

paragrafo tratto da  
***L'INDUSTRIA NEL VENETO***  
***Storia economica di un "caso" regionale***  
di Giorgio Roverato  
Padova, Esedra editrice, 1996



#### ***4. La Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche di V.S. Breda***

La società costituita nel 1872 a Padova su iniziativa dell'ing. Vincenzo Stefano Breda è rilevante, ai fini del nostro studio, non solo perché costituisce una delle più antiche esperienze imprenditoriali italiane sul versante delle costruzioni generali e delle pubbliche infrastrutture, ma anche per il ruolo centrale che essa assolse nella modernizzazione del paese. Con un capitale di 10 milioni, suddiviso in 40 mila azioni da L. 250, il maggior azionista risultava il Breda con 8.000 azioni sottoscritte (2 milioni di valore nominale), metà a suo nome e metà per conto di investitori che non desideravano comparire: una pratica usuale in molte iniziative dell'epoca anche se non sempre una tale notazione registrata negli atti costitutivi corrispondeva a realtà. A volte serviva ad attenuare, almeno formalmente, o comunque a farlo accettare, il peso specifico del maggiore azionista; altre volte mascherava trattative ed opzioni in corso<sup>32</sup>.

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 matematica

---

<sup>32</sup> Anche il Rossi vi ricorse nel 1873 al momento della trasformazione in anonima del lanificio paterno, e in seguito vi fu chi ipotizzò che una opzione fosse in tal modo riservata al laniere valdagnese Marzotto. L'ipotesi non trova comunque riscontro nelle carte dell'imprenditore scledense.

dell'Ateneo patavino, Vincenzo Stefano 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.

A queste esperienze sul campo egli accompagnò una forte propensione alla competizione politica, che lo portò – da patriota risorgimentale nel 1848 – a rappresentare come deputato della Destra il collegio di Padova II nel Parlamento nazionale tra il 1866 e il 1879, quando rimise il mandato “per tagliar corto”, come ricorda Angelo Ventura<sup>33</sup>, alle critiche che giudicavano incompatibile il ruolo di parlamentare con la sua funzione di presidente di una società appaltatrice di opere pubbliche. In realtà il conflitto di interessi<sup>34</sup>, la cui risoluzione giovò comunque all'immagine pubblica del Breda<sup>35</sup>, fu per il deputato veneto il pretesto per togliersi dall'imbarazzo del conflitto che ormai lo opponeva personalmente a Depretis,

---

<sup>33</sup> VENTURA 1989, p. 143. Questa la secca motivazione delle dimissioni indicata dal Breda il 6 dicembre 1879 nel suo ultimo discorso da deputato: «Le accresciute mie occupazioni reclamano indeclinabilmente che io rinunci all'onorevole mandato di rappresentare il II Collegio di Padova perché non potrei disimpegnarlo colla debita diligenza» (riportato in BERGAMASCO 1969, p. 116).

<sup>34</sup> Così sintetizzato, con non celata ipocrisia dati i rapporti non propriamente idilliaci col Breda, dall'altro deputato di Padova – Alberto Cavalletto, titolare del Collegio Padova I – che ritenne di sollecitare all'assemblea parlamentare l'accoglimento delle dimissioni del Breda: «L'on. Breda dà al Paese e alla Camera un esempio lodevolissimo di delicatezza. Direttore di una importante società di pubbliche costruzioni, la cui azione sempre più si sviluppa nel Paese, egli non potrebbe essere deputato diligentissimo, ed egli qui poi, nella Camera, si sentirebbe quasi paralizzato quando trattasi di opere pubbliche, quando trattasi di interessi che riguardano anche indirettamente la sua società. E sebbene uomo di carattere e di coscienza potesse qui sedere senza la taccia di parzialità, devesi pur rispettare il suo desiderio di essere libero dalle cure parlamentari, alle quali non potrebbe dedicare tutto il suo tempo, e di poter più liberamente dedicarsi alla società che dirige, nella quale può fare opera più utile al Paese. Quindi io, facendo plauso ai motivi per i quali l'on. Breda dà le sue dimissioni, prego la Camera di accettarle» (in BERGAMASCO 1969, pp. 118-119).

