legate a iniziali attività di bottega: i fabbri ferrai per la riparazione degli attrezzi agricoli, ad esempio, quelli esperti in carpenteria metallica, o i piccoli meccanici che andavano proliferando nella manutenzione di macchine, motociclette, biciclette. Si trattava di attività che cominciavano a vedere affiancarsi agli artigiani di antica origine figure sociali nuove, spesso ex operai delle aziende industriali che tentavano la via del lavoro indipendente mettendo a frutto l'esperienza maturata.

Diverse erano, a questo proposito, le piccole tipografie artigiane, mentre l'esito fu più difficile nelle attività tessili, il che può apparire contraddittorio poiché questo comparto manifatturiero era il più consistente in quanto a numero di addetti sia in provincia che nel capoluogo: il che avrebbe dovuto favorire una fuoriuscita di figure in direzione del lavoro autonomo. Ma così non fu, anche perché la maggioranza della manodopera (circa 2000 addetti nel 1927) era concentrata nella "Viscosa", come più usualmente veniva chiamata dai Padovani la Sgiv. Il ciclo produttivo del *rayon* era a suo modo "sostanzioso", e a relativamente alta capitalizzazione, comprendendo a monte del prodotto finale

– il filato – un'articolata fase chimica di riduzione della cellulosa in materiale atto a essere filato. Il che lo avvicinava per consistenza di immobilizzi e di consumi energetici più al comparto chimico che a quello tessile, rendendo nei fatti impossibile l'emergere di virtuosi *spin off* in grado di spingere singoli lavoratori o tecnici a sfruttare le proprie competenze nell'imprenditoria personale.

A proposito della Sgiv va rilevato il ruolo che si trovò a svolgere nella modernizzazione di Padova. Si era per la prima volta di fronte a uno stabilimento di grandi dimensioni, che induceva nella città tutti i fenomeni tipici dell'industrializzazione: rilevante presenza impiantistica a ridosso dei quartieri abitativi, immigrazione dalla campagna, accorpamento della popolazione operaia in un'area omogenea (il triangolo compreso tra il Portello, il Pescarotto e la Stanga), emergenza di malattie professionali indotte dalla nocività del processo chimico utilizzato, e altro ancora.

I dati del censimento successivo, quello del 1937-40, segnarono l'aumento del peso dell'industria provinciale (e quindi del capoluogo) nella regione. Il numero degli occupati nelle ditte con più di dieci addetti, che solo un decennio prima costituiva il 9,8% di tutta l'occupazione del Veneto in quella categoria di imprese, era salito ora all'11,9%. Da questa rilevazione usciva confermata l'importanza delle produzioni tessili, anche se con una contrazione dell'occupazione. Il progresso tecnico e tecnologico cominciava del resto a rendere obsoleto anche nel tessile il criterio di valutare la consistenza di un settore dal numero dei suoi addetti. L'irrobustimento impiantistico della Sgiv-Viscosa ne era l'esito più evidente. Con una razionalizzazione del processo produttivo e l'introduzione di un autonomo generatore termico di energia elettrica (che con i suoi 1070 hp rappresentava un decimo della potenza complessivamente installata in provincia), esso si era tradotto in una più elevata produzione con una sensibile diminuzione degli occupati. La razionalizzazione che conobbe il settore portò poi l'azienda (maggio 1940) a confluire nella romana Compagnia italiana S.A. viscosa (Cisa Viscosa), a sua volta presto inglobata nel virtuale monopolio rappresentato dalla Società navigazione industriale applicazione viscosa (Snia Viscosa) di Franco Marinotti.

Il tessile padovano era comunque, in quanto a occupazione, ormai superato sia dall'industria meccanica sia da quella delle costruzioni, nelle quali si andava sviluppando un progressivo processo di concentrazione dell'occupazione in quelle di maggior dimensione.

I grandi lavori di ristrutturazione urbana – non solo quelli nei quartieri del capoluogo, o quanto innescato dal Piano regolatore patavino del 1925 – ma anche alcuni interventi nei principali centri della provincia, diedero nel periodo, già ne abbiamo accennato, un inedito alimento alle attività edilizie.

Se per le operazioni edificatorie di maggior peso furono imprese strutturate,

alcune extravenete, a entrare in gioco, non mancò l'emergere di un fitto tessuto di piccoli-piccolissimi attori, che in parte fecero da contorno alle aziende maggiori, ma che svolsero anche essenziali compiti di supporto e di cooperazione con esse. Si pensi, ad esempio, allo sventramento di Santa Lucia, dove il loro coinvolgimento fu essenziale per contrarne i tempi di esecuzione.

Questa tipologia di costruttori minuti presenta dal nostro punto di vista un fattore di particolare interesse, giacché anticipò nel tempo un percorso all'intrapresa individuale che ritroveremo a lungo nell'artigianato di produzione. Nella fattispecie, si trattò spesso di capomastri, o di muratori esperti, che si licenziavano dalle imprese nelle quali avevano costruito la loro professionalità per tentare il lavoro in proprio, reclutando poi qualche collega o qualche manovale. Il capitale era infimo, frutto di pochi risparmi, propri e/o della famiglia, così le attrezzature, mentre i manufatti – le piccole abitazioni delle periferie, ma anche i molti lavori di ristrutturazione urbana – non di rado presentavano elementi di qualità ormai assenti nell'edilizia standardizzata ed enfatica che Padova conobbe nel periodo tra le due guerre. In parte Città giardino crebbe grazie a essi, tolti i lavori più cospicui, in particolare la realizzazione del complesso dell'Esedra, affidati a un'impresa di maggiori dimensioni. Ma così crebbero anche i nuovi quartieri che andarono a situarsi fuori dalle mura, al di là delle porte Trento e Savonarola, tra la circonvallazione e la ferrovia. I villini unifamiliari e bifamiliari, di cui quasi esclusivamente si composero, erano il più delle volte iniziativa di singoli committenti che proprio a questi piccoli imprenditori andarono rivolgendosi, sia per la maggiore duttilità operativa rispetto alle aziende più grosse, sia per l'economicità dei costi di esecuzione.

Interventi di interesse pubblico, e realizzazioni private, alimentarono congiuntamente un vasto indotto, che andava dalla produzione dei materiali da costruzione (i mattoni innanzitutto, cui concorsero le ormai cinque fornaci presenti in città, la Morandi e la Carotta innanzitutto) al cemento prodotto dalla Cementi del veneto, uno stabilimento situato quasi di fronte alla Sgiv-Viscosa, agli infissi realizzati da una miriade di falegnami, all'impiantistica nella quale stavano rapidamente emergendo le ditte dei Bottaccin e dei Bozzola.

Così come, anche se solo marginalmente coinvolta nei quartieri centrali, andava crescendo l'impresa di costruzioni di Eugenio Grassetto. Sorta nel 1902 in continuazione di preesistenti attività edili della famiglia, essa era presto divenuta punto di riferimento per l'edilizia privata di qualità, estendendo nel corso degli anni Trenta la sua operatività ben al di fuori della provincia e della regione.

L'entrata nel secondo conflitto mondiale dell'Italia frenò la crescita industriale che la città andava seppur lentamente conoscendo, costringendola a ripiegarsi in una "economia di guerra" che divenne ancor più asfittica dopo l'8 settembre

del 1943, con l'insediarsi delle strutture burocratiche della Repubblica sociale e l'occupazione tedesca. Se il tessuto economico si depauperò fino alla paralisi, con conseguenze pesantissime per la popolazione, Padova scrisse tuttavia pagine memorabili nella lotta contro il nazifascismo. Il Bo divenne uno dei centri della Resistenza veneta, pagando con la morte di non pochi suoi docenti e studenti un forte tributo di sangue. Fu anche per questo che l'Ateneo venne dopo la Liberazione insignito della Medaglia d'oro al valor militare; un riconoscimento anche a quell'appello che Concetto Marchesi, rettore per pochi mesi ed entrato lui stesso nella clandestinità, indirizzò agli studenti per incitarli al riscatto nazionale.

3. LA MODERNIZZAZIONE DEL SECONDO NOVECENTO

IL SECONDO DOPOGUERRA E LA COSTRUZIONE DELLA “MILANO DEL VENETO” • IL VALORE AGGIUNTO DELL’UNIVERSITÀ ALLA MODERNIZZAZIONE PADOVANA • ALCUNE CONSIDERAZIONI SUL PRG DEL 1954 • IL CONTESTO ECONOMICO DEGLI ULTIMI DECENNI DEL NOVECENTO • LE INTUZIONI URBANISTICHE DEL SINDACO ETTORE BENTSIK

Il secondo dopoguerra e la costruzione della “Milano del Veneto”

La ripresa postbellica si presentò problematica, sia per i danni inferti alle infrastrutture della città dai bombardamenti alleati e dalla ritirata tedesca, sia per la penuria di materie prime, materie seconde e di carburante che colpiva le attività manifatturiere. La loro carenza – se già rallentava il riavvio delle produzioni nelle due grandi aree industriali della regione, il distretto laniero vicentino e il porto industriale di Marghera – si faceva a maggior ragione sentire nelle aree meno industrializzate, e quindi anche in città.

In una situazione di risorse scarse, furono infatti i grandi impianti ad essere privilegiati dal governo dell’Italia libera e dalle autorità alleate nella lenta ripresa degli approvvigionamenti. A Padova ciò riguardò solo le Officine meccaniche della Stanga, stante che su di esse si riversarono parte delle commesse statali per la ricostituzione del parco ferroviario fortemente danneggiato dalla guerra. Era andato infatti perduto o reso inutilizzabile quasi il 60% delle locomotive e dei carri merci, e circa l’80% dei vagoni passeggeri. Si trattò, per l’impresa padovana, di un’irripetibile opportunità di crescita: a fine 1947 presentava infatti un organico quasi doppio rispetto ai 500 addetti in carico al momento della Liberazione.

