Università
Ca'Foscari
Venezia

Corso di Laurea
magistrale in Storia

Tesi di Laurea

Venezia, il mito della specialità e l'autonomia mancata

Storia di un lungo inseguimento

Relatore
Prof. Luca Rossetto

Correlatore
Prof. Luciano Pezzolo

Laureanda/Laureando
Roberto Scarpa
Matricola 741357

Anno Accademico
2025 / 2026

Dichiarazione del ricorso a strumenti di Intelligenza Artificiale (IA)

Il sottoscritto *Roberto Scarpa*, matricola numero 741357, iscritto/a presso Ca' Foscari al corso di Laurea/Laurea magistrale in *Storia*, autore/autrice dell'elaborato finale/tesi di laurea *Venezia e il mito dell'autonomia mancata – storia di un lungo inseguimento*, relatore/relatrice *prof. Luca Rossetto*, consapevole delle sanzioni previste dall'art. 76 del Testo unico, D.P.R. 28/12/2000 n.445,
e della decadenza dei benefici prevista dall'art. 75 del medesimo Testo unico in caso di dichiarazioni false o mendaci, sotto la propria personale responsabilità ai sensi degli artt. 46 e 47 del D.P.R. 28/12/2000 n. 445,

DICHIARA

di aver fatto ricorso a tecnologie di intelligenza artificiale generativa per supportare vari aspetti della ricerca e della scrittura del suo elaborato finale/della mia tesi di laurea, in particolare

• *Utilizzo di Perplexity Pro*

• *Utilizzata per cercare fonti, correzione grammaticale, raramente per scelta dei termini più corretti e suggerimenti per miglioramento della sintassi, compilazione di tabelle.*

Le fonti suggerite dall'IA sono state verificate personalmente, consultando i volumi in biblioteca o reperendo e controllando online i documenti indicati.

DICHIARA INOLTRE

che tutto il materiale generato dall'IA è stato attentamente verificato, rivisto e rielaborato dall'autore, che si assume la piena responsabilità per la qualità, l'accuratezza e l'integrità scientifica del lavoro.

INDICE

Introduzione **4**

CAPITOLO I **8**

Tra fine della sovranità e costruzione del mito: Venezia dopo il 1797 ..... **8**

1.1 La caduta della Serenissima, trauma politico e identitario 8

1.2 Il primo dominio austriaco (1798–1805): identità ferita, continuità apparenti e nuove forme di adattamento 12

1.3. 1798–1805: Venezia "provincia": adattamento, memoria e nuova prospettiva 18

1.4. La ferita diventa mito: memoria, alterità e identità veneziana nell'Ottocento 21

1.5 Il mito in scena: artisti, letteratura e cultura visiva nella Venezia post-repubblicana 25

CAPITOLO II **31**

Venezia nell'età napoleonica: il Regno Italico e l'illusione di una rinascita (1806–1814) **31**

2.1 L'ingresso di Venezia nel Regno d'Italia e il nuovo assetto politico 31

2.2. La macchina amministrativa napoleonica e il governo della città 33

2.3. Dall'annessione all'adattamento: Venezia dentro il Regno 38

2.4. Il porto franco napoleonico: promesse, strategia imperiale e fallimento. 43

2.5 La Restaurazione e il tramonto delle speranze veneziane 47

Capitolo III **50**

Venezia nell'età austriaca: governare il declino, tentare la ripresa (1815–1866) **50**

3.1 La Restaurazione asburgica a Venezia. Tra centralismo e pragmatismo 50

3.2 Il "sovrano autografo biglietto" del 1829–1830 54

3.3. I benefici e le contraddizioni del sistema franco (1830–1847) 57

3.4 Le opere alle bocche di porto e la trasformazione del sistema lagunare (1838–1857) 64

Capitolo IV **76**

1848–1849: rivoluzione, memoria e fallimento dell'indipendenza veneziana **76**

4.1. La Repubblica di San Marco: nascita, consenso, limiti 76

4.3. Daniele Manin tra paternità politica e rivoluzione borghese 87

4.4 Linguaggio repubblicano e costruzione dell'identità politica 91

4.5 La sconfitta militare e l'elaborazione del fallimento 95

4.6 La memoria del 1848 e la trasformazione dell'identità veneziana 98

CAPITOLO V **103**

Dall'annessione al Regno d'Italia alla marginalità nazionale (1866–1918) **103**

5.1. L'annessione al Regno d'Italia: aspettative e prime disillusioni 103

5.2. Venezia: periferia dello Stato unitario. 108

5.3. L'abolizione del porto franco e la nascita della Stazione marittima 112

5.4 Prime richieste di riconoscimento economico e infrastrutturale 116

5.5. La nascita dell'idea di "specificità veneziana" 120

CAPITOLO VI **125**

Tra rinascita portuale e tutela: il ritorno della specialità veneziana sotto nuove forme (1918–1970) **125**

6.1. Tra le due guerre la rinascita: Venezia porto industriale dell'Alto Adriatico e il regime speciale di Porto Marghera 125

6.2. La legge speciale per Porto Marghera: Volpi e il laboratorio della specialità. 129

6.3 Porto industriale e porto commerciale. Marittima - Marghera come sistema "speciale" a due poli. 134

6.4 Crisi abitativa, dal sovraffollamento all'esodo e Venezia "patrimonio nazionale" 137

6.5 Dal porto alla città: preparazione culturale e politica delle leggi speciali. 142

CAPITOLO VII **149**

La logica della tutela: la legge del 1973 e il riconoscimento senza autonomia (anni Settanta–Novanta) **149**

7.1 La legge speciale del 1973 e le sue premesse 149

7.2 Il mutamento di una sensibilità: dalla crisi sociale alla tutela ambientale (anni Quaranta–1973) 154

7.3 La visione dello Stato centrale: Venezia «speciale» ma non autonoma 159

7.4. La delusione delle aspettative locali 164

CAPITOLO VIII **168**

Venezia e Mestre: identità, amministrazione e referendum per la separazione (1979–2019) **168**

8.1. La nascita del problema amministrativo 168

8.2. I referendum per la separazione Venezia-Mestre 171

8.3 Il rapporto tra Venezia insulare e la terraferma 178

8.4 La separazione come richiesta di autonomia amministrativa 183

Capitolo IX **189**

Venezia oggi: statuto speciale, autonomia e la persistenza della specificità (2020–2026) **189**

9.1 L'esodo: crisi demografica, monocultura turistica e resilienza 189

9.2 La ricchezza invisibile 200

9.3 Insularità o Statuto Speciale? 205

9.4 Zaia, Martella e il ritorno dello statuto speciale: il dibattito istituzionale del 2025-2026 210

Conclusione: Venezia, un problema politico irrisolto **217**

BIBLIOGRAFIA **224**

APPENDICE **246**

ALLEGATO 1 ..... **250**

ALLEGATO 2 ..... **256**

VENEZIA, IL MITO DELLA SPECIALITÀ E L'AUTONOMIA MANCATA

Storia di un lungo inseguimento

Introduzione

C'è un momento preciso in cui la storia di Venezia smette di essere la storia di una città e diventa la storia di un'idea. Quel momento è il 12 maggio 1797, quando Ludovico Manin, ultimo doge, depose il corno dogale con una frase che risuona ancora: «Stanotte non sarò sicuro nemmeno nel mio letto». Questa resa senza lotta segnava la scomparsa di uno Stato che per quasi undici secoli aveva governato mari, eserciti, rotte commerciali. Moriva uno Stato, nasceva un mito. Dalla fine di una sovranità, come si impara leggendo le ferite della storia, possono nascere leggende ma anche rivendicazioni.