<sup>35</sup> Che poté pure vantarsene nel Consiglio d'amministrazione della Veneta, davanti al quale sostenne che ritenendo «la carica di Deputato potesse creare difficoltà ed imbarazzi a quella di Presidente e volendo dedicarsi attivamente all'avvenire della società, venne nella ferma deliberazione di rinunciare alla Deputazione politica»: A.S.P. (Archivio di Stato di Padova), *Fondo Società Veneta*, Serie P, “Libri Processi Verbali CdA”.

col quale l'anno precedente aveva avuto un duro scontro in aula durante la discussione sul riscatto e la concessione di nuove licenze di tratte ferroviarie in Veneto<sup>36</sup>.

Quella della Veneta era stata del resto una iniziativa di successo, che aveva rapidamente affermato l'imprenditore padovano come uno dei protagonisti del mondo finanziario e speculativo nazionale. Essa era sorta più o meno nello stesso periodo di altre similari imprese – come la Banca di Costruzioni di Milano<sup>37</sup>, la Banca Italiana di Costruzioni con sede a Genova<sup>38</sup>, o ancora la Società generale napoletana di Credito e Costruzioni<sup>39</sup> – con le quali combatté, una agguerrita concorrenza nel contrastare il predominio che le grandi compagnie straniere, francesi soprattutto, avevano nel campo dei grandi lavori in Italia<sup>40</sup>.

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, edifizii pubblici o privati ed in genere qualunque opera pubblica o privata», prevedendo la possibilità di «accordare compartecipazione o di cedere ad altri i lavori già assunti»<sup>41</sup>.

---

<sup>36</sup> BONELLI, CRAVERI 1972, p. 102.

<sup>37</sup> Costituita in anonima nel maggio 1871 con 10 milioni di capitale, e con azionisti diversi soci di A. Rossi nella Alessandro Rossi & C. e nella Achille Vaccari & C. di Piovene.

<sup>38</sup> Anonima fondata nell'agosto 1871, capitale 6 milioni di lire.

<sup>39</sup> Costituita nel febbraio 1882, capitale di 12 milioni ed Eugenio Cantoni azionista nonché consigliere d'amministrazione.

<sup>40</sup> Un esame comparato di queste società permette di cogliere gli intrecci complessi, e solo parzialmente contraddittori, tra gli svariati gruppi finanziari che operavano allora in Italia in un settore così delicato come quello delle grandi opere pubbliche. Tale approccio è possibile attraverso la consultazione del già citato fondo "Ministero Industria, commercio e lavoro (ex Agricoltura, industria e commercio) - Direzione generale credito e previdenza", conservato presso l'Archivio centrale dello Stato (A.C.S.), costituito dai fascicoli nominativi di quasi tutte le società sottoposte a vigilanza. Esso permette inoltre una ricostruzione tutta particolare, interna agli organi di vigilanza, da un lato della espansione delle anonime nel quindicennio 1865-1880, attraverso le caratteristiche tipologiche e i settori di più elevata presenza; dall'altro consente di analizzare le modalità di intervento dell'autorità, soprattutto per quanto riguarda le modifiche statutarie imposte e gli aumenti di capitale.

<sup>41</sup> Cfr. A.C.S., Statuto della Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche, "Ministero industria, commercio e lavoro, Direzione generale credito e previdenza", b. 213, fasc. 196.

La società, una volta ottenuta l'autorizzazione governativa, assunse perciò una particolare agilità operativa, divenendo una delle principali imprese appaltatrici di opere pubbliche.

La Veneta realizzò porti, acquedotti, canali industriali, non disdegnando – quando era il caso – la costruzione di singoli complessi edilizi, come avvenne a Roma col Ministero delle Finanze<sup>42</sup>. 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 es. di fonderia e di costruzioni meccaniche) al servizio dell'attività principale. L'assimilazione dell'impresa alle "banche di costruzioni" gli permise altresì fortunate collocazioni di liquidità temporanea, nonché, l'assunzione di cointeressenze in settori i più svariati<sup>43</sup>.