Le altre attività ripresero molto più lentamente, ma alla fine riuscirono a risollevarsi contribuendo per la loro parte alla ricostruzione del contesto economico

cittadino, al quale si aprivano nuovi scenari. Il più rilevante appariva l'allentamento dell'influenza finanziaria del gruppo Sade, e l'emergere di un potentato autoctono interpretato dal gruppo Montesi. Non esiste, naturalmente, una connessione diretta con il ridimensionamento della presenza della finanza veneziana, ma è un fatto che proprio negli anni in cui esso maturò andava consolidandosi nello scenario padovano un attore economico che svolse, almeno fino alle soglie degli anni Settanta, un ruolo da protagonista negli equilibri finanziari provinciali, e di riflesso in quelli industriali. Sotto la guida del fondatore Ilario, tale gruppo andò organizzando le sue molteplici attività – a partire da quelle iniziali nella raffinazione dello zucchero – all'interno della Finanziaria industriale veneta. Divenuta già negli anni Trenta il terzo produttore italiano di zucchero con il 10% circa del totale nazionale, ed il secondo nella distillazione dell'alcol con il 20%, la società era rapidamente entrata nei settori di attività i più disparati, soprattutto extraveneti e nell'area tedesca. Pur essendo la maggior parte delle attività collocate al di fuori del Padovano, la testa finanziaria del gruppo rimase nella città euganea, rappresentando un elemento di modernità nel contesto economico provinciale. Il gruppo venne travolto da grave crisi nella seconda metà degli anni Ottanta, e quindi liquidato sia nella sua parte "alimentare" sia in quella diversificata. Probabilmente, e al di là dei successivi strascichi giudiziari sulle modalità della liquidazione coatta della componente saccarifera, pesò nelle vicende di questa l'assenza di una fonte autonoma di approvvigionamento delle bietole attraverso aziende agricole di proprietà, che altrove aveva positivamente configurato, invece, una saldatura tra oligopolio industriale e grande proprietà fondiaria.

La fine del gruppo fu comunque a suo modo un evento storico, non tanto per l'uscita di scena della famiglia imprenditrice ormai alla seconda generazione, quanto perché la scomparsa dal Padovano di una delle grandi concentrazioni oligopolistiche italiane sembrava quasi voler marcare con ancora più forza come il mondo agricolo si fosse ormai fortemente ridimensionato, rendendo il territorio sempre più omogeneo al resto della regione.

La ripresa industriale nella Padova del dopoguerra si coniugò con due fattori che fungevano da punti di forza. Da un lato il rinnovato slancio dell'intermediazione grossista e la riapertura delle filiali distributive delle imprese del Nordovest, e dall'altro le nuove opportunità che si aprirono per le sue banche. Affievolitosi il rapporto con il Credito industriale della Sade, gli istituti di credito cittadini si ritrovarono con una liquidità eccedente che andò ad equamente alimentare il commercio grossista, l'industria delle costruzioni, le crescenti attività di piccola impresa e – almeno per quanto concerne la Cassa di risparmio – i mutui individuali per l'abitazione (questi ultimi in un circuito virtuoso con il ciclo edilizio). Non furono tuttavia pochi i casi nei quali la raccolta, non potendo essere profittevol-

mente impiegata *in loco*, trovò altra collocazione: che cominciò ad essere sempre meno quella dei prestiti interbancari, venendo invece indirizzata agli affidamenti diretti a primaria clientela extraprovinciale. Questa fu la politica delle filiali locali delle banche di interesse nazionale (la Commerciale, il Credito italiano ed il Banco di Roma) e di quella della Banca nazionale del lavoro. Ma così iniziarono ad operare sia la filiale della Banca cattolica del Veneto, approdata da non molto in città, sia in qualche misura anche le due contrapposte banche popolari cittadine.

Furono tuttavia gli anni Cinquanta quelli decisivi per la modernizzazione cittadina. Essa trovò due attori consapevoli nel sindaco Cesare Crescente, e nel rettore dell'università Guido Ferro, entrambi a lungo alla guida delle rispettive istituzioni, ed entrambi proiettati a una visione di largo respiro del ruolo che la città poteva giocare nella rinascita del Veneto.

Se al primo premeva il governo della crescita urbanistica e la predisposizione di assi viari in grado di supportare l'accresciuta mobilità da e verso l'esterno, al secondo interessava consolidare la cittadella universitaria già avviata da Carlo Anti a lato del Piovego, rafforzandone il peso di polo tecnico-scientifico atto a riequilibrare un ateneo, a suo avviso, ancora eccessivamente incentrato sull'area umanistica. Al conseguimento di questo obiettivo concorreva anche l'idea di un grande Policlinico, da costruire a ridosso del vecchio Ospedale Civile: una localizzazione invero ardita, dato che andava a insidiare le mura cinquecentesche, e per questo duramente contestata, che rappresentava però – per le sinergie che determinava – un positivo punto d'incontro tra i progetti espansivi della Facoltà medica e le ambizioni dell'Amministrazione comunale, tese a fare del nosocomio cittadino un punto di eccellenza nel panorama italiano.

Nacque da queste due strategie, in parte convergenti, la concezione di una città motore dello sviluppo regionale, tanto che si cominciò a parlare nei convegni di studio, come nelle assemblee elettive e financo nei giornali, non solo locali, di una Padova destinata in virtù di questi progetti a divenire la "Milano del Veneto": tale non solo per l'assetto urbanistico che essa si apprestava a realizzare, ma anche per una diversa articolazione delle attività manifatturiere che questo avrebbe inevitabilmente indotto, nonché per l'accresciuto peso culturale e, soprattutto, professionalizzante della sua università.

L'antica città mercantile doveva cioè, negli intendimenti dei due tradizionali centri di potere cittadino, il Comune e l'università, divenire una città più complessa e poliedrica, nella quale alle tradizionali (ancorché cospicue) funzioni intermediatrici e terziarie dovevano sommarsi funzioni compiutamente industriali e di alta formazione tecnica. Con una università che si candidava a giocare la partita (poi solo parzialmente percorsa) di una stretta interconnessione con il mondo della produzione, nel superamento della visione angusta di chi l'aveva

• CARLO ANTI (1889-1961)

Carlo Anti nacque a Villafranca di Verona nel 1889. Ufficiale dell'esercito nella Prima guerra mondiale, dal 1922 fu professore di archeologia all'Università di Padova. Compì missioni di scavo in Dalmazia, in Egitto ed in Asia minore. Rettore dal 1932 al 1943, egli restaurò l'antica sede del Bo, ampliandola con nuovi edifici e chiamando

a lavorarvi nomi di prestigio dell'architettura, della pittura e della scultura dell'epoca. Tra questi Gio Ponti che, in particolare, progettò il rettorato e la cosiddetta Basilica, scenografico salone di collegamento tra l'Aula Magna del palazzo storico e le nuove edificazioni, nonché il Liviano, disegnandone anche gli arredi di scuola razionalista.

sempre intesa come scuola per le professioni liberali. In realtà, né all'interno dell'Amministrazione comunale, e soprattutto nei partiti che la reggevano, né all'università, tale visione "alta" trovava consensi unanimi. Tanto che la sua concretizzazione non sempre fu lineare e coerente, dovendo sottostare a più di un qualche compromesso e alle defatiganti mediazioni dell'agire politico.

Crescente rappresentò anche la naturale mediazione tra una Democrazia cristiana, quella padovana, fortemente legata alla gerarchia cattolica e schierata in una sostanziale difesa del "ruralismo" – anche di quella parte che ancora resisteva nel territorio cittadino – contro i rischi del cambiamento economico e sociale, e il ceto imprenditoriale e finanziario che con il sindaco condivideva l'idea di un rilancio economico il quale, pur non negando la naturale vocazione terziaria della città, innescasse in sinergia con essa un rapido processo di industrializzazione. L'attivazione della zona industriale, di cui ora diremo, fu la concretizzazione di tale opera di mediazione tra due culture inizialmente antitetiche.

Ferro, persona in un certo senso più decisionista stante il diverso meccanismo del potere all'interno dell'università, riuscì a contemperare la sua spinta innovatrice con la consolidata tradizione umanistica dell'ateneo, dando così vita a un'università diversa che era, al tempo stesso, naturale continuazione/evoluzione di quella antica. La periodica riconferma del suo mandato triennale fu pertanto la risultante del *mix* innovazione-tradizione con cui egli seppe governare il cambiamento, dimostrandosi "politico" altrettanto accorto del sindaco.

L'idea di una zona attrezzata in cui allocare le attività manifatturiere non era in realtà nuova. Già se ne discusse nel corso del grande rimaneggiamento edilizio ed urbanistico degli anni Venti. Nel 1926 un gruppo di architetti avanzò all'Amministrazione cittadina una proposta di piano regolatore che prevedeva il suo inserimento nella direttrice per Venezia, avendo ovviamente a mente le

potenzialità di quel porto mercantile. Probabilmente stimolato da quella proposta estemporanea, Francesco Lonigo, podestà tra il 1931 ed il 1935, indisse nel 1932 un concorso d'idee per la localizzazione della zona industriale, e le ipotesi che ne scaturirono confluirono in un progetto del 1936, quando podestà era Guido Solitro, che tuttavia non ebbe poi alcun esito concreto. Nel 1940 l'Associazione degli industriali affidò a un gruppo di esperti il compito di individuare l'area, sulla cui base il Comune elaborò poi, verso la fine dell'anno, un progetto preliminare di zona. Il tutto venne bloccato dagli avvenimenti bellici.

Solo nel dopoguerra, con la costituzione alla fine del 1948 della Commissione provinciale per i problemi della ricostruzione, presieduta dal senatore democratico cristiano Stanislo Ceschi, si ricominciò a dibattere il problema. La discussione fu lenta a decollare, stanti le più immediate emergenze dell'epoca; e, tuttavia, nel dicembre del 1952 Ceschi riuscì a coinvolgere Comune, Provincia e Camera di commercio in un'intesa per un costituendo Consorzio per la zona industriale di Padova (la futura Zip). Il tutto si inseriva nella progettazione del nuovo piano regolatore della città, affidato all'urbanista Luigi Piccinato, al quale l'Amministrazione Crescente affidò il mandato di comprendere nel suo elaborato anche una specifica area attrezzata per gli insediamenti industriali, nonché il primo tratto di un'ipotizzata idrovia che la collegasse al porto veneziano.