Questo è il punto di partenza dello studio che si presenta in queste pagine. L'oggetto della presente ricerca non è la nostalgia ma la dinamica che dalla perdita genera qualcosa di più ostinato e di più concreto: la rivendicazione. Il filo che attraversa i nove capitoli di questa tesi non è sentimentale né celebrativo: è politico. Si potrebbe sintetizzare così: un fatto storico modifica la percezione collettiva; la percezione collettiva genera identità, memoria condivisa; da quella memoria nasce il confronto tra ieri e oggi, da ciò scaturisce una coscienza di sé e da questa sorgono istanze politiche concrete. Quindi: evento storico → sentimento collettivo→ elaborazione → richiesta → azione. Il mito della specialità di Venezia, della sua unicità, già esistente da secoli con l'avanzare del mondo moderno si rafforza per contrasto, da questa idea nasce la rivendicazione. Venezia non si è limitata a piangere la propria libertà perduta. L'ha chiesta indietro, ogni volta, con gli strumenti che le epoche le mettevano a disposizione, negli spazi che le venivano concessi e – a volte – che si prendeva.

Il porto franco è il primo di questi strumenti. Prima lo concesse Napoleone nel 1806 – una concessione utilitaristica, ma pur sempre un riconoscimento implicito che Venezia non era una qualsiasi provincia del regno. Poi lo ampliò l'Austria con il rescritto imperiale del 1829, estendendolo all'intera città. Concessioni? Sì, ma anche il risultato di forti spinte autoctone, richieste che partivano dalla classe mercantile, dalla borghesia e da quel che era rimasto dell'antica classe dominante, il patriziato. Per trent'anni Venezia tornò a respirare come emporio, come crocevia, come luogo dove il commercio seguiva logiche proprie. Non era l'autonomia politica perduta, ma era comunque qualcosa di "speciale": era il riconoscimento che quella città, per morfologia e per storia, richiedeva un trattamento diverso. Quando nel 1874 il nuovo Stato italiano abolì il porto franco per uniformare il

sistema doganale nazionale, quella ferita fu sentita come un nuovo oltraggio che non aboliva un privilegio fiscale, ma piuttosto cancellava un'identità uniformando Venezia al resto del mondo.

Ma il cuore di questo percorso – il momento in cui il mito si traduce in pura azione, in sangue, in bandiera esposta sui bastioni, in una parola in "rivoluzione" – è il 1848. La Repubblica di San Marco guidata da Daniele Manin fu l'esplosione politica di un'identità oppressa per cinquant'anni. I Veneziani che resistettero all'assedio austriaco per sedici mesi, decimati dal colera, bombardati, affamati, sapevano benissimo che non avrebbero vinto. Eppure, resistettero. Quel gesto – sproporzionato, quasi insensato sul piano militare – è forse la chiave di lettura di tutta la storia veneziana successiva: il prezzo che questa città è stata disposta a pagare per far sentire la propria voce e in un certo senso per la propria affermazione. La repressione del 1849 non spense alcunché. Paradossalmente, la sconfitta alimentò la memoria politica più di quanto avrebbe potuto fare qualsiasi vittoria. Spesso omologato come uno degli episodi più importanti del Risorgimento nazionale il Quarantotto veneziano fu in realtà un momento unico e distinto: il desiderio di riscossa di una città ben consapevole di esser stata un grande Stato dal peso internazionale fino a pochi anni prima. Quantomeno così iniziò il nostro Quarantotto, solo in un secondo momento si affacciò un più realistico orizzonte unitario italiano inizialmente solo accennato nel proclama di Daniele Manin. Il Quarantotto di quest'ultimo, di Niccolò Tommaseo e dei tanti cittadini che vissero quella breve ma gloriosa esperienza, diventò patrimonio civico, riferimento generazionale, prova che l'identità della città era qualcosa di abbastanza solido da reggere il peso di una guerra perduta.

Poi arrivò una stagione diversa, forse la più difficile: quella in cui i Veneziani capirono che l'indipendenza non era più tra le opzioni praticabili, e bisognava trovare altri linguaggi per dire la stessa cosa: il messaggio rimaneva il medesimo ma andava riformulato. Le petizioni al Parlamento italiano degli anni Sessanta e Settanta dell'Ottocento, le memorie della Camera di Commercio, i dibattiti municipali sull'abolizione del porto franco… Tutto questo non era rassegnazione, ma la rielaborazione politica di un'identità che cercava nuove forme di riconoscimento. Se non si poteva avere la sovranità, si chiedeva almeno la "specialità". Se non si poteva governare da soli, si chiedeva almeno di essere governati diversamente dagli altri. Il vocabolario delle istanze cambiava, da indipendenza si passava ad autonomia, statuto speciale, regime differenziato, legge ad hoc – ma la domanda di fondo rimaneva la stessa dal 1797: riconoscete che questa città è diversa. La specificità di Venezia fu riconosciuta, la specialità mai.

Il Novecento non interruppe questa sequenza, anzi la complicò. La legge speciale per Porto Marghera negli anni Venti, il dibattito costituente del 1948 in cui Venezia fu esclusa dalle regioni a statuto speciale, la legge del 1973 che riconobbe la salvaguardia ma non l'autonomia, i referendum per la separazione da Mestre dal 1979 al 2019 e l'obiettivo fallito, le proposte parlamentari di questi anni,

la richiesta di uno Statuto Speciale che riemerge: sono tutti episodi diversi dello stesso racconto. In questa sorta di meccanismo dal moto perpetuo ogni generazione ha trasformato il sentimento dell'alterità in una proposta concreta, l'ha portato alle istituzioni, e si è scontrato con la stessa risposta: tutela, assistenza, qualche concessione; mai autonomia vera. Lo Stato italiano ha riconosciuto Venezia come patrimonio, come simbolo, come caso eccezionale e tesoro da proteggere. Non l'ha mai riconosciuta come soggetto politico, come interlocutore.

È tale è la tesi che questo lavoro intende sostenere, e che dà il titolo alla ricerca: il mito dell'autonomia mancata. Non un'autonomia negata per malignità o per distrazione, ma strutturalmente impedita da un sistema che preferisce tutelare ciò che considera fragile piuttosto che liberare ciò che considera pericoloso. Una città in grado di badare a sé stessa sarebbe forse un precedente scomodo: quante realtà locali lo chiederebbero pur senza aver le medesime ragioni. Dunque, meglio riempire Venezia di aiuti e di sovvenzioni…. Ma Venezia non è una città povera: è una città a cui viene impedito di essere ricca. E allora diviene più conveniente coltivare la tradizione assistenziale legata all'immagine pubblica della «Regina Malata», quella narrazione paternalistica che vede Venezia come un paziente da curare che non può badare a sé stesso, piuttosto che come una comunità da riattivare e, perché no, anche da responsabilizzare nell'autonomia.

Venezia è una città che ha la sua caratteristica principale nell'impossibilità strutturale di adeguarsi al mondo contemporaneo. Il che è contemporaneamente il bello ed il brutto, il vantaggio ed il limite di questa città. Tutti amiamo vivere nell'unicità di ritmi, modi e tempi che son gli stessi di 1, 2, 3 secoli fa; ma chi fa impresa, chi produce, chi opera spesso non può competere con chi lo fa a velocità 5 – 10 volte superiori e con costi molto inferiori. Quindi? Turismo e basta, ogni altra attività non è ritenuta possibile.

