

Nel Novantesimo anniversario della costituzione della Fondazione Vincenzo Stefano Breda (1905-1995)

UN RICORDO

1. Una via, l'ippodromo di Ponte di Brenta, una casa di riposo per anziani: il ricordo che la maggior parte dei padovani ha di Vincenzo Stefano Breda si riassume in questi tre spazi fisici.

Poca cosa, in realtà, per un personaggio che è stato uno dei maggiori imprenditori italiani del secondo Ottocento, protagonista indiscusso della fase originaria dell'industrializzazione del nostro paese, e del quale Padova ha perso la memoria storica.

Ricorrendo quest'anno il novantesimo anniversario dell'erezione in ente morale della Fondazione a lui intitolata, statuita dal Decreto reale del 2 febbraio 1905, può essere utile ricordare alcuni passaggi della sua molteplice attività imprenditoriale.

E, tuttavia, con una premessa: con il citato Decreto si concludeva il complesso iter avviato dai curatori testamentari dell'imprenditore padovano, in esecuzione delle volontà da lui redatte pochi mesi prima della sua morte, avvenuta il 4 gennaio 1903. Con esse Breda lasciava la gran parte del suo cospicuo patrimonio alla comunità padovana, legandola alle attività filantropiche da lui perseguite in vita nella memoria della madre Angela e della moglie Rosa, ai cui nomi aveva nel tempo rispettivamente intitolato un asilo d'infanzia e un ospizio per anziani. Una scelta che lui, privo di discendenza diretta, aveva nel testamento motivato con poche disincantate parole: «Avendomi l'esperienza dimostrato come le fortune create coll'onesto lavoro va-

dano spesso disperse, o per vizi o per imbecillità degli eredi, ho pensato di lasciare molta parte delle mie sostanze ad un ente Morale».

2. Nato a Limena nel 1825, e laureatosi nel 1847 alla Scuola di applicazione per Ingegneri, allora annessa alla Facoltà matematica dell'Ateneo patavino, Vincenzo Stefano Breda compì il suo primo percorso professionale nella costruzione di alcune tratte della ferrovia Padova-Venezia, 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 il collegio di Padova II nel Parlamento nazionale tra il 1866 e il 1879, quando rinunciò a ripresentarsi per il conflitto di interessi che la sua attività imprenditoriale - avviata nel 1872 con la costituzione della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, attiva nel campo dei pubblici appalti - inevitabilmente provocava.

Si trattava - assieme ad altre analoghe che negli stessi anni sorsero a Milano, Genova, Roma e Napoli - di una delle prime imprese di "costruzioni generali" del paese, tesa a contrastare il predominio che le grandi compagnie straniere, francesi soprattutto, avevano nel campo dei grandi lavori in Italia. Fu una iniziativa di successo, che proiettò il nome del Breda nell'ambiente finanziario e speculativo nazionale. La sua società, alla cui costituzione concorsero nomi cospicui della finanza padovana e veneta nonché importanti case bancarie lombarde e romane, 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. 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.

Sorta principalmente per partecipare al cospicuo ban-

chetto delle commesse statali e degli enti locali nel settore delle infrastrutture e delle opere pubbliche, presto la "Veneta" cercò di ritagliarsi una specifica specializzazione, quella nelle costruzioni ferroviarie.

Breda riuscì a convincerne il Consiglio d'amministrazione, argomentando che «l'assumere affari buoni all'asta si fa sempre più difficile per la cresciuta concorrenza» e che «gli accordi con altre Società in occasioni di aste sono poco dignitosi e poco conciliabili», e che invece meglio sarebbe stato «appigliarsi anche al partito di partecipare a concessioni di ferrovie od altro in cui si possa associare la costruzione all'anticipazione di tutto o parte del capitale formando così Società anonime per azioni alle quali fosse assicurata una conveniente remunerazione e quindi si potesse aver speranza di collocarle in seguito in tutto od in parte».

L'opzione del Breda si rivelò vincente. Per un quindicennio la costruzione e l'esercizio di linee ferroviarie in concessione divenne il fine strategico della "Veneta", anche se fallì l'obiettivo di realizzare - attraverso la costruzione e la gestione di diversi tronchi secondari, e complementari alla rete costruita dalla 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: alcune di tutto rilievo per le aree economiche investite, come la Vicenza-Schio, la Vicenza-Cittadella-Treviso, la Padova-Bassano, la Legnago-Rovigo-Adria. 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: alla base, come è noto, di quelle che nel Novecento divennero le OMS-Officine Meccaniche della Stanga, tutt'ora attive nel medesimo settore.

L'esercizio ferroviario comportò anche altri effetti nella strategia del Breda. Da un lato, nel tentativo (poi fallito) di concorrere alla gestione di una delle tre grandi reti in cui il governo si apprestava 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 1881 Breda riuscì a far entrare nell'azionariato della Veneta, previo aumento del capitale dagli originari 10 milioni di lire a 20, il potente Credito Mobiliare. Fu una scelta fondamentale, che permise 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, nella costruzione del cui acquedotto fu tra l'altro a lungo impegnata.