Il piano di Piccinato (1954) innescò una forte polemica tra l'Associazione degli industriali e il Comune, dato che l'urbanista aveva contenuto l'estensione dell'area interessata agli insediamenti produttivi in 164 ettari, un'area ritenuta dagli imprenditori sottodimensionata nonché di infelice localizzazione, dato che si incuneava tra due agglomerati urbani, con il rischio che i venti avrebbero potuto indirizzare i fumi industriali al loro interno e che la viabilità ne sarebbe risultata intasata; ancora, non vi sarebbe stata possibilità di ulteriore espansione dell'edificato e i terreni avrebbero avuto un costo eccessivo. Assindustria affidò perciò all'ing. Pavanato, presidente del Collegio dei costruttori edili, ancorché non urbanista, il compito di elaborare uno studio non solo sull'estensione della zona, ma anche sulla sua più idonea localizzazione. L'elaborato tecnico che ne risultò fu assunto dalla Camera di commercio – all'epoca presieduta da Ettore Da Molin, l'ex segretario generale all'epoca dell'avventura fieristica – come espressione di tutte le categorie economiche, e venne presentato al sindaco ai primi di marzo del 1955. L'area individuata investiva circa 1000 ettari compresi tra Camin e San Gregorio: eliminando gli inconvenienti della soluzione Piccinato, essa avrebbe, ad opinione della Camera di commercio, recato vantaggio ai paesi contermini, favorendo altresì una più opportuna collocazione del previsto porto fluviale.

Inizialmente il Comune, poco convinto dalla proposta Pavanato, avanzò una nuova soluzione suddivisa in tre zone separate. La quale, tuttavia, suscitò non

poche critiche sia da parte degli industriali che della stampa. Non si esitò a parlare di scelta errata, antisociale, antieconomica e del tutto contraria alle reali esigenze della città e del suo sviluppo futuro.

Nei mesi successivi, dopo un serrato confronto tra Amministrazione civica e categorie economiche, lo strappo fu ricucito con un accordo raggiunto ai primi di luglio che, sostanzialmente, accoglieva la proposta Pavanato, pur contenendola in un'estensione di 800 ettari. A fine luglio il Consiglio comunale approvava finalmente il progetto per la zona industriale (Zi), predisponendo altresì le necessarie modifiche al Prg di Piccinato per recepire le istanze delle categorie economiche. Bisogna ricordare che l'originario impianto del Prg partiva dalla motivata opinione dell'urbanista che la città non fosse idonea ad uno sviluppo industriale, opinione sotteraneamente condivisa da settori non marginali dello stesso partito di Crescente, la Democrazia cristiana, sia – più apertamente – dall'opposizione socialista e comunista. In agosto, comunque, il progetto Pavanato ottenne il consenso anche del Consiglio provinciale, e ai primi di ottobre i parlamentari padovani Merlin, Ceschi e Lorenzi depositarono in Senato l'apposito disegno di legge per l'istituzione della zona.

Sembrava ormai che la vicenda fosse prossima alla conclusione, dando tutti o quasi per scontato che l'approvazione parlamentare fosse solo una mera formalità. Invece, ai primi di gennaio del 1956, arrivò la doccia fredda: la Commissione Finanze e Tesoro di Palazzo Madama espresse un secco parere negativo sul disegno di legge, soprattutto in relazione alle esenzioni fiscali richieste. Infatti – ad opinione della Commissione – il Veneto già risultava favorito dalle esenzioni di cui godevano il porto industriale di Venezia-Marghera, e Verona con la sua Zona agricola industriale; stavano inoltre sorgendo le aree attrezzate di Vicenza e Brescia, che avrebbero potuto anch'esse invocare analoghe agevolazioni. Infine, data la prossimità di Verona, Vicenza e Marghera, la zona industriale di Padova, oltre a non servire, avrebbe determinato una pernicioso concorrenza.

La «Gazzetta del Veneto», attenta fustigatrice della vita locale, sparò subito ad alzo zero, chiedendosi sarcasticamente «a cosa servano i parlamentari e senatori padovani se essi non sono riusciti a fare approvare quel provvedimento», sottolineando altresì come la relazione negativa sulla zona industriale di Padova – a dimostrazione del sostanziale localismo della Democrazia cristiana veneta – fosse stata svolta dal senatore Trabucchi che, anche se veronese, era comunque un importante docente dell'ateneo patavino. Crescente, spendendosi in una difesa d'ufficio dei senatori padovani, preferiva attribuire la bocciatura a non meglio precisate «manovre di corridoio e intrallazzi parlamentari», auspicando che il parere negativo non precludesse la possibilità di giungere comunque all'approvazione della legge, magari accontentandosi di agevolazioni fiscali più limitate.

Devo dire che a distanza di così tanti anni mi appare più convincente la tesi del settimanale della locale Federazione comunista, «Il Lavoratore», che addebitò al senatore Ceschi una qualche responsabilità nella bocciatura del disegno di legge, dato che nella sua relazione non compariva «una giustificazione nazionale o per lo meno regionale» della zona industriale padovana. La quale andava invece sostenuta in funzione dello sviluppo di tutto il Veneto, e non della particolare situazione provinciale, indicando quali industrie avrebbero potuto insediarsi e in che misura; quali sarebbero state le risorse impegnate e quante quelle suscitate in loco; quali sarebbero state le esigenze di consumo soddisfatte; quanti i posti di lavoro e quali le produzioni.

Tuttavia, se tale lettura è più convincente di altre, essa tradisce due elementi di debolezza. Da un lato il duro attacco a Ceschi, invero ingeneroso dato il sostegno appassionato portato alle ragioni della città, aveva non poco a che fare col modo sofferto con il quale il Pci patavino era alla fine arrivato in Consiglio comunale al voto positivo alla costituzione della zona industriale. Una decisione che andava ad alienargli le simpatie di tanti piccoli coltivatori, i quali con la sua realizzazione avrebbero visto compromessa la propria attività; anche se tale danno era forse inferiore a quanto ne pativa la Democrazia cristiana di Crescente, la quale trovava infatti nella potente Coldiretti, guidata in loco dall'on. Ferdinando De Marzi, una puntigliosa e agguerrita avversaria dell'operazione.

Ma un'altra considerazione emerge dalle argomentazioni con cui si attaccava Ceschi: i comunisti non credevano fino in fondo alla portata modernizzante della zona industriale, che in realtà per essi era foriera solo di un modesto incremento occupazionale in un contesto provinciale il quale, era destino!, non poteva che rimanere agricolo. Vi era, in sostanza, una sostanziale sfiducia nel supposto ruolo della Zi, ritenuta capace solo di fungere da comprimaria nel più sofisticato contesto manifatturiero di Vicenza e Venezia. Mancava in sostanza al Pci locale, forse per il peso della componente contadina nella sua militanza più corposa, quella della Bassa padovana, una qualche significativa cultura industriale.

Da qui l'enfasi sul ruolo della meccanica agricola, che in realtà nel Padovano era poco più di un artigianato stagionale, se si tolgono le attività dei Molini Golfetto, e l'approdo della Carraro di Campodarsego alla costruzione di trattori: vale a dire proprio quel comparto meccanico residuale che gli imprenditori più avvertiti (ma anche i Crescente, i grossi intermediatori che di fatto controllavano la Camera di commercio, le banche locali) si aspettavano che il decollo della Zi portasse a superare, in una benefica rottura con l'asfittica attività manifatturiera cittadina e provinciale. Un errore di prospettiva, quello della dirigenza comunista padovana, che perdurò a lungo. Un errore, peraltro, comune all'intero

Pci veneto che condivideva, con le posizioni conservatrici della Coldiretti e del democratico cristiano Gavino Sabadin, una visione pauperista e al limite del sottosviluppo della regione, senza rendersi conto delle tensioni imprenditoriali che stavano investendo il Vicentino, buona parte del Veronese, la fascia centrale del Trevigiano, e per sovrappiù con il polo di Marghera avviato a divenire il più grande agglomerato di produzioni petrolchimiche dell'Europa continentale.

Lo smarrimento dei centri di potere politico ed economico non durò tuttavia a lungo. Già il 18 gennaio una riunione congiunta tra Amministrazione comunale, Camera di commercio ed Amministrazione provinciale decise la costituzione di quel Consorzio per la zona industriale già proposto nel 1952 da Ceschi. Ribadendo sia l'ubicazione che l'estensione della Zi, nel documento conclusivo si rafforzavano alcuni concetti: da un lato la collocazione a est consentiva sia un rapido accesso alla città, che un veloce collegamento con le grandi arterie di scorrimento verso il resto della regione; dall'altro, ed era la prima volta che ciò veniva affermato esplicitamente, l'area avrebbe consentito di decongestionare il centro abitato, trasferendovi le industrie ancora presenti al suo interno. Veniva inoltre sottolineato come la crescita manifatturiera della città era stata penalizzata dalla vicinanza delle tre zone industriali di Marghera, Ferrara e Verona, cresciute anche attirando capitali padovani impossibilitati a trovare allocazione conveniente in città; si ribadiva che Padova aveva tutte le caratteristiche sociali (elevata popolazione ed elevata disoccupazione) ed economiche (strategico nodo ferroviario, strade e ponti) per giustificare la nascita della Zi e del connesso porto idroviario. Poiché appariva ormai improbabile la praticabilità di esenzioni fiscali, gli enti territoriali si impegnavano a una politica di esenzioni (o sgravi) tributari sia comunali che provinciali. Ai primi di febbraio del 1956, dopo un'animata discussione in Consiglio comunale, in cui riaffiorò la polemica di Pistorelli sul ruolo giocato dalla Democrazia cristiana veronese contro il progetto padovano, il Consorzio trovò la sua prima approvazione formale, cui seguirono gli adempimenti degli altri enti interessati.