Sicuri sia così? Non proprio: sarebbe sufficiente colmare il grande gap di svantaggio che Venezia ha con il resto del pianeta permettendole autonomamente di gestire la propria ricchezza, di agire opportunamente sulla leva fiscale in base alle proprie convenienze sostenendo, senza nulla chiedere al Paese, le attività artigianali, commerciali e d'impresa che sono ancora possibili, e le nuove attività di servizi i cui centri direzionali qui troverebbero ideale localizzazione, in un'economia globale che non vede più nell'industria pesante il suo fondamentale centro propulsore.

Il presente lavoro, per il quale ho utilizzato prevalentemente fonti raccolte sul web e attentamente verificate, oltre a fonti di biblioteca e articoli di giornale, nasce anche dal desiderio di comprendere questa tensione mai risolta: la continua oscillazione fra dipendenza e distinzione, fra centralismo e identità. Non si pretende di raccontare una storia già scritta molto meglio da illustri ricercatori. Non è una cronistoria degli eventi, né una storia del sentimento nostalgico veneziano – che pure merita

rispetto – e ha già i suoi studiosi autorevoli. È il tentativo di tracciare la storia delle istanze: di tutto ciò che Venezia ha prodotto politicamente per affermare la propria differenza.

Analizzare “il mito della mancata autonomia veneziana” significa infine ripercorrere la vicenda di un meccanismo in continua auto-riproduzione; capire perché si inceppi sempre nello stesso punto è il contributo originale che questo lavoro cerca modestamente di offrire.

Ho scritto questa tesi da veneziano, con tutto il sentimento e il trasporto che questo comporta. Sono stato molto attento a non perdere la necessaria lucidità e il distacco nell’analizzare ed interpretare alcuni eventi, mi scuso nel caso non ci fossi sempre riuscito. Con la consapevolezza che la città che descrivo non è un museo né un caso clinico: è una comunità viva, minacciata nella sua sopravvivenza, che ha il diritto di incidere maggiormente nella scelta del proprio futuro. E con la convinzione che capire come è arrivata fin qui – attraverso quale serie di cadute e risalite, rivendicazioni e delusioni, miti e realtà, promesse mantenute e tradite – sia il primo passo per immaginare cosa potrebbe ancora diventare.

Roberto Scarpa 2026

CAPITOLO I

Tra fine della sovranità e costruzione del mito: Venezia dopo il 1797

1.1 La caduta della Serenissima, trauma politico e identitario

La caduta della Repubblica Serenissima il 12 maggio 1797 segna la fine di una gloriosa storia e l'inizio di un'altra, forse meno gloriosa ma certamente importante: la storia di una rivendicazione. Nei 3 secoli successivi – in varie forme e con svariati metodi – la città non ha mai smesso di chiedere un trattamento ed una considerazione "speciali", fino alla restituzione, anche solo parziale, di quell'autonomia che le era stata rubata. Nelle seguenti pagine cercherò di procedere con ordine, descrivendo i fatti che hanno portato alla percezione di una mancanza e alla nascita di un'istanza.

– Una città attonita

La caduta è un fatto storico ampiamente analizzato ma è stato anche un trauma politico e identitario, che la maggior parte dei veneziani ha vissuto in modo interiore e silenzioso. Questo è testimoniato dalla quasi totale assenza di manifestazioni pubbliche o di tentativi di resistenza, se si eccettua l'episodico "grido furibondo del popolo ammucchiato tra la Piazza e la Piazzetta in risposta al *Viva la libertà* del generale Salimbeni (vecchio ufficiale veneziano filo-francese)" [1] al momento dell'abdicazione del Maggior Consiglio. Poi via via la collera del popolo, che voleva difender la propria indipendenza più che la Repubblica e i privilegi del patriziato, in pochi giorni si era dissolta. Sul piano istituzionale invece significava la perdita di quella indipendenza che per secoli aveva mantenuto Venezia e suoi domini nel novero dei più grandi ed influenti stati europei. La perdita di questa autonomia ed il passaggio alla dipendenza di altri governi, altri stati, altre potenze e la sottomissione a queste, non venne percepita immediatamente da tutti. Qualcuno si era illuso di poter mantenere una forma d'indipendenza sotto controllo francese all'indomani dell'istituzione della Municipalità, altri invece avevano capito che si trattava della fine di un'epoca millenaria quindi non un semplice cambio di regime, piuttosto la fine di un ordine del mondo che sembrava destinato a durare per sempre. Sta di fatto che il lutto venne elaborato in modi diversi e per quanto riguarda la sopravvivenza stessa della città e il rischio della perdita della sua identità, nei decenni successivi ci fu chi non si rassegnò del tutto.

[1] Alvise Zorzi, La Repubblica del Leone. Storia di Venezia, Milano, Tascabili Bompiani, IV ed., 2008, p. 532.

– Prima della caduta. Gli ultimi anni

La città arrivava a questo passaggio indebolita, ma non ancora arresa: da tempo la vita politica era attraversata da una crisi che ne erodeva l'autorevolezza e il ruolo internazionale, mentre si cercava di difendere un'identità e una dignità di Stato attraverso la neutralità in un continente dominato dai grandi stati nazionali e sovranazionali. Una prima immagine efficace di questa fase la offre Girolamo Dandolo che, in "La caduta della Repubblica di Venezia ed i suoi ultimi cinquant'anni", descrive una Venezia capace di resistere oltre le aspettative degli osservatori europei, mantenendo fino all'ultimo una concezione orgogliosa della propria sovranità, "da un canto era intimamente compresa dal sentimento della propria debolezza, non lo era meno dall'altro della propria dignità" [2]. Questa descrizione restituisce l'immagine di una città consapevole della debolezza militare ma non disposta ad abbassare la testa, decisa a non rinunciare al proprio ruolo politico.

Questo orgoglio patriottico era un fatto culturale, quasi "antropologico": Venezia viveva della memoria dei propri secoli, e la sua identità non risiedeva più soltanto nei territori o nelle flotte, ma nelle istituzioni, nei riti e nella percezione diffusa che quella storia non potesse finire davvero. La città credeva in sé come in una sorta di religione civile e spesso dimostrava di non avere la capacità di valutare correttamente la portata degli sconvolgimenti esterni, quasi vivesse sospesa in una dimensione protetta ed estranea al contesto internazionale in rapido cambiamento. Anche quando i segni del declino furono evidenti – economia rallentata, potere militare ridotto, alleanze più fragili – la Repubblica continuò a comportarsi come uno Stato pienamente sovrano, fortemente convinto della propria eccezionalità, una percezione rimasta nel DNA dei veneziani ancora per secoli.