Nata principalmente per partecipare al proficuo banchetto delle commesse statali e degli enti locali nel settore delle infrastrutture e delle opere pubbliche, presto Breda la indirizzò ad una specifica specializzazione, quella delle costruzioni ferroviarie. Partendo dalla considerazione che «l'assumere affari buoni all'asta» era «sempre più difficile per la cresciuta concorrenza» e che «gli accordi con altre Società in occasioni di aste [erano] poco dignitosi e poco conciliabili», egli spinse la società a «partecipare a concessioni di ferrovie od altro in cui si po[tesse] associare la costruzione all'antecipazione di tutto o parte del capitale formando così Società anonime per azioni alle quali fosse assicurata una conveniente remunerazione e quindi

---

<sup>42</sup> O con la realizzazione del cimitero di Venezia, nell'isola di San Michele.

<sup>43</sup> Le caratteristiche "bancarie" della Veneta erano evidenziate dalle lettere e), g) e h) dell'articolo 4 dello statuto sociale. La lettera h) recitava in particolare che la società poteva «negoziare ricapiti sì all'interno che all'estero e di provvedere in modo opportuno all'impiego dei fondi disponibili». In sede di approvazione ministeriale dello statuto, il Ministero opinò che «questa disposizione contemplando l'esercizio di operazioni bancarie denaturasse l'indole della società e la facesse classificare tra gli Istituti di credito», ma che «essendosi considerato che codesta operazione accessoria e sussidiaria può ritenersi come intimamente collegata all'esercizio delle altre operazioni sociali» (A.C.S., Relazione 23 gennaio 1872 del Direttore Capo 2a Divisione al Ministro d'Agricoltura Industria Commercio, "Ministero industria, commercio e lavoro, Direzione generale credito e previdenza", b. 213, fasc. 196) conveniva concedere all'anonima il decreto autorizzativo ad operare.

si potesse aver speranza di collocarle in seguito in tutto od in parte»<sup>44</sup>.

L'opzione del Breda, all'inizio accolta con qualche diffidenza dagli altri componenti il Consiglio d'amministrazione, si rivelò vincente. Per un quindicennio la costruzione e l'esercizio di linee ferroviarie in concessione divenne il fine strategico della Veneta, pur fallendo l'obiettivo (anche per il menzionato contrasto che oppose Breda a Depretis) di realizzare – con la costruzione e la gestione di diversi tronchi secondari, e complementari ai tracciati della Società delle Ferrovie dell'Alta Italia – una organica rete regionale.

E tuttavia furono circa una ventina, sparse tra il Veneto (dove vi era il nucleo più forte), l'Emilia e la Toscana, le linee ferroviarie che la Veneta riuscì a costruire (o ad acquisire) entro il finire del secolo: alcune di tutto rilievo per le aree economiche investite, come la Vicenza-Schio, la Vicenza-Cittadella-Treviso, la Padova-Bassano, la Mantova-Legnago-Monselice, la Legnago-Rovigo-Adria, l'Arezzo-Stia, la Parma-Suzzara. Il peso che l'attività ferroviaria assunse in breve sul totale degli affari della Società, rese inevitabile l'allestimento di una moderna officina di riparazione del materiale rotabile, che fu poi alla base di quelle che nel Novecento divennero le OMS-Officine Meccaniche della Stanga, tutt'ora attive nel medesimo settore con importanti diversificazioni nella costruzione.