Il Consorzio in realtà non aveva, in assenza dell'approvazione legislativa della Zi, dirette finalità operative: ma costituì piuttosto un inedito strumento lobbistico messo in moto dai tre enti territoriali padovani nei confronti del Governo, del Parlamento e degli stessi parlamentari veneti. Nei mesi successivi Crescente si recò ripetutamente a Roma per perorare la causa padovana. Alla fine di luglio, ad esempio, una delegazione – formata tra gli altri da Crescente, Pavanato, Zardini e Da Molin – fu ricevuta su sollecitazione del deputato Luigi Gui dal ministro dei Lavori pubblici Romita. Essa gli illustrò la penalizzazione che Padova rischiava di subire a favore delle città vicine: un pietismo localista questa volta inevitabile, data la situazione, soprattutto dopo l'ipotesi ventilata in sede

ministeriale di una sostanziale riduzione dell'area. Crescente opinò che, se ridimensionata, la zona industriale non sarebbe stata neppure in grado di accogliere le industrie da trasferire dal centro storico.

Fu un incontro interlocutorio. Che tuttavia ebbe un pesante riscontro indiretto il 22 agosto, quando da Roma arrivò il responso del Consiglio superiore dei Lavori pubblici alla richiesta di approvazione del Prg di Piccinato e della successiva variante, che modificava estensione e localizzazione della Zi, imponendo la riduzione a un quinto dell'area destinata agli insediamenti produttivi. Come risposta, la Camera di commercio, d'accordo col sindaco e la Provincia, apportò alcune modifiche allo statuto del Consorzio per la zona industriale, per venire incontro alle esigenze romane; sul piano dell'estensione e dell'ubicazione invece, sostenuti dal parere degli enti economici e della stampa, si rimase inflessibili. L'11 dicembre, così statutariamente modificato, un decreto prefettizio sancì la nascita legale del Consorzio per la zona industriale e per il porto fluviale di Padova tra Comune, Provincia e Camera di commercio.

Nel gennaio del 1957 – in risposta al socialista Egidio Meneghetti, che rinfacciava in Consiglio comunale ai democratici cristiani la scarsa collaborazione ricevuta dal loro stesso partito – Crescente si lamentò amaramente di «quali e quanti rospi» egli avesse dovuto inghiottire nell'interesse collettivo. E aggiunse che, di fronte a «imposizioni e misure chiaramente contrarie agli interessi della città» fraposte dalle sfere politiche e burocratiche romane, persino uomini come lui, «sempre disposti ad accettare qualsiasi direttiva centrale», finivano per inquietarsi.

Già a metà gennaio il sindaco era di nuovo a Roma per sostenere quella che ormai era diventata per lui una questione di principio. La Zi andava realizzata lì, e come si era previsto! Nel frattempo, ai primi di febbraio, tenendo anche conto degli abboccamenti romani, il Consiglio comunale rispondeva al Consiglio superiore dei Lavori pubblici a proposito del Prg, convenendo su tutte le osservazioni tranne che sulle due questioni principali, vale a dire sull'ubicazione e sull'estensione della zona industriale.

La svolta, dopo tante pressioni, si ebbe tra il luglio e il settembre del 1957. Un'ennesima trasferta romana di Crescente ottenne il sospirato via libera all'approvazione del provvedimento. Il 21 dicembre i giornali potevano finalmente dare la notizia che la legge sulla zona industriale e sul porto fluviale era passata alla Camera e attendeva di essere approvata al Senato. Cosa che avvenne di lì a poco, alla fine di gennaio del 1958. La sua pubblicazione sulla «Gazzetta Ufficiale» fu tempestiva (4 febbraio), quasi a compensazione del tempo fin lì perso.

Il Consorzio si mise al lavoro. Il piano di programmazione delle opere predisposto nel maggio del 1958 prevedeva la ripartizione della Zi in quattro aree

distinte, a seconda delle attività da insediarsi, e – soprattutto – dell'eventuale inquinamento (gas, fumo, polveri e rumori) che da queste potevano essere determinate. Un problema delicato fu quello delle procedure d'esproprio, che andarono a colpire decine e decine di coltivatori diretti che in quell'area vivevano e lavoravano da generazioni. Dopo contrapposizioni, anche dure, e ricorsi al tribunale civile, si arrivò a un qualche compromesso, che consentì al Consorzio Zi di decollare (1960). Iniziò da qui un lungo percorso che portò la Zip a divenire, attraverso successivi ampliamenti, una tra le più grandi aree industriali e logistiche d'Europa.

Il valore aggiunto dell'università alla modernizzazione padovana

Il lungo governo patavino di Crescente si incrociò, già ne abbiamo accennato, con l'altrettanto longeva attività di Guido Ferro alla guida dell'università. L'incontro e la comunione di intenti che si determinò fra i due, furono dovuti più ai reciproci ruoli istituzionali che non alla cultura e alla fede cattolica, che pure li accomunava. Se il cuore di antico popolare, e la sua vicinanza alla Curia vescovile, avevano portato Crescente alla militanza nella Democrazia cristiana, e quindi all'impegno politico, Ferro era lontano dalla politica attiva. Certo, era un moderato, ma più che un cattolico liberale, quale indubbiamente era e si sentiva Crescente nella sua quotidiana battaglia contro il conservatorismo del suo partito, restio a ogni cambiamento, Ferro può a buon diritto essere definito un liberale cattolico, intendendo per liberale non già una fede politica ma un atteggiamento laico. Anche perché il tecnicismo della discipline da lui frequentate (l'idraulica e le costruzioni marittime) lo induceva naturalmente a essere pragmatico, e restio agli schieramenti. Probabilmente, questo basso profilo politico non fu di poca utilità nel momento in cui si batté per la conquista del Rettorato: egli si professava un tecnico, e come tecnico proponeva e avanzava soluzioni in direzione dell'interesse comune di tutta la comunità scientifica.

Il rapporto con Crescente nacque da questa responsabilità, e dai progetti che egli via via avanzava i quali, per il loro impatto urbano (l'allargamento delle facoltà scientifiche al Piovego innanzitutto, e poi il progetto delle grandi cliniche universitarie), non potevano non interagire con le scelte amministrative della città. Senza scendere nei dettagli, e riassumendo a grandi linee la linea ispiratrice della sua azione e, quindi, la convergenza di fatto che si realizzò con Crescente, va detto che, pur nella reciproca autonomia istituzionale, autonomia della quale Ferro fu geloso custode, egli conseguì obiettivi di rilievo.

Da un lato egli affermò il ruolo dell'università come attore non secondario dello sviluppo urbano: anche assumendo in capo ad essa il recupero ed il restauro per le facoltà umanistiche o per attività di servizio, di importanti palazzi del centro storico in avanzato stato di abbandono. Spese la sua autorevolezza sostenendo con forza l'ipotesi della zona industriale, che egli vedeva collegata ai centri di eccellenza (Ingegneria, Fisica, Chimica) oggetto della sua ipotesi di rinnovo dell'ateneo. Contribuì, di fatto, al dibattito sulla modernizzazione della città, volendo un'università inserita in essa e non torre eburnea, a questa estranea.

Una modernizzazione, tuttavia, che egli non voleva alterasse il centro storico: non lesinando critiche, ancorché discrete e non pubbliche, al progetto – che Crescente avallò, divenendone di fatto il padre – di tombinamento dei navigli interni al fine di realizzare l'asse di attraversamento Riviera dei Ponti Romani-Riviera Tito Livio. Non lo convinceva né la soluzione urbanistica, che faceva scempio di una parte pregiata del centro storico, né la pretesa neutralità dello stesso sul regime delle acque interne, di cui egli era invece profondo conoscitore.

Probabilmente il fatto di non essersi opposto pubblicamente, che gli valse negli anni l'accusa di una corresponsabilità su quella scelta, derivava dalla necessità – nel mentre egli poneva mano al rinnovo e all'ampliamento edilizio dell'ateneo – di non indebolire il rapporto ormai intessuto con la civica Amministrazione, che aveva avviato una collaborazione mai più ripresentatasi in seguito. Di tale intesa, solo poche volte formalizzata in atti specifici, ma che in realtà sottostava a molte iniziative delle due istituzioni, conviene ricordare alcuni esempi.

Innanzitutto la proiezione dell'ateneo in aree diverse da quelle della sua tradizionale competenza. Si pensi alla creazione della Facoltà di Economia e Commercio a Verona, primo caso di estensione territoriale di un ateneo italiano; alla costituzione, nel 1957, di una scuola di formazione post-universitaria (dal 1970 Consorzio universitario di organizzazione aziendale, CuoA), attorno alla quale Ferro riuscì a coagulare banche, imprese e associazioni imprenditoriali in un inedito e proficuo rapporto pubblico-privato all'epoca inimmaginabile; o ancora al Centro universitario di Bressanone, destinato a divenire un importante snodo di interscambio culturale con gli atenei di area tedesca.

Se ciò, tuttavia, rispondeva alla logica tutta interna di un'università tesa a presidiare un territorio che travalicava il suo insediamento storico, e comunque a perseguire gli obiettivi tipici di una struttura scientifica di alto livello, ciò che contò di più nel rapporto con la città fu l'integrazione tra le nuove cliniche ed il vecchio Ospedale Civile. Non solo per il ricordato (e per molti versi negativo) impatto urbanistico delle nuove edificazioni, ma soprattutto per le ricadute in termini di efficienza del sistema sanitario patavino, che consolidò il suo ruolo di

polo d'eccellenza in campo nazionale: dando origine, per talune specialità, a un flusso di pazienti dal resto del paese che ancora oggi perdura.

Alcune considerazioni sul Prg del 1954

Il Prg del 1954 non fu solo espressione della progettualità di un urbanista, Luigi Piccinato, che sul riassetto della città già si era cimentato in tre occasioni, dapprima lavorando con il gruppo degli Urbanisti romani al già ricordato “contropiano” del 1927, di critica radicale al Prg padovano del 1925. Esso fu piuttosto la logica conseguenza, filologica verrebbe da dire, della partecipazione al concorso nazionale del 1932 bandito dal Comune per la redazione di un nuovo Piano regolatore, e della stesura di quello del 1943, poi inattuato a causa della deriva delle vicende belliche. Tuttavia nel piano del '43 già si trovano alcuni temi di fondo, che riemergeranno successivamente: tra i quali la ferma opposizione di Piccinato all'insediamento delle cliniche universitarie là dove verranno poi comunque costruite. E che danno conto del difficile rapporto tra il professionista e la committenza.