Dandolo – inoltre – sostiene che Venezia, anche nell'ultimo secolo, non poteva rinunciare al controllo del proprio destino politico, soprattutto in mare e nei territori oltre l'Adriatico, come se il mare tenesse in vita un'idea di potenza anche quando la realtà la contraddiceva [3]. Alla fine, però, quella pretesa di controllo venne meno: mentre Venezia continuava a percepirsi come soggetto politico autonomo, le potenze europee la consideravano già una pedina nello scacchiere generale. La città capì troppo tardi di star perdendo il controllo della propria storia e la reazione alla caduta fu un misto di affetto per la propria tradizione e incredulità, perché nessuno era davvero pronto a immaginare una Venezia senza la Serenissima. Nella cultura politica veneziana, l'indipendenza e l'autogoverno non erano concetti astratti: erano un'abitudine, un linguaggio e perfino un rito. Ed è forse per questo che la caduta non

[2] Girolamo Dandolo, La caduta della Repubblica di Venezia ed i suoi ultimi cinquant'anni, pp. 28–29.
[3] Ivi, p. 28.

generò una risposta spettacolare ma un vuoto improvviso in una città che osservava attonita. I veneziani, quasi tramortiti, non erano preparati a considerare sé stessi fuori dalla propria storia.

– Intrappolata tra passato e futuro non capiva il presente

Negli ultimi decenni il patriziato veneziano rimase politicamente e socialmente chiuso in un orizzonte metropolitano, senza sviluppare forme stabili di integrazione delle élite della Terraferma e dello Stato da Mar. Questo isolamento rese lo Stato veneziano fragile e poco reattivo di fronte alla crisi del 1797 [4]. In questo quadro, la preoccupazione che finì per prevalere fu quella di salvare Venezia più che l'intero Stato, ma alla prova dei fatti non si riuscì a salvare né l'una né l'altro.

Questa contraddizione è colta bene anche da Federico Moro, che mostra come alla vigilia del 1797 la città fosse intrappolata fra la retorica del passato e la necessità di guardare avanti, con un patriziato diviso fra innovatori e conservatori [5]. Venezia era chiamata ad "agire", ma si muoveva dentro un quadro politico in dissoluzione, segnato dall'incapacità di rinnovare le istituzioni in un contesto europeo che cambiava più rapidamente della sua capacità di reagire e forse anche di comprendere, tenacemente ancorata alla neutralità obbligata e a un'oligarchia sempre più autoreferenziale. La scena politica veneziana assomigliava così a un teatro che continuava a offrire la stessa rappresentazione: rituali intatti, forme immutate, mentre fuori la storia accelerava; le tensioni tra patrizi innovatori e conservatori erano state ricomposte senza intaccare l'ordine costituito, e le nuove idee provenienti d'oltralpe erano rimaste circoscritte all'interno di una piccola parte del patriziato [6]. Nelle Venezia del tempo convivevano due sentimenti opposti, la consapevolezza della crisi e l'illusoria fiducia nella durata secolare della Repubblica. Questa doppia corrente attraversava tanto l'aristocrazia quanto i ceti popolari: da una parte cresceva il pessimismo verso la capacità politica del governo, dall'altra resisteva l'idea che Venezia potesse rimanere eternamente sovrana.

Dopo secoli di compromessi politici e di sopravvivenza diplomatica, finì un mondo che sembrava intoccabile. I veneziani furono spiazzati non tanto dall'arrivo dei francesi, quanto dalla rivelazione improvvisa della propria debolezza. L'assenza di opposizioni manifeste e organizzate era un fatto che descriveva bene i contorni di un impatto emotivo e psicologico annichilente, spiazzante, quasi paralizzante.

[4] Alvise Zorzi, La Repubblica del Leone. Storia di Venezia, Milano, Tascabili Bompiani, IV ed., 2008, capp. XI («Il declino») e XII («La caduta»).
[5] Federico Moro, Venezia contro Napoleone. Morte di una Repubblica, Venezia, Helvetia Editrice, 2017, spec. p. 44.
[6] Girolamo Dandolo, La caduta della Repubblica di Venezia ed i suoi ultimi cinquant'anni, pp. 629–632.

– Lo sfregio

A rendere ancor più grave questo trauma "senza rumore" contribuirono anche gesti simbolici che colpirono direttamente l'identità cittadina. Tra questi, l'ordine di abbattere o scalpellare i leoni di San Marco – simbolo secolare della sovranità veneziana – rappresentò uno degli atti più dolorosi, la cui pesantissima portata psicologica è facilmente intuibile: con il decreto del 29 maggio 1797 il Comitato di salute pubblica intimò alla Municipalità di eliminare i simboli marciani dallo spazio urbano [7]. Fu un vero sfregio, non era un atto militare, ma una violenza ideologica, pensata per colpire i simboli e dichiarare conclusa non solo la Repubblica, ma la legittimità stessa della sua memoria; anche in questo caso, l'atto si consumò senza una risposta collettiva visibile, davanti a una popolazione frastornata, rimasta in un attonito silenzio.

Con la caduta, infine, si incrinarono anche gli orizzonti identitari dei veneziani. Il popolo, i patrizi, il clero, i mercanti: tutti persero, nello stesso momento, l'elemento attorno a cui ruotava la vita politica e quotidiana della città. I patrizi videro finire il loro ruolo politico, i mercanti persero il loro spazio economico privilegiato, il popolo vide crollare l'ordine quotidiano che aveva regolato per secoli la sua esistenza; da questa perdita condivisa nacque anche un mito nuovo, quello di una Venezia tradita dalla storia, sottratta alla propria sovranità più che conquistata.

Nella stessa impostazione politico-ideologica della Municipalità che prese il posto del Maggior Consiglio e delle istituzioni repubblicane nel governo della città stava "il vero e più grave difetto d'origine della Municipalità provvisoria, era un difetto mortale […]: quello di essere per l'appunto, una Municipalità provvisoria, cioè un governo locale, che ripeteva, per la capitale e per il dogado, lo schema governativo delle città della terraferma" [8]. In questa equiparazione di Venezia, che era capitale di un grande Stato, alle altre città che furono parte del suo dominio c'era un evidente declassamento che non teneva minimamente conto del ruolo, della storia, della posizione internazionale e della tradizione secolare della città.

– In conclusione

Riassumendo le riflessioni su quel periodo si può concludere che la Serenissima aveva costruito un ordine del mondo fondato sull'equilibrio interno e una talassocrazia esterna, tenendo insieme una società in bilico tra conservazione e riforma, tra popolo e aristocrazia. Assieme a questa realtà si dissolse anche un modo di pensare il presente e, soprattutto, il futuro, riempiendolo di incertezza: il

[7] Comitato di salute pubblica, Decreto alla Municipalità di Venezia per l'abbattimento dei leoni di San Marco, 29 maggio 1797, trascrizione in: Serenissima News,https://www.serenissima.news/29-maggio-1797-il-comitato-di-salute-pubblica-alla-municipalita-di-venezia-decreta-che-siano-abbattuti-i-leoni-di-san-marco/, (consultato 10.12.2025)
[8] Alvise Zorzi, La Repubblica del Leone. Storia di Venezia, Milano, Tascabili Bompiani, IV ed., 2008,p. 355

1797 fu quindi una crisi politica ma contemporaneamente psicologica, morale, e per certi versi, spirituale. L'identità veneziana si era fondata sull'idea di continuità e stabilità, e l'interruzione improvvisa di questa linea rassicurante lasciò un vuoto che nell'Ottocento e oltre sarà colmato da memoria, mito e nostalgia.

La caduta della Serenissima, però, non chiuse la storia di Venezia. Il secolo successivo fu politicamente travagliato ma, al tempo stesso, culturalmente ed economicamente fecondo: la città continuò la propria storia in forme diverse, non più capitale di un grande impero multietnico, ma capitale culturale e centro d'attrazione internazionale. Dopo il 1797 si aprì la fase in cui Venezia iniziò a costruire un rinnovato mito di sé stessa e della propria libertà perduta, dando vita a un modo nuovo di essere veneziani: non più cittadini di una potenza indipendente, ma eredi di una memoria che ha continuato a plasmare politica, cultura e società, senza rinunciare mai a quell'idea di eccezionalità che si tradurrà nella ripetuta richiesta di riconoscimento della propria specialità.