L'esercizio ferroviario comportò anche altri effetti nella strategia del Breda. Da un lato, nel tentativo di concorrere alla gestione di una delle grandi reti in cui il governo si apprestava a cavallo degli anni Settanta ed Ottanta a riordinare il sistema ferroviario italiano, la Veneta strinse legami con una banca d'affari germanica, ed entrò con una discreta partecipazione nella Banca Tiberina, sorta sulle rovine della Banca Italo-Germanica, una delle prime banche d'affari italiane, e il Breda ne tenne per un breve periodo la presidenza. Dall'altro, nell'obiettivo di assicurare una più robusta base finanziaria all'espansione societaria, nel giugno 1881 Breda riuscì a far entrare nell'azionariato della Veneta la Società Generale di Credito Mobiliare di Roma, la più influente delle pochissime banche d'affari italiane. A tal fine il capitale venne raddoppiato a venti milioni di lire. Di questo aumento, tolte le opzioni solo parzialmente esercitate dai vecchi azionisti e

---

<sup>44</sup> A.S.P., *Fondo Società Veneta*, Serie P, "Libri Processi Verbali CdA".

dai soci fondatori<sup>45</sup>, il Credito Mobiliare sottoscrisse più della metà<sup>46</sup>. Anche se i nuovi mezzi finanziari permisero poi alla Veneta di affrontare positivamente la nuova stagione di opere pubbliche che proprio in quel decennio si apriva, e di concorrere con successo a molti appalti nel Meridione, soprattutto nella promettente piazza di Napoli dove tra l'altro ottenne, dopo un contenzioso con la potentissima Société Générale des Eaux francese, la costruzione dell'acquedotto cittadino<sup>47</sup>, l'operazione era tuttavia finalizzata al business ferroviario. Nonostante la trama di alleanze con i principali istituti finanziari del paese, e le entrate politiche di cui Breda godeva nei circoli ministeriali, l'obiettivo di aggiudicarsi la concessione di una delle tre grandi reti su cui pareva si stesse indirizzando il governo<sup>48</sup>, quella dell'Alta Italia<sup>49</sup>, alla fine fallì.

E tuttavia la sconfitta non risultò davvero tale, giacché – in una sorta di compensazione per l'esclusione dalle concessioni ferroviarie<sup>50</sup> - Breda si

---

<sup>45</sup> Delle 40 mila nuove azioni, ai vecchi azionisti se ne riservavano 10 mila, mentre 13.333 sarebbero dovute andare ai soci fondatori. Gli azionisti non fondatori non esercitarono tuttavia che in parte le opzioni loro riservate.

<sup>46</sup> Il nuovo capitale, seppure interamente sottoscritto, venne tuttavia richiamato solo per i primi tre decimi: cosicché il capitale interamente versato si limitò, in questa fase, a 12 milioni di lire.

<sup>47</sup> In un primo momento l'aggiudicazione era stata vinta dalla compagnia francese. Sulla gara intervenne, su ricorso della Veneta, il Consiglio di Stato, dal cui pronunciamento sortì una soluzione di compromesso che permise alla società del Breda di ottenere dalla compagnia francese l'esecuzione dell'opera: A.S.P., *Fondo Società Veneta*, Serie P, b. 1, p. 4.

<sup>48</sup> In realtà Breda, in contatto con Depretis fin dal 1876, aveva all'inizio inutilmente tentato di convincerlo a suddividere il paese in sei reti, una delle quali – per cui candidava la propria società – avrebbe dovuto riguardare le linee venete. L'orientamento finale del governo per tre grandi reti implicava risorse che la Veneta da sola non poteva mettere in campo: da qui l'alleanza del 1881 con la Società Generale di Credito Mobiliare.

<sup>49</sup> Al cui esercizio provvisorio fino alla definizione complessiva del sistema ferroviario nazionale il Breda si era inutilmente proposto già nel 1878, con la presentazione di una bozza di capitolato d'appalto al ministro dei Lavori pubblici.

<sup>50</sup> La tesi della "compensazione" è lucidamente argomentata da Ventura: «Il gruppo veneto era rimasto escluso, dunque, dalle convenzioni ferroviarie, ma, si può dire, nel medesimo istante, il governo gli affidava il compito di dotare il paese di una grande industria siderurgica moderna, in grado di soddisfare le esigenze strategiche del paese, riscattando l'industria degli armamenti, soprattutto quelli navali, dalla dipendenza dall'estero. La contestualità delle due operazioni, dimostrata dagli atti della Società Veneta, non lascia dubbi. [...] Se la lotta politica si era svolta, specie nell'ultimo decennio, ruotando in buona parte attorno alla questione ferroviaria, asse principale dello stretto intreccio tra finanza e politica, il Depretis, esperto mediatore, non poteva certo permettersi