Una committenza, quella interpretata dall'Amministrazione Crescente, che comunque concorse non poco a condizionare gli ambiti di intervento del progettista, dal quale non ci si attendeva un semplice riordino urbanistico, bensì uno scenario coerente con il ruolo di città capofila della crescita regionale. Derivarono anche da ciò i contrasti e le incomprensioni tra il Comune e l'autore del Piano, di cui la vicenda della zona industriale è solo una parte. Dopo una prima approvazione nel maggio 1954 da parte del Consiglio comunale, il Prg dovette essere riadottato nel luglio dell'anno successivo, anche per tener conto di quanto previsto nella proposta di legge relativa all'istituzione della zona industriale, che aveva stravolto le previsioni del Piano in tale materia. Bisognò comunque attendere il luglio del 1957 perché esso divenisse operativo dopo la sua definitiva approvazione ministeriale.

Degli esiti ultimi di tale Piano, Piccinato ebbe a scrivere molto tempo dopo, quando già aveva proceduto alla redazione della nuova variante generale del 1974, che esso fu «sottoposto, subito dopo la sua adozione, alla pressione di modifiche, alcune gravissime, che ne intaccarono i principi informativi, modifiche dovute anche al peso di decisioni settoriali prese al di fuori della pianificazione».

Decisioni settoriali, tuttavia, che già avevano influenzato pesantemente la stessa stesura del Prg del 1954, dato che il Consiglio comunale (nel dicembre 1953, e quindi prima ancora che egli la completasse) approvò la delibera che autorizzava la costruzione del Policlinico universitario proprio nell'area a lui invisa;

struttura contro il cui insediamento egli aveva presentato a Crescente una nota fortemente negativa. In essa, ancora esprimendosi a favore di un decentramento delle cliniche universitarie, e lamentando che la costruzione nel luogo prescelto avrebbe comportato «la distruzione di più di mezzo chilometro della cinta muraria; la distruzione delle zone libere e verdi ancora esistenti, e la menomazione quasi totale dello storico parco Treves progettato da Jappelli», in ciò manifestando una visione virtuosa del patrimonio storico della città, egli arrivava a una valutazione che considerava dirimente. Scriveva infatti al sindaco:

Né l'opera stessa risulterebbe economicamente accettabile e tecnicamente ben disposta. Lambita ed attraversata da grandi arterie di traffico; con gli accessi alle varie istituzioni necessariamente ponentesi proprio sul principale tronco di traffico di penetrazione, collegata nelle sue varie parti attraverso cunicoli sotterranei sottopassanti tale tronco; collocata in area quantitativamente sufficiente, ma che non consente imprevedibili eventuali ampliamenti; sottoposta al rumore ed al pericolo dovuto all'intenso traffico [...], il funzionamento non potrà mai godere di quei requisiti che sono fondamentali per un tale moderno complesso ospitaliero.

Come è noto, si trattò di una previsione fondata, tanto che gli anni Novanta videro l'aprirsi di un dibattito sull'opportunità di un trasferimento del complesso clinico-ospedaliero, assediato dal traffico e privo di qualsiasi possibilità espansiva.

Le preoccupazioni di Piccinato non furono tuttavia intese, e da lì derivò il primo *vulnus* al Prg in via di redazione, con uno scontro diretto tra Piccinato e il rettore Ferro, una replica del contrasto che proprio sul tema delle cliniche aveva già visto opporsi l'urbanista al fascistissimo rettore Anti. Stupisce, perciò, il suo dolersi degli stravolgimenti postumi del Piano: questi indubbiamente ci furono, e tuttavia avevano naturalmente a che fare con gli interessi che una pubblica Amministrazione è vocata a contemperare, ma più ancora con il mutamento degli scenari di riferimento. La città con cui si confrontò Piccinato nel biennio 1952-54 era infatti qualcosa di molto diverso da quella degli anni Sessanta, il decennio in cui prese corpo la maggior parte dei lamentati stravolgimenti. Se all'inizio del decennio precedente l'espansione urbana non era nulla più che un auspicio, difficilmente misurabile e/o anticipabile dalle previsioni urbanistiche, nel periodo 1960-70 l'intensificarsi delle attività produttive e di servizio comportò problemi e tensioni cui le prefigurazioni del 1954 non erano più in grado di dare una risposta.

Certo, quella di Piccinato fu una lezione “alta”, e tuttavia è difficile che anche le lezioni migliori possano continuare a risultare valide con il mutare degli scenari di riferimento. E poiché a un'Amministrazione compete dare soluzioni, il

derogare dallo strumento urbanistico parve l'esito più naturale al modificarsi del quadro d'insieme. Si possono ovviamente discutere la congruità, e se vogliamo la stessa opportunità di certe scelte (ad esempio lo sventramento del borgo dei Conciapelli e le altezze degli edifici nel nuovo Largo Europa che lo sostituì), però è evidente che il Prg appariva precocemente superato. Del resto, se al tecnico spetta di prefigurare i possibili fenomeni di cambiamento, è all'amministratore che compete gestirli là e dove si manifestano. Ed è indubbio che gli anni Sessanta fecero "saltare" qualsiasi quadro di riferimento.

Ancora, conviene ricordare come lo stesso Piccinato, pur intransigente nella difesa dei principi informatori del Piano, era tuttavia uomo pragmatico e non mancò di prestare attenzione agli interessi dei costruttori della città, consapevole delle aspettative che le nuove possibilità edificative aprivano. Tralasciamo pure i bocconi amari delle cliniche o della zona industriale, rispetto ai quali egli fu messo di fronte al fatto compiuto, e non gli restò che adeguarvisi; e, tuttavia, anche quando rimaneva irriducibile nelle scelte edilizie per le varie localizzazioni previste, non esitava a valutarne la convenienza economica. Come dire che il suo Piano, pur superato dai fatti, cercava un'equa compensazione tra gli interessi generali e i particolarismi degli operatori.

Compensazione che mancò, come mancò un disegno unitario della città, di cui furono segno il proliferare caotico delle lottizzazioni, le anomale trasposizioni di zona con perdita di aree pubbliche, la stessa mancata adozione dei piani particolareggiati che pure il Piano prevedeva come strumento di governo del territorio. Il tutto pragmaticamente giustificato da Crescente con la necessità di una «ragionevole comprensione degli interessi dei privati cittadini», che indubbiamente è uno dei compiti di una Amministrazione: sempre che tale "comprensione" non stravolga l'interesse generale. Nel caso padovano ciò non sempre fu vero, e comunque il risultato della crescita tumultuosa della città si tradusse, contrariamente alla pianificazione del Prg, nella distruzione sistematica delle vecchie case e di interi quartieri nel perimetro delle mura Cinquecentesche, al posto dei quali si insediò un'edilizia morfologicamente estranea al contesto e sovente banale. Né andò meglio nei nuovi quartieri periferici, dove si diede sì una risposta alla domanda abitativa, ma con esiti deludenti rispetto al proclamato obiettivo di rendere Padova il punto di riferimento di un Veneto moderno e proiettato al futuro. Al di là dello svuotamento del Piano, è evidente la qualità scadente dell'edificato di quella stagione e il suo essere sostanzialmente anonimo, privo cioè di quei segni distintivi che soli rendono la qualità, e l'unicità, di un tessuto urbano.

Certo, non fu solo Padova a vivere una trasformazione qualitativamente mediocre. E, tuttavia, qui più che altrove il risultato va commisurato alla sfida

messa in campo: trasformare una città di provincia nella capitale morale ed economica della regione, la vagheggiata Milano del Veneto. Probabilmente il Prg da solo non era sufficiente a concretizzare tale aspirazione, anche per la non prevista crescita della mobilità che rese gli assi di penetrazione presto inadeguati, con strozzature che peraltro, a distanza di tanti anni, e nonostante il successivo Prg del 1974 ed il successivo (ma tardivo) anello delle tangenziali, permangono. Una "capitale" è tale non solo se presenta un *unicum* distintivo rispetto all'area di cui essa è riferimento, ma anche se è "aperta" all'esterno. Piccinato non ipotizzava una città in rapida crescita, né aveva messo in conto l'intensificazione esponenziale delle sue attività economiche e di servizio. Ma anche l'Amministrazione Crescente, che al ruolo di "capitale" credeva, non seppe trovare risposte credibili per porre rimedio alle incongruenze che lo sviluppo economico andava evidenziando rispetto al Piano. Essa piuttosto preferì assecondare – qui sì stravolgendolo – l'aspetto più evidente della crescita, e cioè la domanda di edificazioni. Finendo per favorire la speculazione e la rendita, vale a dire le componenti meno moderne di un tessuto economico.

Qualunque sia il giudizio che si può trarre dalla vicenda testé richiamata, rimane un fatto che Padova conobbe nel corso degli anni Cinquanta una crescita economica consistente, con l'industria delle costruzioni a svolgere un importante ruolo di volano per gli altri settori provinciali.

Sarebbe superfluo qui ricordare quante attività ruotino intorno al ciclo edilizio, se non fosse per la circostanza – in gran parte assente in quel decennio nelle altre province venete – che i costruttori trovarono in loco quasi tutto il fabbisogno a essi necessario: dai laterizi prodotti dalle decine di fornaci sparse nel territorio, al cemento, ai distributori locali del tondino di ferro per il cemento armato, ai distributori e applicatori dei vari rivestimenti (marmi, piastrelle, parquet ecc.), ai fornitori di sanitari, alle ditte di impiantistica le più varie, agli installatori di impianti elettrici, ai produttori e/o installatori di serramenti, ai falegnami in genere. Cui poi si aggiungevano, per gli utilizzatori degli immobili, le aziende produttrici di mobilio, non poche delle quali andarono poi specializzandosi nel cosiddetto mobile di pregio.