1.2 Il primo dominio austriaco (1798–1805): identità ferita, continuità apparenti e nuove forme di adattamento

– Venezia tradita

«Il sacrificio della patria nostra è consumato; tutto è perduto; e la vita, se pur ne verrà concessa, non ci resterà che per piangere le nostre sciagure e la nostra infamia». Con questa frase, l'11 ottobre 1797, Ugo Foscolo metteva in prosa una sensazione che a Venezia circolava da mesi: l'idea di essere stati venduti, consegnati ad altri senza poter intercedere, senza avere avuto la possibilità di difendere la propria libertà. Mario Isnenghi ha definito le Ultime lettere di Jacopo Ortis «un documento storico e un'opera letteraria» [9], perché dentro quelle pagine non si trova soltanto la tragedia personale di Jacopo, ma anche la voce di una città che si accorge di aver perso sé stessa. Campoformio non apparve come un semplice trattato tra potenze, bensì come la rottura di un orizzonte di attese ed illusioni su un nuovo corso di indipendenza e libertà – sotto l'egida francese – che sembrava realistico fino a pochi mesi prima. Firmato il 17 ottobre 1797 a Venezia se ne conobbero i contenuti solo il 28. Fu probabilmente quel giorno il momento in cui i veneziani capirono di aver perduto la propria indipendenza, l'autonoma gestione del proprio destino. Un amaro risveglio dopo lo stordimento, l'inconsapevolezza seguite all'abdicazione del Maggior Consiglio del 12 maggio dello stesso anno.

– Il passaggio di consegne, città come merce di scambio.

[9] Mario Isnenghi, Se Venezia vive, p. 26.

Distefano e Paladini hanno raccontato con grande chiarezza il passaggio di consegne fra francesi e austriaci: «Il 18 gennaio 1798 le poche centinaia di soldati francesi rimasti al comando del generale Sérurier, debitamente gratificato dai dieci della Municipalità che amministrava la città con il dono di un anello d'oro, lasciavano Venezia di buon mattino, mentre facevano il loro ingresso le truppe imperiali. Quel giorno Venezia cessava di essere "città sovrana", la città che per secoli aveva nutrito le menti di uomini ed artisti con il mito della sua libertà e indipendenza […] entrava ora nella comunità multinazionale dei domini ereditari dell'augustissima Casa d'Austria» [10]. In poche ore cambiò la bandiera, cambiò l'esercito, cambiò la gerarchia del potere; ciò che non cambiò, almeno nel primo momento, fu la fatica dei veneziani a rendersi conto di che cosa significasse davvero per il futuro della città, che rimaneva attonita difronte agli eventi che la riguardavano senza più il controllo del proprio destino.

Venezia non era più una repubblica e non era più neanche la municipalità legata ai francesi: diventava una realtà dipendente da Vienna. I francesi avevano aperto i cuori degli idealisti veneziani promettendo di regalare alla città un governo giusto, democratico e con un buon grado di autonomia, coerente con gli ideali rivoluzionari; gli austriaci ebbero almeno l'onestà di non illudere i veneziani con tutta quella retorica, senza fare ingannevoli promesse né alimentare illusorie speranze.

– L'amministrazione austriaca prudente

Il dominio austriaco trovava un tessuto sociale già segnato dal trauma del 1797. Le prime settimane del nuovo regime furono vissute in un clima misto di sollievo e inquietudine: sollievo perché cessavano le requisizioni, le violenze e le pressioni dei francesi; inquietudine perché era chiaro che non si stava tornando alla libertà, ma si entrava in un'altra forma di subordinazione.

Le autorità asburgiche provarono fin dall'inizio a "normalizzare" la situazione senza rompere bruscamente con tutte le consuetudini precedenti. La loro linea fu quella di dare alla città l'impressione che una parte dell'ordine antico rimanesse intatta e, nello stesso tempo, di togliere alle sopravvissute istituzioni veneziane la loro sostanza politica. Nella prima fase del governo imperiale si costruì così quello che Distefano e Paladini hanno definito una sorta di «continuità apparente» con l'assetto precedente [11]. Le forme, i simboli, alcune cariche pubbliche restarono riconoscibili, ma non servivano più a esprimere una sovranità: diventavano strumenti utili a mantenere tranquilla una popolazione abituata a riconoscersi nei propri riti civici. Gli austriaci tendevano a usare questa tecnica

[10] Giovanni Distefano – Giannantonio Paladini, Storia di Venezia 1797–1997. 2. La Dominante dominata, pp. 19–20.
[11] Ivi, pp. 24–25.

soprattutto nei territori con una forte memoria storica e un'identità collettiva consolidata; Venezia rientrava pienamente in questo profilo.

Il generale Wallis, che fu il primo comandante militare, rappresentò bene questa linea prudente. Si trovò davanti una città orgogliosa, percorsa da un dolore ancora fresco, ma educata per secoli all'obbedienza verso le sue magistrature. L'Impero scelse di tenere in evidenza alcune figure della vecchio patriziato, inserendole nella nuova amministrazione. In realtà si trattò più di un gesto rassicurante verso l'opinione pubblica che di un vero riconoscimento del loro ruolo politico. I nodi decisivi venivano sciolti a Vienna; a Venezia restava un apparato locale chiamato soprattutto a gestire l'ordinario e a garantire l'ordine pubblico, non a decidere la direzione di marcia della città.

Come detto non pochi veneziani, all'inizio, guardarono alle truppe imperiali come a una sorta di liberazione. L'esperienza dell'occupazione francese era stata pesante e per molti l'arrivo degli imperiali fu un rasserenamento. Dopo l'esperienza della Municipalità, la crisi economica, le requisizioni, il clima di incertezza portato dai francesi, il ritorno di un potere "tradizionale" sembrò promettere stabilità [12]. Questo sentimento, però, non resistette a lungo. I primi provvedimenti misero in chiaro la natura del nuovo rapporto, al di là di quell'operazione – puramente formale e propagandistica – sul rinnovato ruolo riconosciuto a una piccola parte del patriziato: la guardia civica venne soppressa, il sistema fiscale fu riorganizzato con un carico più pesante, la giustizia fu ristrutturata secondo i modelli dell'Impero e molti funzionari locali furono sostituiti da uomini provenienti da altre regioni dei domini asburgici [13]. Le regole che arrivavano da Vienna portavano ordine, ma allo stesso tempo introducevano una distanza evidente: la città cominciò a intuire che il centro delle decisioni si era spostato altrove e che lo spazio per far valere la propria voce si era terribilmente ristretto.