Nel settore degli acquedotti, una menzione particolare merita la costruzione tra il 1886 e il 1888 di quello patavino. In esso Breda profuse, più per orgoglio di campanile che per convenienza economica, energie e risorse spesso al limite delle possibilità finanziarie della Veneta. A tal punto che essa, colpita dalla più generale crisi che investì sul finire degli anni Ottanta il comparto delle grandi infrastrutture urbane, dovette nel 1891 rinunciare alla concessione sessantennale ottenuta dal Comune di Padova, offrendo a questo il riscatto anticipato degli impianti ad un prezzo inferiore al costo sostenuto. Coincise con tale dismissione la precoce fine della fase espansiva della Veneta, che si concentrò sulla prevalente gestione delle proprie linee ferroviarie e sulla manutenzione, ad uso proprio e per compagnie terze, del materiale rotabile.

Pur rilevanti, queste attività infrastrutturali e manutentive risultano tuttavia marginali nell'importanza nazionale del Breda. Il suo nome risalta infatti nella nostra storiografia per essere stato a capo del gruppo di capitalisti che diede vita nel 1884, anche se col determinante contributo finanziario dello stato, al primo impianto siderurgico italiano, la Società degli Altiforni, Acciaierie e Fonderie di Terni, di cui egli tenne la presidenza (salvo che per un breve periodo) dalla fondazione fino al 1902. Come è noto, le acciaierie di Terni costituirono uno dei nuclei storici della modernizzazione italiana, dato il ruolo strategico che

l'acciaio rivestiva nell'incipiente decollo industriale. Anche se la Terni ebbe un avvio travagliato, attraversato come fu da scandali e polemiche sull'uso delle risorse pubbliche affidatele, essa tuttavia costituì l'abbrivio di quella stretta connessione tra "pubblico" e "privato" che fu all'origine, nel corso del Novecento, del cosiddetto "stato imprenditore" nel settore dell'industria di base e della meccanica pesante.

3. La molteplice attività imprenditoriale del Breda, e l'accortezza con cui egli - pur nel ripiegamento della Veneta e nelle difficoltà iniziali della Terni - diversificò i suoi interessi, ne dilatarono il patrimonio personale, soprattutto in direzione della proprietà fondiaria. Ma non disdegnò le più diverse partecipazioni in attività produttive. Fu ad esempio socio d'affari del laniere (e finanziere) scledense Alessandro Rossi - fondatore del Lanificio Rossi, la più grande impresa industriale italiana degli anni Settanta ed Ottanta dell'Ottocento - col quale attivò proficue interessenze in svariate iniziative.

Si trattò di un sodalizio che andò oltre i meri interessi economici: ne è testimonianza non solo l'intensa corrispondenza presente nell'Archivio del Senatore Alessandro Rossi conservato alla Biblioteca Civica di Schio, ma anche l'attività di Antonio Caregaro Negrin, architetto personale di A. Rossi, che prestò la sua opera nella ristrutturazione della villa Contarini-Guastavillani a Ponte di Brenta acquistata nel 1859 dall'imprenditore padovano, oggi ripristinata dalla Fondazione Breda - dopo i rimaneggiamenti e le distruzioni novecentesche - in quell'originaria configurazione.

Caregaro Negrin lavorò al suo ammodernamento tra il 1864 e il 1865, curandone, secondo i gusti del committente, la trasformazione da villa patrizia a funzionale dimora borghese, nella quale le policrome decorazioni servivano a rappresentare il primato sociale del proprietario senza tuttavia gli eccessi del lusso aristocratico.

Villa Breda, come da allora è nota, è compresa nel lascito testamentario all'inizio ricordato. Con esso l'imprenditore padovano intendeva in realtà celebrare qualcosa di più del nome della famiglia: egli di-

sponeva infatti che Villa Breda fosse non solo il luogo fisico dell'amministrazione delle iniziative assistenziali da lui avviate, ma divenisse parte della vita comunitaria, preservando anche il patrimonio culturale legato al suo hobby di allevatore del trottatore italiano, poi celebrato nell'Ippodromo che porta il suo nome.

Oggi l'obiettivo di rendere Villa Breda patrimonio della comunità, per il passato forzatamente trascurato per l'incombenza delle primarie finalità assistenziali, è cosa reale.

Al suo interno si è avviata la costituzione di un centro culturale polivalente, dedicato sia alla conservazione e fruizione del patrimonio edilizio ed ambientale, che - attraverso raccolta e sistemazione informatica di archivi cartacei - alla valorizzazione della storia economica padovana che proprio in Breda trovò il suo più illustre anticipatore.

Padova, giugno 1995

Giorgio Roverato

Consiglio dei Curatori della Fondazione