A questo complesso di attività, ma in *primis* ai costruttori in quanto tali, fornì un decisivo supporto finanziario il sistema bancario locale. Che in realtà non era di molto mutato rispetto all'anteguerra, salvo che per l'irrobustimento della filiale della Banca cattolica del Veneto, ed il dinamismo delle due popolari, la laica Banca popolare e la confessionale Banca antoniana. Già nel 1950, la prima aveva mutato la propria denominazione in Banca popolare di Padova e Treviso, a significare l'ampliamento territoriale del proprio raggio d'azione. Un irradiamento all'esterno della provincia che anche la Banca antoniana andava

perseguendo, e che passò in quel decennio attraverso l'inglobamento di piccole banche rurali, soprattutto del Veneto orientale e del Friuli.

La banca maggiore rimaneva tuttavia la Cassa di risparmio di Padova e Rovigo, che appariva anche per la sua natura pubblica il naturale referente di gran parte della popolazione, mentre era obbligatoria istituzione creditizia di riferimento – in virtù dei rapporti di tesoreria – per Provincia, Comune capoluogo e per quasi tutte le altre amministrazioni comunali, nonché per svariati enti pubblici di peso, dall'ospedale all'università. Tralasciando i finanziamenti che la Cassa riservò sul finire degli anni Cinquanta agli espropri della Zip e a qualche operatore dell'intermediazione grossista, la maggior parte dei suoi affidamenti in conto corrente andò alle imprese di costruzioni, la cui consistenza era andata irrobustendosi.

Nel periodo di cui ci occupiamo, l'intreccio politica-affari, o meglio politica-costruzioni, fu la norma: in Padova come in altre città. Per un motivo semplicissimo, e non necessariamente di bassa clientela: e che rimanda all'interesse che comunque l'Amministrazione locale, indipendentemente dal fatto di esserne regolatore attraverso i vari Prg e le licenze edilizie, nutriva per il comparto edilizio, l'unico in grado di creare occupazione nei tempi rapidi richiesti dalle esigenze del consenso politico. Ebbene, la triangolazione Comune-Cassa di risparmio-imprese di costruzione costituì anche a Padova un anomalo motore (ancorché nel tempo distorsivo) della crescita economica.

Il contesto economico degli ultimi decenni del Novecento

La struttura manifatturiera si presentava agli inizi degli anni Sessanta profondamente mutata, sia a livello quantitativo che nella sua composizione settoriale. Se da un lato erano triplicate le imprese che abbiamo preso a riferimento, vale a dire quelle con un numero di addetti superiore a dieci, l'occupazione complessiva era quasi raddoppiata. In particolare risaltava l'industria meccanica, che concentrava più di un terzo della manodopera. L'incremento nel numero degli stabilimenti meccanici si univa tuttavia ad una sensibile contrazione delle dimensioni medie, che testimoniava l'emergere di unità operative snelle, una parte destinate alle classiche lavorazioni terziste per le imprese di taglia maggiore, altre invece che presentavano i prodromi di produzioni di nicchia, meglio definite nei due decenni successivi.

Gli anni Sessanta e Settanta costituiscono il momento della definitiva transizione all'industrializzazione dell'economia cittadina. Furono questi i decenni nel quale la città andò conoscendo un inusitato incremento nella natalità delle

imprese, che la pose per la prima volta ai primi posti in regione sia per numero delle aziende e degli addetti, sia per quantità di potenza installata. Si trattò di una crescita solo apparentemente improvvisa, dato che in realtà essa fu l'esito ultimo di stratificate aspirazioni al lavoro indipendente.

Certo, i risultati non furono omogenei in tutti i settori, tra i quali risultava comunque predominante – e in assoluto il più qualificato – quello meccanico, con punte di eccellenza nella meccanica strumentale. E tuttavia la città presentava ormai un tessuto industriale cospicuo, con una manodopera suddivisa nelle varie fasce d'ampiezza delle imprese in modo molto più omogeneo di quanto non fosse, alla stessa data, per le altre province. Anche il raggio d'azione delle imprese si era di molto dilatato. Ciò che qui interessa è, però, che a questo irrobustimento strutturale delle imprese "industriali" si era accompagnata una crescita altrettanto significativa delle ditte artigiane: e non già nell'ambito tradizionale delle botteghe urbane, che anzi conoscevano una strisciante (e irrimediabile) contrazione, bensì nei comparti merceologici in cui era avvenuto il definitivo approdo alle produzioni industriali, vale a dire serializzate: il che significava la meccanica, il mobilio, l'abbigliamento, le materie plastiche. Aveva cioè attecchito, in misura ben superiore alle aspettative, un variegato artigianato di produzione che ormai investiva non solo la città, ma anche il territorio agricolo circostante, soprattutto nell'Alta padovana e, seppur parzialmente, nel Monselicense e nell'Estense.

Gli anni Ottanta rappresentarono per l'economia padovana un decennio di profonde trasformazioni, pur all'interno di alcune tendenze di fondo che vedevano il primato delle imprese di piccola dimensione; al pari del resto del Veneto, al cui tessuto produttivo la città si era ormai definitivamente omologata. Queste trasformazioni non furono, ovviamente, solo il risultato dell'agire imprenditoriale, ma anche del concorrere di una pluralità di attori, impegnati più che in altri momenti a governare il cambiamento. Da un lato gli enti locali, soprattutto sul fronte dell'allestimento di aree attrezzate per l'insediamento manifatturiero, e la Provincia, con i suoi studi sul Piano territoriale, posero le premesse per un riequilibrio del territorio e per una più efficiente viabilità di scorrimento. Dall'altro l'azione delle associazioni di categoria – Assindustria innanzitutto (all'epoca ancora denominata Associazione industriali), ma anche l'Upa-Confartigianato e la Cna – e della Camera di commercio fu volta, nei rispettivi campi e pur nelle naturali interdipendenze, a "fare sistema", e a creare una rete infrastrutturale di servizi utili all'agire imprenditoriale.

Mentre le associazioni dovevano anche tener conto della loro natura sindacale, il ruolo istituzionale della Camera di commercio – nella quale peraltro erano presenti le rappresentanze delle prime – è stato di gran lunga il più incisivo. Con

una premessa, tuttavia, che riguarda la natura ibrida degli enti camerale. Sorti tra la fine del Settecento e i primi decenni dell'Ottocento come libera espressione di rappresentanza (e di composizione) degli interessi economici della provincia in cui si costituivano, essi vennero nel tempo, soprattutto dopo il provvedimento legislativo del 1862 che ne regolamentò e uniformò l'ordinamento, progressivamente investiti da parte dello stato di compiti di natura pubblicistica fino alla loro definitiva incorporazione (1924) nella pubblica amministrazione, divenendo (soprattutto dopo la trasformazione nel 1926 in Consigli provinciali dell'economia) meri organi periferici del Ministero dell'Economia prima, e di quello delle Corporazioni più tardi. La ricostituzione, dopo il fascismo, delle camere di commercio su base elettiva non rappresentò tuttavia il ritorno ai liberi organismi ottocenteschi; mantennero infatti la loro dipendenza dall'amministrazione centrale, sancita dal fatto che – pur essendo i loro consigli elettivi – il loro presidente era di nomina ministeriale.

Tuttavia, il ritorno alla elezione dell'organo di governo (il Consiglio) da parte delle categorie economiche rappresentò un momento di fondamentale importanza per restituire in parte gli istituti camerale alla funzione originaria di luogo di promozione degli interessi economici nel territorio di competenza. Dico in parte, perché poi la loro operatività in tal senso dipese dalla qualità del personale "politico" che i ceti economici seppero esprimere localmente, e che variò da sede a sede. Ma dipese anche dalla personalità dei presidenti, che in realtà non vennero quasi mai imposti dall'alto, essendo la loro scelta in gran parte frutto della *moral suasion* che le élites politiche ed economiche locali riuscivano a esercitare sul potere centrale.

Da questo punto di vista, la storia della Camera di commercio padovana costituisce un esempio di scuola, e l'influenza che essa riuscì a esercitare sull'assetto economico provinciale fu dovuto proprio alle caratteristiche dei presidenti che si avvicendarono alla sua guida e alla loro capacità di fare sintesi con le categorie e gli enti territoriali. Si pensi, a questo proposito, al rilancio postbellico della Fiera o al fattivo contributo portato alla costituzione della zona industriale, e poi al potenziamento che ad essa – già ben collegata alla rete autostradale, e dotata di un raccordo con le Ferrovie – derivò dalla creazione, nel giugno 1973, della Interporto merci Padova S.p.A. e dall'intuizione, purtroppo fallita, dell'intermodalità ferro-gomma-acqua che avrebbe dovuto trovare il suo ambizioso completamento nella costruzione dell'idrovia Padova-Venezia. Si trattava di un'asta fluviale di 27 chilometri, dieci metri di larghezza, realizzata per due terzi, compreso il porto fluviale che doveva affacciarsi proprio sull'interporto patavino. In realtà, i costi dell'esecuzione dell'idrovia (i cui manufatti rimangono disseminati nel territorio, esempi di "moderna" quanto irreali archeologia industriale), uniti

ai mutati flussi di traffico, impedirono il completamento dell'opera, che tuttavia aveva una sua *ratio* nel complesso disegno intermodale perseguito dalla Camera padovana, promotrice con la consorella veneziana del Consorzio per l'idrovia Padova-Venezia (1965).

La Camera si mosse anche su altri fronti infrastrutturali, da un lato inutilmente caldeggiando lo spostamento della Fiera nella parte est della città, sulla direttrice per Venezia, per il cui nuovo quartiere espositivo si era impegnata nella fase di studio e di prima progettazione, e dall'altro dando sostegno finanziario allo spostamento del mercato ortofrutticolo nella Zip, che in quella nuova localizzazione ritrovò slancio e vitalità. Meno eclatanti furono le altre modalità di intervento, e tuttavia furono esse a rappresentare il maggiore contributo all'efficienza del tessuto produttivo provinciale. Vediamole a grandi linee, a partire da un aspetto apparentemente banale – vale a dire la modernizzazione del proprio apparato burocratico-amministrativo – e tuttavia vitale per consentire alle aziende gli adempimenti di legge senza appesantirle di oneri impropri. Ciò fu perseguito soprattutto attraverso la realizzazione di un efficiente sistema informatico, e la formazione del personale addetto ai vari uffici, soprattutto quello in diretto contatto con gli utenti.