– La reazione dei veneziani: il patriziato

Per capire quanto questa fase pesò sull'immaginario collettivo, è importante tener conto di come i veneziani si vedevano. Erano abitanti di una città che aveva perso il rango di capitale ma si sentivano eredi della Serenissima. Nella vita quotidiana – nelle feste, nelle forme del parlare, nella toponomastica, nei palazzi – la storia repubblicana continuava a essere una presenza concreta. Essere classificati come "provincia" dell'Impero non significò soltanto cambiare cornice amministrativa, ma anche un declassamento simbolico oltre che sostanziale. Il termine stesso "provincia" iniziò a

[12] Alvise Zorzi, *La Repubblica del Leone. Storia di Venezia*, Milano, Tascabili Bompiani, IV ed., 2008, p. 561.
[13] Giovanni Distefano – Giannantonio Paladini, Storia di Venezia 1797–1997. 2. La Dominante dominata, pp. 31–36, 81–83.

circolare con un'intonazione amara: evocava l'idea di un centro decisionale lontano e di una città che veniva collocata in una posizione periferica rispetto alle scelte che contavano davvero [14].

Le reazioni all'interno della società non furono uniformi. Il patriziato capì in fretta che non occupava più il posto che aveva avuto per secoli anche se in un primo momento aveva sperato in una propria riabilitazione. Chi tra loro aveva sperato che con la fine della Municipalità democratica di stampo francese alcune prerogative politiche tipiche del patriziato sarebbero potute tornare in auge si rese presto conto della realtà. Da ceto dirigente divenne una categoria di notabili utili al nuovo governo, ma senza il controllo delle leve principali del potere [15]. I "barnabotti", che già nel Settecento vivevano in condizioni precarie, persero anche quel poco margine di influenza che avevano conservato. Perfino le famiglie più importanti si trovarono di fronte al problema di dover ridefinire la propria posizione: i titoli, i precedenti incarichi, il prestigio sociale non garantivano più di per sé una funzione nella gestione della città, e anche l'economia legata alle rendite e alle imprese commerciali del patriziato entrò in sofferenza.

Proprio in questa fase cominciò a delinearsi un nuovo modo di essere aristocratici a Venezia. Una parte, numericamente limitata, accettò incarichi all'interno dell'apparato imperiale, in ruoli che apparivano onorifici ma più rappresentativi che operativi quindi con poteri molto ridotti. Altri patrizi intrapresero strade diverse allontanandosi dall'amministrazione cittadina: si dedicarono a opere di beneficenza, fondazioni religiose, iniziative educative, oppure ad attività municipali che non avevano un peso politico ma mantenevano vivo il senso di responsabilità verso la città. Stuart Woolf ha osservato che «durante il dominio austriaco, erano frequenti, da parte dei principali patrizi veneziani, l'indifferenza o il rifiuto di cariche, in alcuni casi l'ostracismo: per lo più i nobili si ritirarono in attività familiari e civiche, occupandosi di istituzioni caritatevoli o iniziative educative» [16]. Ma ciò che col tempo fu sempre più evidente era la crisi economica del patriziato provocata dalla perdita del potere politico che ebbe profonde ripercussioni sulle economie delle famiglie dell'albo d'oro. La direzione politica della città e del suo impero marittimo aveva come conseguenza il monopolio delle grandi attività mercantili che era stato per secoli riservato al patriziato; ora senza più autorità politica e controllo dello Stato la ricchezza dell'ex classe di governo aristocratica e la sua stessa sopravvivenza erano minacciate e non tardarono le conseguenze. L'agiatezza economica delle famiglie fu

[14] Ivi, pp. 31–33, 88–89.
[15] Ivi, pp 88-90.
[16] Stuart Woolf, Il culto del passato: Venezia come mito, in L'Ottocento (1797–1918), Enciclopedia Treccani, sezione «Nota introduttiva», disponibile online: https://www.treccani.it/enciclopedia/l-ottocento-1797-1918-nota-introduttiva_%28altro%29/, (consultato 12.12.2025)

pesantemente ridotta al punto che col tempo la vendita di proprietà fondiarie appartenute ai patrizi a favore della nuova borghesia diventò una prassi consolidata. [17]

– Il popolo

Anche i ceti popolari vissero un passaggio non semplice. Per molti artigiani, lavoratori legati all'acqua, piccoli commercianti e impiegati, il problema non si presentò subito come una questione di "Impero sì / Impero no", ma come un cambiamento nel modo in cui la città veniva percepita. Venezia, che era stata una città dove le regole nascevano da consuetudini riconoscibili e da rapporti diretti con le magistrature, diventò un luogo in cui le decisioni venivano elaborate altrove, con procedure rigide e standardizzate e comunicate attraverso una lunga catena di passaggi previsti dal nuovo apparato amministrativo. Per una popolazione abituata a prassi informali e flessibili, si trattò di un cambiamento che generò spesso un senso di estraneità rispetto alle nuove istituzioni [18]. Ci fu quindi una progressiva perdita di contatto col potere e i centri decisionali. Da qui nacque una nostalgia particolare: non tanto per un passato idealizzato in cui non esistessero problemi, quanto per un tempo in cui si aveva l'illusione di contare qualcosa nelle dinamiche del potere [19]. Il senso di alienazione che derivava difronte ad un potere non più autoctono e col quale non vi era più alcuna confidenza, prendeva il posto di quella complicità tra classe di potere e popolo che per secoli aveva compattato e resa grande Venezia.

– La memoria, i simboli: la Serenissima viene idealizzata.

In pochi anni la memoria della Repubblica cominciò a cambiare. L'idealizzazione della Serenissima Repubblica era un processo già in atto da qualche secolo ma ora avveniva in un contesto diverso: senza più l'indipendenza. La Serenissima "vera", con i suoi conflitti interni e i limiti della sua classe dirigente, lasciò spazio, nel pensiero collettivo, a una Serenissima "ricostruita": un riferimento ideale e nostalgico a un'epoca in cui Venezia decideva per sé. Le Ultime lettere di Jacopo Ortis, già citate, raccontavano bene questo passaggio: la patria perduta di cui parlava Foscolo non coincideva con un confine preciso sulla carta geografica, ma con un orizzonte mentale in cui la libertà politica diventava

[17] Ivi; Giovanni Distefano – Giannantonio Paladini, Storia di Venezia 1797–1997. 2. La Dominante dominata, St Ve 1, pp. 21–23.
[18] Giovanni Distefano – Giannantonio Paladini, Storia di Venezia 1797–1997. 2. La Dominante dominata, pp. 34–35.; Valentina Dal Cin, [articolo nel PDF fornito], centrale, p. 185
[19] Stuart Woolf, Il culto del passato: Venezia come mito, https://www.treccani.it/enciclopedia/l-ottocento-1797-1918-nota-introduttiva_%28altro%29/, (consultato 12.12.2025; Giovanni Distefano-Giannantonio Paladini, Storia di Venezia 1797–1997. 2. La Dominante dominata, pp. 33–35.

il cuore dell'identità. Campoformio, per quella generazione, segnò una linea: prima c'era un mondo, dopo bisognava inventarne un altro.

Le autorità imperiali conoscevano il peso di questi simboli e cercarono di gestirli senza spezzarli del tutto, procedettero senza strappi troppo evidenti. Introdussero riforme e controlli severi ma tennero in vita, seppur in forma ridotta, alcuni elementi dell'antico assetto: certe magistrature rimasero in piedi, anche se con competenze ridotte, alcune cerimonie pubbliche furono mantenute, e il linguaggio amministrativo recuperò talvolta formule della tradizione repubblicana.