ritrovò tra le mani 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 Alti Forni e Fonderie di Terni<sup>51</sup>. Proprio quella che la Commissione delle industrie meccaniche e navali, istituita nel 1883 dal ministro della Marina per individuare eventuali imprese italiane in grado di impegnarsi negli armamenti navali, e della quale era membro l'ammiraglio Benedetto Brin, amico del Breda, indicò alla fine come l'impianto in grado di attrezzarsi per la produzione di piastre d'acciaio per la corazzatura del naviglio da guerra. La decisione venne presa nel 1885, quando ormai Brin sedeva sulla poltrona di ministro della Marina. La Veneta, nel febbraio del 1884, aveva già deliberato – e proprio nella seduta in cui Breda convinceva i suoi consiglieri d'amministrazione che la battaglia per le ferrovie era ormai persa – di trasformare la piccola accomandita in Società degli Altiforni, Acciaierie e Fonderie di Terni S.A., ricapitalizzandola<sup>52</sup>.

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<sup>53</sup>, 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

---

di umiliare gli interessi veneti, escludendoli dalla generosa distribuzione di favori statali ai gruppi privati, in cui si concretavano i programmi di espansione della spesa pubblica decisi dalla Sinistra all'inizio degli anni Ottanta». (VENTURA 1989, p. 157).

<sup>51</sup> In realtà, la fusione di tubi in ghisa cui essa si dedicava non era incongrua con l'attività che la Veneta aveva iniziato a svolgere nella costruzione di acquedotti. L'immobilizzo non appare tuttavia giustificato da un effettivo vantaggio sui costi, data la eccentrica localizzazione dell'impianto rispetto i cantieri in cui la Veneta stava operando o si apprestava ad operare.

<sup>52</sup> Si trattò di una decisione di massima, giacché la effettiva trasformazione della società avvenne solo in seguito a delibera formale del successivo 10 marzo 1884 (A.S.P., *Fondo Società Veneta*, Serie P, "Libri Processi Verbali CdA"). Sulla Terni, cfr. l'ormai classico studio dedicatole da Franco Bonelli: BONELLI 1975.

<sup>53</sup> Tra i banchieri vanno in particolare menzionati, per il peso delle rispettive partecipazioni, i padovani Alberto Treves de' Bonfilii e Gaetano Romiati.

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 una ingente anticipazione di 12 milioni di lire in conto future forniture affinché potesse avviare l'impianto dei nuovi forni. 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 ulteriormente sullo sviluppo dell'«affare Terni», sul quale peraltro esiste la consolidata lettura che ne ha fatto Franco Bonelli in uno dei primissimi studi di storia d'impresa pubblicati in Italia<sup>54</sup>. Basti solo qui ricordare che la costruzione dell'acciaiera e la sua tardiva operatività fu accompagnata da una iniziale dilatazione degli investimenti al settore minerario, che drenò risorse precipitando la società in difficoltà finanziarie, alla fine risolte con un ridimensionamento del progetto<sup>55</sup> unito ad nuova anticipazione governativa<sup>56</sup> ed al consolidamento delle esposizioni a breve nei confronti delle banche. Le polemiche suscitate da ciò provocarono nel 1891 le temporanee dimissioni di Breda da presidente della Terni, carica ricoperta fin dalla costituzione. E nel 1893 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 nel 1902, pochi mesi prima della morte avvenuta nei primi giorni del 1903.

In questa seconda tornata, Breda – che tra l'altro nel 1890 era stato nominato senatore del regno 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 ed aggressivi gruppi azionari e condizionato dagli indirizzi imposti dalle banche creditrici. Lo stesso peso della Veneta era andato scemando: colpita dalla stessa crisi finanziaria degli anni 1887-93 che aveva costretto la Terni

---

<sup>54</sup> BONELLI 1975.