Più concretamente volta a sostenere i processi di innovazione e di cambiamento del sistema produttivo fu la costituzione di TecnoPadova (1988), un'azienda speciale incentrata sui temi della formazione imprenditoriale e manageriale, attiva su più fronti, anche attraverso l'organizzazione di specifici *master*, come più avanti avverrà nel campo del *design* industriale. Il tutto in un'ottica di sinergia con altri attori dello scenario padovano, nei confronti dei quali, in particolare sotto la presidenza di Antonio Frigo, l'ente è andato assumendo una funzione di intelligente mediazione e di raccordo delle energie dirette, attraverso forme di collaborazione intersettoriale, a evitare inutili dispersioni di risorse. Donde la collaborazione con le altre camere di commercio venete, allo scopo di avviare forme comuni di supporto alle imprese, evitando localismi diseconomici. È esemplificativa, in tal senso, l'esperienza maturata nel campo della promozione dell'*export*, sottratta ai singoli enti e affidata invece a un Centro estero delle camere di commercio venete appositamente costituito.

Si diceva del ruolo dell'informatica nella modernizzazione della Camera padovana. In realtà, l'ente di via E. Filiberto con l'informatica si era confrontato già in precedenza, ricavandone un approccio fortemente innovativo presto trasferito – tramite la Cerved S.p.A. – all'intero sistema camerale italiano. Anche se costituita alla fine del 1974, di essa parliamo solo in questo paragrafo perché fu negli anni Ottanta che la società andò configurandosi come la principale banca dati italiana. Cominciamo allora dall'acronimo che dà il nome a questa impresa,

e che nel suo scioglimento (Centri elettronici reteconnessi valutazione elaborazione dati) sembra quasi riassumere l'oggetto sociale: un oggetto complesso, e tuttavia basato su un'idea semplice, quella di rendere fruibili in rete tutte le informazioni contenute nel Registro ditte delle camere di commercio italiane. Fu l'idea guida di Mario Volpato, che da professore di Matematica generale a Ca' Foscari si ritrovò improvvisamente a capo dell'ente camerale padovano.

Che ci facesse un accademico alla guida di un qualche cosa a mezza via tra una "prefettura" del Ministero dell'Industria e il luogo deputato all'incontro-mediazione-sintesi degli interessi economici di una provincia sulla strada di una accelerata industrializzazione, sta nella biografia del personaggio e nell'incontro col suo *sponsor* politico, se così lo vogliamo chiamare, l'ex ministro della Pubblica Istruzione Luigi Gui, che al momento della nomina di Volpato era titolare della Difesa. Questi aveva avuto modo di apprezzare Volpato nei lavoratori preparatori per la costituzione del Cineca, il Consorzio interuniversitario del Nord Est di calcolo automatico, sorto nel 1969 a Casalecchio di Reno, e di cui il matematico padovano divenne il vicepresidente "operativo": dizione non ufficiale, e qui usata solo per rimarcare che a lui si deve in gran parte l'architettura del sistema che quell'ente andò sviluppando.

L'intuizione di Gui, e delle *élites* politiche cittadine con le quali egli agì di conserva per determinare l'esito positivo della candidatura, era che l'arrivo di un tecnico di vaglia, di "quel" tecnico, alla guida della Camera avrebbe potuto determinare benefici effetti innovativi. E così fu, poiché Volpato si pose subito il problema di una riorganizzazione della struttura burocratica dell'ente, basandola su un programma di informatizzazione spinta delle procedure, che snellisse le normali attività di sportello. Ma Volpato, che era stato tra i fondatori dell'Associazione per la matematica applicata alle scienze sociali, si rese presto conto di quell'autentico giacimento di dati e di informazioni economiche contenuto negli archivi camerali, cogliendo altresì le potenzialità che potevano derivare da un loro trattamento elettronico. Partì dalla constatazione della ricchezza inespressa di quella messe di informazioni la sfida, intellettuale prima che tecnica, che sfociò nella creazione della Cerved.

Ripercorriamola brevemente. Volpato dal 1968 insegnava a Ca' Foscari e fu proprio il gruppo di ricerca veneziano da lui guidato a mettere a punto, in tre anni di studi appassionati e complessi, il modello matematico che poi sarebbe stato in grado di gestire l'enorme serbatoio dei dati camerali. Non solo quelli padovani, bensì – ecco la sfida! – dell'intero sistema delle camere di commercio italiane. Volpato aveva infatti individuato anche un *business* di rilievo: vendere a terzi (aziende private, centri di ricerca, banche ecc.) le informazioni possedute dalle singole strutture, utilissime per effettuare ricerche incrociate su determi-

nate tipologie di imprese, ma anche per semplicemente poter disporre di un primo approccio su un potenziale cliente. Un'idea esplosiva, che tuttavia faticò ad essere recepita dal sistema camerale quando Volpato – uomo sì d'accademia, e tuttavia concretissimo – cominciò, quasi fosse un piazzista, a girare l'Italia per sollecitare i presidenti delle altre camere ad aderire all'iniziativa. Che, pur tra una buona dose di scetticismo, riuscì alla fine a decollare, così da far divenire la Cerved nel corso degli anni Ottanta, a presidenza Volpato ormai conclusa, il primo fornitore di informazioni economiche *on line* in Italia, e uno dei principali operatori istituzionali in tale settore nel mondo. È in quegli anni che entrò a regime il sistema Ratio (acronimo di Rilevazioni e analisi sul territorio, sulle imprese e sugli operatori), che integrava una complessa serie di informazioni aziendali, personali e territoriali.

Così, in un'intervista, lo stesso Volpato ebbe modo di illustrarlo anni dopo:

L'utente può ottenere propri *dossier* su singole imprese, su ciascuno degli 8.000.000 di imprenditori e *managers*, su analisi di mercato, su analisi di mercato e territoriali. [Il sistema] risponde, per esempio, a domande del seguente tipo: quante ditte del settore informatico (o altri settori) operano a Padova, o a Milano o a Torino? Quante di queste ditte fanno anche ricerca? Quante sono sorte negli ultimi sei mesi? Quante sono fallite? Quali sono? Quanti negozi di ferramenta operano nella zona industriale di Padova? Da quanto tempo? Hanno avuto protesti? Quali sono? Quanti miei concorrenti hanno filiali, agenzie nell'area del C.A.P. 35123? Chi sono? Quanti e quali sono quelli che incrementano il personale ad un ritmo annuo del 20%? Quante e quali sono le aziende che realizzano all'estero almeno il 30% del loro fatturato? E così via.

Colpisce la semplicità, verrebbe da dire la banalità, con la quale l'ormai anziano matematico riusciva ad esplicitare il funzionamento della procedura informatica: ma questo era lo stile del personaggio, portato a rendere intelligibili anche al più incolto (informaticamente parlando) degli interlocutori i meccanismi di quella che egli considerava la sua creatura. Una semplicità espositiva rara negli accademici, più vicina a quella degli imprenditori di razza quando si applicano a spiegare i motivi del proprio successo. A suo modo, proprio questo fu Volpato: un imprenditore, ancorché pubblico, che aveva scovato il modo di rendere economicamente profittevole un patrimonio immateriale, e come tale usualmente considerato privo di valore. Da questo punto di vista, egli fu un autentico pioniere, e le banche dati che sorsero poi nel nostro paese furono tributarie dell'esperienza che Cerved andò nel tempo accumulando.

Le intuizioni urbanistiche del sindaco Ettore Bentsik

A proposito di “pionieri”, vogliamo concludere questa rassegna della Padova contemporanea con Ettore Bentsik, che fu con Cesare Crescente, Guido Ferro e, appunto, con Mario Volpato, uno dei personaggi chiave del capoluogo euganeo nella sua trasformazione in città industriale. Un personaggio anche scomodo, come sempre accade a chi – convinto della correttezza delle proprie intuizioni – le persegue con un decisionismo che spesso entra in conflitto con la consolidata prassi di governo delle istituzioni che è chiamato a guidare.

Docente di Meccanica razionale nella Facoltà di Matematica dell’ateneo, Bentsik seguì fin dal suo ingresso in Consiglio comunale, era il 1964, i temi su cui andava lavorando Crescente (la grande viabilità, il polo ospedaliero, il nuovo acquedotto, il potenziamento della Zip). La collaborazione con Crescente non solo gli consentì di conoscere la macchina amministrativa, ma anche di sviluppare quelle competenze che poi egli mise a frutto nella successiva esperienza di sindaco, in una formale linea di continuità con il passato e tuttavia con una forte spinta innovativa tesa a inquadrare i problemi del territorio cittadino, della sua infrastrutturazione e della crescita economica in una pianificazione di medio-lungo periodo. Verrebbe da dire che pur essendo un matematico, e non uno storico dello sviluppo, egli aveva ben inteso come i processi di cambiamento non potevano (non possono) che essere di lunga durata.

Da politico moderato, e tuttavia dotato di un piglio manageriale che singolarmente contrastava con il suo *background* accademico, egli perseguì linee d’intervento tese ad assicurare alla città uno sviluppo sostenuto, senza però che fosse dirompente rispetto agli equilibri preesistenti. Collegando organicamente la soluzione dei problemi relativi ai servizi infrastrutturali, i suoi due mandati amministrativi seppero immettere la città in un circuito di crescita economica e sociale, avviandola a diventare uno dei centri più dinamici della regione e dell’Italia nordorientale.

Fu sotto la sua guida, infatti, che vennero concepiti e attuati progetti di grande respiro come la variante al Piano regolatore generale del 1974, anch’essa affidata a Luigi Piccinato, che del Prg era stato l’autore. Uno dei presupposti della variante – ecco il compromesso moderato di Bentsik: modernizzazione compensata da una tendenziale migliore qualità della vita urbana – era quello di aumentare le aree a destinazione residenziale e a verde pubblico; esso, in particolare, fu perseguito attraverso l’elaborazione di un Piano dei servizi che consentisse all’Amministrazione una gestione e una programmazione più razionali ed equilibrate dei nuovi insediamenti.