Gli antichi simboli – il Leone di San Marco, il ricordo del Senato, alcuni riti pubblici – continuarono a circolare, ma erano rimasti memoria e tradizione non strumenti di governo: divennero perciò punti di riferimento affettivi. Venezia cominciò a pensarsi come amministrata da altri, ma ancora custode di un patrimonio che nessun trattato avrebbe potuto cancellare del tutto. Nei decenni successivi questo modo di sentirsi "diversi" alimentò un municipalismo orgoglioso, forme di patriottismo culturale e, più avanti, richieste sempre più esplicite di margini di autonomia rispetto ai centri decisionali. Il ridimensionamento politico non cancellò il mito della città; piuttosto ne creò uno nuovo, lo spinse a cambiare forma e a radicarsi nella memoria collettiva.

Nel concreto della vita quotidiana, le riforme imperiali toccarono il porto, il commercio, i servizi alla popolazione, la gestione degli spazi pubblici. Cambiarono le priorità: il ridimensionamento del ruolo strategico della città si accompagnò a una crescente attenzione per il suo tessuto sociale e per le sue istituzioni culturali. Proprio in questi anni si misero alcune basi di quella immagine di Venezia che crescerà nell'Ottocento: meno centro di potere politico, più centro simbolico e culturale. Il primo dominio austriaco fu quindi una fase dura, ma anche un periodo in cui la memoria collettiva iniziò ad essere rielaborata con un'intensità che portò ad un idea di città non più Stato ma comunque "diversa", per passato e presente.

Da questo primo embrione del concetto di "alterità di Venezia" e dopo lunga rielaborazione, nasceranno nei decenni successivi le prime richieste di trattamento normativo e fiscale speciale e nel secolo successivo un desiderio di autonomia basato sul principio della sua "specificità". Fu il lento passaggio dal sentimento della perdita alle istanze di autonomia e riconoscimento rivolte allo Stato.

1.3. 1798–1805: Venezia “provincia”: adattamento, memoria e nuova prospettiva

La prima dominazione austriaca fu una fase di assestamento amministrativo e istituzionale in cui la città si trovò a confrontarsi con il problema di come continuare a essere sé stessa senza il proprio Stato. Il 1798 fu l’inizio di una lunga ricerca identitaria, fatta di adattamenti, illusioni, delusioni e nuove forme di coesione collettiva.

– *“Provincia”: il difficile adattamento alla nuova dimensione.*

La parola nuova che più colpisce è “provincia”, la qualifica che venne attribuita a Venezia. Diventare “provincia veneta” non fu soltanto un mutamento giuridico: fu un cambio di sguardo su sé stessi, una sensazione di perdita di ruolo e ridimensionamento [20].

In questi mesi cominciò a trasformarsi l’immaginario comune: Venezia iniziò a percepirsi “periferica”, priva del baricentro politico che aveva definito la sua identità per secoli e l’ex classe dirigente lo intuì per prima “il patriziato veneziano aveva ormai perso la propria ragion d’essere come ceto dirigente. I contemporanei percepirono nitidamente questo aspetto”[21]

– *Il “metodo” austriaco.*

L’amministrazione imperiale adottò una strategia molto precisa: mantenere all’apparenza ciò che era familiare, ma svuotato della sua funzione politica. Poteva sembrare, anche solo in parte, un “ritorno” all’antica tradizione, ma fu una rappresentazione controllata denominata dagli storici appunto “continuità apparente”, col “trucco” delle magistrature tradizionali conservate nel nome, mentre le reali funzioni venivano affidate a funzionari imperiali [22].

Questo metodo funzionò inizialmente perché parlava alla psicologia collettiva dei veneziani, ancora legata ai propri rituali civici. Il generale Wallis, primo governatore, interpretò bene questo clima. La sua linea politica oscillava fra apertura e controllo: in un primo momento egli confermò le istituzioni

[20] Ivi; Giovanni Distefano – Giannantonio Paladini, Storia di Venezia 1797–1997. 2. La Dominante dominata, St Ve 1, pp. 21–23.
[21] Giovanni Distefano – Giannantonio Paladini, Storia di Venezia 1797–1997. 2. La Dominante dominata, pp. 34–35.; Valentina Dal Cin, [articolo nel PDF fornito], centrale, p. 185
[22] Stuart Woolf, Il culto del passato: Venezia come mito, https://www.treccani.it/enciclopedia/l-ottocento-1797-1918-nota-introduttiva_%28altro%29/, (consultato 12.12.2025; Giovanni Distefano-Giannantonio Paladini, Storia di Venezia 1797–1997. 2. La Dominante dominata, pp. 33–35.

democratiche per poi, con il proclama del 1° marzo 1798, iniziare una lenta progressiva ridefinizione delle stesse, sempre appoggiandosi alla nobiltà locale.

Non solo ma un'ulteriore iniziativa fu quella di ripristinare totalmente il sistema legale e normativo vigente al 1796 in tutto il territorio veneto. Non una "restaurazione" vera e propria ma un riconoscimento, per quanto puramente formale, che ad alcuni patrizi piacque: un parziale ritorno al sistema amministrativo repubblicano con funzionari scelti tra l'antico ceto di governo che quindi in parte divenne una nuova burocrazia. Così scrive Valentina Dal Cin "Il proclama del 31 marzo 1798 risolse anche il problema dell'amministrazione della città di Venezia e del Dogado. Per motivi di opportunità politica, nell'ex Dominante non si poté riportare in vita il Maggior Consiglio, per cui fu necessario creare un organismo ad hoc. Denominato Congregazione delegata, il nuovo istituto era composto dal «corpo de' nobili patrizi possessori». Tutti i componenti della Congregazione nobile delegata appartenevano dunque al patriziato veneziano"[23]. L'obiettivo era mantenere un clima rassicurante, ma senza concedere reali possibilità di autogoverno.

Secondo Alfredo Viggiano i nuovi rapporti tra Vienna e quello che cominciò ad esser chiamato "il Ducato di Venezia" erano regolati da un principio di concertazione, "Quei decreti che vennero chiamati 'Wallis' dal nome del generale che li firmò, miravano a favorire una sorta di avvicinamento fra lo spirito delle leggi del periodo repubblicano e il sistema della monarchia amministrativa austriaca", ma sempre nel quadro di un "compromesso tra antico e nuovo" funzionale a "meccanismi, per lo più ignoti, di controllo sulla società, escogitati dagli austriaci" [24].

– L'umore e la disillusione

Questa parvenza di continuità, però, non durò a lungo. Anzi, i patrizi furono forse il gruppo più colpito da questa trasformazione dal momento che se è vero che alcuni tornarono a occupare cariche amministrative di rilievo è altrettanto vero che non erano più una classe dirigente: erano figure consultive, utili per dare un volto locale al governo imperiale e comunque sottoposte a questo, ma prive del potere di determinare le decisioni.

Nel frattempo, la città era travolta da un umore grigio e spaesato; scrivono Distefano-Paladini ". La vita deve continuare normalmente, come nel passato; sembra esser l'imperativo austriaco, ma Venezia non è soltanto detronizzata, è, soprattutto, spenta, intristita. In Piazza, nel cuore della città, non

[23] Valentina Dal Cin, Il mondo nuovo. L'élite veneta fra rivoluzione e restaurazione (1797-1815), Ed Ca'Foscari, pag. 58
[24] Alfredo Viggiano, Fra Venezia e Vienna. Potere e cultura politica nel Veneto del primo Ottocento. La fine di una capitale, in «Studi Veneziani», n. s., LV (2008), p. 278.

risuonano più «clamori festosi», rimbomba, invece, sempre più spesso, il «passo cadenzato delle pattuglie".[25]

Per questa ragione, in quegli anni il passato diventò lo strumento principale per orientarsi. La memoria repubblicana era un linguaggio ed un collante comune: si ritrovava nelle feste religiose, nelle parrocchie, nelle accademie, nei racconti familiari, perfino nei soprannomi popolari e questo immaginario, ormai indipendente dalla politica concreta, divenne una bussola identitaria.