<sup>55</sup> Il Breda dovette rinunciare all'acquisizione del controllo minerario sulla materia prima e all'autoproduzione di ghisa, limitando perciò l'operatività della Terni al solo completamento e gestione dell'acciaiera.

<sup>56</sup> Questa volta di 5,8 milioni di lire, e sempre in conto di future forniture.

a 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. Essa dovette cedere anche il pacco di controllo dell'azienda ternana, alla quale peraltro si stavano aprendo scenari più vasti dei soli armamenti con l'aumento 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 nel paese. Grazie ad esso i capitalisti e *rentiers* veneti erano andati provincializzando 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 trassero conoscenze, legami finanziari, capacità di intraprendenza che sarebbero poi stati preziosi nella industrializzazione della loro regione<sup>57</sup>.

---

<sup>57</sup> Può stridere con il ruolo della Veneta qui a grandi linee tracciato lo scarso rilievo che ad essa ha tutto sommato riservato la storiografia economica. Ciò è dipeso sia da carenze documentarie, essendo infatti solo dal 1986 disponibile alla consultazione il ritrovato archivio dell'impresa, che dalla sottovalutazione del peso che essa ebbe nella infrastrutturazione civile e ferroviaria di ampie aree del paese. A questo ha contribuito non poco l'appiattimento della figura del Breda e della società sulle vicende e sugli scandali finanziari della Terni, nonostante che il principale studioso di quell'impresa siderurgica avvertisse di come «alla metà degli anni Ottanta la Veneta poteva dirsi il nucleo di uno dei più cospicui complessi di interessi industriali e finanziari della penisola, insieme a quelli che si raccoglievano intorno alle due grandi imprese ferroviarie (le Meridionali e la Mediterranea), alla Navigazione Generale e ai due grandi istituti di credito mobiliare» (BONELLI 1975, p. 12n). Poche, comunque, le opere oltre a quelle citate del Bonelli e del Ventura, quest'ultima con una analisi di pregevole impianto, che si occupano in qualche modo della Veneta. Pochissimi poi i titoli specifici: VENETA 1972; FANTI, FERRARI 1982; CORNOLO 1983. Da ricordare inoltre una biografia del Breda (MONTORBIO 1987), ricca di spunti anche se dal taglio celebrativo essendo stata promossa dalla Fondazione intitolata a Padova al nome dell'imprenditore. Ai titoli citati andrebbero aggiunte alcune tesi di laurea, discusse prevalentemente negli Atenei veneti, ma esse non appaiono di particolare interesse, salvo forse BERGAMASCO 1969. Sull'entità dell'archivio della Veneta dianzi citato, va detto che il fondo depositato all'Archivio di Stato di Padova comprende 18 sezioni, per un totale di oltre 160 buste e di quasi 300 volumi e registri sociali, oltre a svariati contenitori di disegni, planimetrie ecc. di eccezionale interesse documentario (ROVERATO 1995c).

## **BIBLIOGRAFIA**

### **citata nel paragrafo**

- BERGAMASCO O. (1969 ), *Vincenzo Stefano Breda uomo politico e capitano d'industria*, tesi di laurea, Università di Padova, Facoltà di Magistero (relatore A. Stella)
- BONELLI F. (1975), *Lo sviluppo di una grande impresa in Italia. La Terni dal 1884 al 1962*, Torino, Einaudi
- BONELLI F., CRAVERI P. (1972), *Breda Vincenzo Stefano*, in “Dizionario Biografico degli Italiani”, vol. XIV, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana
- CORNOLO G. (1973), *La Società Veneta*, Roma
- FANTI C., FERRARI R. (1982) (a cura di), *La Ferrovia Veneta: il paesaggio, il lavoro, gli insediamenti*, Bologna
- MONTOBBIO L. (1987), *Vincenzo Stefano Breda*, Padova, Fondazione V.S. Breda [2a ediz. 1995]
- ROVERATO G. (1995c), *L'archivio della Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche*, “Archivi e Imprese”, 11-12
- VENETA (1972), *I cento anni della Veneta*, Padova
- VENTURA A. (1989), *Padova (Storia delle città italiane)*, Roma-Bari, Laterza