La parte cui tuttavia Bentsik teneva maggiormente era quella relativa alla

• ETTORE BENTSIK (1932-1998)

Professore universitario di Meccanica razionale, assessore in Comune, due volte sindaco della città (1970-77, 1980-81), a lungo presidente della Zip (1973-1985), e poi potente banchiere pubblico: difficile sintetizzare il personaggio, che fu uomo scomodo, scomodissimo, ma un protagonista vero della seconda metà del Novecento padovano. Capace di visioni che solo in anni recenti il governo della città ha concretizzato, come quell’anello delle tangenziali giudicato folle quando agli inizi degli anni Settanta egli lo propugnava come unica soluzione al cortocircuito della mobilità che avrebbe presto immobilizzato il centro urbano. Aveva ragione, ma non fu preso sul serio. Veneziano di nascita, Bentsik approdò a Padova per gli studi universitari, laureandosi in Scienze matematiche nel 1956 e divenendo poi brillante docente dell’ateneo. Eletto nel 1964 in Consiglio comunale per la Democrazia cristiana, cui

aveva aderito giovanissimo, egli divenne quasi subito uno stretto collaboratore del sindaco Crescente succedendogli alla guida della città quando questi si ritirò dalla vita pubblica. Tra il 1980 ed il 1985 egli sedette nel Consiglio di amministrazione della Banca nazionale del lavoro, istituto di credito di diritto pubblico e più importante banca del paese, nonché nel suo Comitato esecutivo. Nel periodo 1985-1993 fu, infine, presidente – e vivificatore – della ormai languente Cassa di risparmio di Padova e Rovigo. Superfluo ricordare i molti incarichi ricoperti, tutti dovuti al carisma intellettuale di un uomo del fare, alieno da compromessi. Nelle biografie d’un tempo di lui si direbbe che, pur ricoperto di molti onori, morì povero. Nel suo caso si può affermare che non si arricchì, dato che svolse i suoi incarichi spinto (pur traendone compiacimento) da spirito di servizio: una categoria oggi sconosciuta ai più.

viabilità extraurbana (il cosiddetto Progetto di grande viabilità circolare), nel cui ambito fu realizzato – a collegamento della zona nord e sud di Padova – un primo stralcio. Ma non si trattò che dell’avvio di un vasto piano di interventi teso a creare una rete stradale a scorrimento veloce: essa avrebbe dovuto connettersi a sud con la direttissima per Abano, a nord con la tangenziale per Limena (il primo stralcio di cui si diceva) e a est con la Nuova Romea commerciale, che Bentsik vedeva come il naturale asse di collegamento tra l’Italia meridionale e l’Europa.

Egli aveva intuito che il nodo strategico per quell’area in rapida espansione costituita dalla “grande Padova” era quello della mobilità: una mobilità che non solo fosse al servizio delle attività economiche, ma togliesse anche dalle strade del perimetro urbano il traffico “parassitario”, intendendo per tale quello che entrava in città – una città, non dimentichiamolo, dalla superficie angusta, con un centro vincolato da una viabilità antica nonostante gli sventramenti dell’epoca Crescente, e una circonvallazione fuori le mura cinquecentesche ormai asfittica – solo perché non esistevano altre possibilità di attraversamento. No-

nostante le critiche che investirono tale progetto, e che arrivarono avanti negli anni, esso rappresentava la soluzione (semplice, ma “geniale” nella misura in cui nessuno prima aveva pensato di metterci mano) a una mobilità di merci e di persone che aumentava man mano che il Veneto andava conoscendo l’infittirsi del processo di industrializzazione. E la posizione baricentrica, dalle quali si dipartono le direttrici autostradali e di viabilità ordinaria per Venezia, Milano e Bologna, rendeva la città fragilissima.

Pur incompreso, e anche per questo di lenta realizzazione, quel disegno rappresenta probabilmente il contributo più alto che il professore prestato alla politica diede al miglioramento dell’assetto complessivo di una città investita da uno sviluppo disordinato. Una tipologia di sviluppo che fu anche conseguenza di quell’intreccio “politica-industria delle costruzioni” che abbiamo sopra richiamato, e con il quale la sua collocazione nel partito di maggioranza del governo locale costringeva Bentsik a convivere, prestandosi così involontariamente a un nuovo stravolgimento della progettualità, pur in teoria apprezzata, di Piccinato urbanista.

Resta il fatto che il modello della Padova moderna – quale, pur nelle sue molteplici contraddizioni, oggi noi conosciamo – fu il frutto dell’intuizione di Bentsik che la mobilità assumeva, doveva assumere, un valore prioritario. I ritardi nel completamento del progetto della grande viabilità, peraltro poi necessariamente aggiornato alle mutate condizioni dei flussi di traffico, rappresentò una grave diseconomia non solo per la città capoluogo, bensì per l’intero territorio provinciale. Né va dimenticato, sempre a livello urbanistico e di riassetto del territorio, il ruolo che egli seppe esercitare a capo della Zip. Fu sotto la sua presidenza che questa realizzò compiutamente la *mission* istituzionale di luogo deputato alla produzione industriale: sia attraverso il completamento delle infrastrutture, che mediante il raddoppio delle superfici destinate agli impianti produttivi, con ciò diminuendo il peso inizialmente avuto dalle attività di intermediazione (le grandi ditte grossiste, o le filiali commerciali di aziende extraregionali) che lì si erano insediate.

Se Cesare Crescente fu il padre della zona industriale di Padova, Ettore Bentsik fu quello che trasformò il Consorzio, da struttura burocratica di gestione delle scelte determinate dagli enti soci, in “impresa”, vale a dire in un organismo in grado di elaborare autonomamente le linee del proprio sviluppo. Quando nel 1973, egli assunse la presidenza consortile, le aree occupate da attività produttive o dall’intermediazione mercantile assommavano a poco più di 2.500.000 mq; nei dodici anni del suo mandato egli li raddoppiò. Dal punto di vista del mero dato statistico la cosa appare modesta, se non fosse che in quel periodo mutarono sia la qualità degli insediamenti che le loro dimensioni medie, che andarono a

diminuire. Come dire che la zona industriale colse il progressivo mutamento del tessuto imprenditoriale, ormai caratterizzato dalla dilatazione del numero delle imprese minori, rispondendo positivamente alla richiesta di lotti di dimensione più contenuta. Il che portò all’attenuazione di quella barriera d’accesso alle aziende artigiane costituita dalla tipologia, eccessivamente onerosa, dei lotti usualmente predisposti dal Consorzio. Ciò a partire dal 1969, quando venne eliminato il disposto legislativo che consentiva l’insediamento alle sole imprese industriali. E, tuttavia, bisognò attendere la seconda metà degli anni Settanta perché la richiesta di insediamenti artigiani si manifestasse in tutta la sua potenzialità.

Talché, delle circa 400 aziende attive alla fine della gestione Bentsik, un terzo apparteneva ormai alla categoria artigiana, gli altri due terzi essendo equamente ripartiti tra imprese industriali propriamente intese e imprese dell’intermediazione e della logistica. La (relativa) debolezza degli insediamenti al 1985 fu poi superata, con incrementi mediamente superiori, almeno dal punto di vista della tipologia merceologica, a quelli registrati nelle aree attrezzate che vari comuni realizzarono a ridosso del capoluogo.

Le iniziative di Bentsik posero le premesse di quello che fu, poi, il balzo degli anni Novanta, da un lato programmando le acquisizioni di nuove aree, dall’altro ampliando la tipologia dei servizi di cui la Zip si faceva carico nei confronti delle aziende insediate (ad esempio la rete telematica), stimolando nel suo ruolo di sindaco della città il decollo dell’interporto, ovvero della intermodalità nella movimentazione delle merci. L’interporto fu il volano della crescita della zona industriale, determinando effetti a cascata negli insediamenti, grazie alla stazione merci che le Ferrovie vi realizzarono. Ma Bentsik soprattutto intuì, e fu un’intuizione che felicemente migrò a due suoi successori – Renato Troilo, anch’egli docente nella Facoltà di Matematica, già capogruppo del Pci in Consiglio comunale e poi socialista, e Roberto Ongaro, esponente del Pci-Pds e indi dei Ds –, che l’espansione della zona industriale non poteva più essere in funzione della sola città, ma che doveva porsi in un dinamico rapporto con la crescita economica di una più vasta area urbana. Fu da questo retroterra che la Zip divenne motore dello sviluppo, innescando processi di virtuosa collaborazione con altre aree “attrezzate”, soprattutto con quelle che i comuni – già rurali, ma in veloce trasformazione – andarono attivando sul finire degli anni Ottanta.

Gli anni Ottanta e Novanta si rivelarono, anche sotto questo aspetto, come un cantiere di iniziative, con una zona industriale in cui ormai il concetto di “impresa” si era sovrapposto alla logica del burocratico organismo consortile, dove il concetto “burocratico” – corre l’obbligo di esplicitarlo – sta solo nel significato di “ciò che riguarda l’organizzazione e il funzionamento dei pubblici uffici”, e non nella vulgata negativa che tale aggettivo ha assunto nel tempo. E, del resto, le

aziende che a cascata derivarono dalla presidenza Troilo, e soprattutto da quella Ongaro, andarono a rivitalizzare un ente che si andava sempre più orientando verso una preziosa funzione nel terziario avanzato, ossia dei servizi alle imprese.

Come dire che la zona industriale testardamente perseguita da Crescente coglieva finalmente i frutti di una modernizzazione a lungo attesa, e finalmente conseguita. Bentsik fu anche presidente della Cassa di risparmio, avendo come vice Giuseppe Toffanin, che a lungo si firmò *junior* per distinguersi dallo zio, notissimo italianista con cattedra all'università di Napoli. Al contrario di Bentsik, che da matematico e politico si fece (abilissimo) banchiere, Toffanin (1932-1994) era un avvocato di terza generazione, che unì all'attività forense un eccezionale amore per la storia di Padova. E proprio perché ne fu appassionato cultore, anzi "cronista" come egli, schivo, amava definirsi, egli conosceva bene vizi e virtù di certa imprenditoria padovana. E, onorandone qui la memoria, ci piace ricordare che – con Bentsik – anch'egli contribuì al rilancio della Cassa di risparmio cittadina.