Non è un caso che proprio in questi anni Giustina Renier Michiel desse alle stampe l'*Origine delle feste veneziane*: un'opera che, sotto forma di ricostruzione erudita delle celebrazioni pubbliche della Serenissima, svolgeva una funzione profondamente contemporanea. Ripercorrere l'origine delle feste significava preservare e trasmettere una memoria civica condivisa, trasformando il rito in uno strumento di appartenenza in una città ormai priva di sovranità politica. Un'altra tessera nella progressiva, inarrestabile costruzione del mito dell'antica repubblica. [26]

– In conclusione

Nel complesso, tra il 1798 e il 1805 Venezia visse in una condizione particolare: non era più sovrana, ma non era nemmeno una città assimilata del tutto all'Impero; come poteva esserlo? Oltre 1000 anni di storia autonoma e indipendente non si cancellano in pochi anni e per molti versi non si cancellarono mai del tutto. Era una comunità che conservava una memoria potentissima e una percezione fortissima della propria alterità. Mentre le istituzioni politiche venivano integrate e sostanzialmente dissolte nel sistema amministrativo viennese, la città elaborava una forma diversa di autonomia, non più istituzionale ma culturale. Una "autonomia della memoria", potremmo dire, fondata sulla continuità delle tradizioni, dei riti, dei luoghi simbolici, dei linguaggi.

Come detto nel paragrafo precedente la perdita dello Stato non distrusse l'identità veneziana, la trasformò. Mise al centro concetti come storia, tradizione, cittadinanza locale, ritualità urbana. Attraverso questa trasformazione, Venezia imparò per la prima volta a esistere senza il proprio apparato istituzionale, ma con una coscienza di sé che restava tenace, orgogliosa, resistente (oggi si direbbe "resiliente"). Questo nuovo modo di "essere Venezia" preparò il terreno per l'intero Ottocento: risvegli culturali, richieste di porto franco che si mischiavano a nostalgie per l'indipendenza, fino ad arrivare all'esplosione del 1848–49.

[25] Giovanni Distefano – Giannantonio Paladini, Storia di Venezia 1797–1997. 2. La Dominante dominata, St Ve 1, pag.38
[26] Giustina Renier Michiel, Origine delle feste veneziane, Venezia, 1817–1827; sull'opera come pratica di conservazione e trasmissione della memoria civica veneziana in età post-repubblicana, cfr. anche Stuart Woolf, Il culto del passato: Venezia come mito, in Treccani, "L'Ottocento (1797–1918) – Nota introduttiva"

È in questo periodo che prende forma la Venezia moderna: non più Dominante, ma nemmeno passivamente dominata. Una città con una memoria lunga, capace di tenere unita la comunità e di alimentare, sotto la superficie della quotidianità, l'idea che Venezia dovesse avere un ruolo particolare, diverso, non assimilabile rispetto agli altri territori dell'Impero. Una città che, pur diventando "provincia", non smise mai di sentirsi capitale.

1.4. La ferita diventa mito: memoria, alterità e identità veneziana nell'Ottocento

– Il lungo dopoguerra.

La caduta del 1797 diventò l'inizio di un lungo dopoguerra che percorse buona parte dell'Ottocento e coinvolse almeno due generazioni e in cui la perdita venne elaborata soprattutto nella memoria, più che nella politica quotidiana. L'Ottocento, per Venezia, fu così il secolo in cui la Repubblica scomparve come istituzione, ma rinacque come memoria e pensiero condiviso.

Le memorie ottocentesche tornano spesso sullo stesso punto: della vecchia potenza non resta più la possibilità di decidere del proprio destino, ma restano il nome di Venezia e il ricordo della Serenissima. Il passato viene usato come scudo: non serve solo a dire come stavano le cose "una volta", ma diventa un modo per prendere le distanze dal presente e dalle umiliazioni subite dopo il 1797, una boa identitaria a cui aggrapparsi.

– La leggenda nera: la storiografia arma di resistenza.

Girolamo Dandolo, come abbiamo visto, è uno fra i primi a dare voce a questo sentimento in modo chiaro. Nella sua notevole opera "La caduta della Repubblica di Venezia ed i suoi ultimi cinquant'anni" (1855) descrive gli ultimi decenni del governo veneziano mettendo spesso a confronto due livelli: da un lato una potenza reale ormai ridotta, dall'altro la forza di un'immagine storica che i veneziani continuavano a coltivare. Sostenuto da un forte sentimento nostalgico, tipico anche del clima romantico dell'epoca, Dandolo scrive per restituire una visione positiva del "vecchio Stato", in polemica con i giudizi molto duri sulla storia del governo veneziano che cominciavano a circolare nella prima metà dell'Ottocento. Questi erano stati partoriti, in un primo momento, dall'ambiente democratico-rivoluzionario di ispirazione francese e avevano trovato una certa diffusione. Alfredo Viggiano ha parlato di una vera e propria "leggenda nera" sul governo repubblicano, descritto come

autocratico e arbitrario, diffusa da un'informazione che ormai circolava libera da molte censure: «diversi sono stati i modi con cui è stato vissuto il trauma; svariate le forme di elaborazione del lutto. Circolarono allora numerose narrazioni della tirannica pressione esercitata da uno sclerotico ceto di governo» [27]. Come ha mostrato anche Claudio Povolo, una parte importante della storiografia veneziana dell'Ottocento nasce proprio come risposta, spesso polemica, alle letture esterne, in particolare a quelle francesi e al saggio di Pierre Daru, Histoire de la République de Venise (1819), che tendevano a rappresentare la Repubblica come uno Stato oligarchico, immutabile e oppressivo [28].

Per autori come Dandolo la storiografia diventa quasi un campo di battaglia. Scrivere non serve più a sostenere un governo in carica, ma a salvare l'onore e la memoria di uno Stato che non esiste più. A questo filone appartengono anche Agostino Sagredo, con la sua "Storia civile e politica della Serenissima", e Samuele Romanin, con la "Storia documentata di Venezia", che entra più volte in polemica esplicita con Daru e con chi ne condivideva le teorie.

La diffusione della "leggenda nera" provoca quindi una contro-reazione fatta di studi, ricerche, libri che vogliono "mettere le cose a posto", e che Dandolo stesso presenta con toni molto chiari nella prefazione della sua opera [29]. Questi lavori, già nella metà del XIX secolo, non si limitarono a parlare al mondo colto: filtrando tra il popolo contribuirono a modellare l'immaginario collettivo veneziano, diventando una dopo l'altra le nuove "colonne" ideali su cui si reggeva, a livello storiografico, il mito della Serenissima.

Da questa reazione nacque anche un altro aspetto: i decenni della Repubblica finirono per essere ricordati come un tempo "più giusto", un termine di paragone quasi inevitabile con ciò che era venuto dopo. Non era sentimentalismo né propaganda né un piano politico, ma un modo istintivo di rispondere alla perdita: quanto più Venezia veniva trattata come città periferica, tanto più tornava la memoria di quando decideva per conto proprio. La storia della Serenissima non era più solo elenco di avvenimenti: diventava un repertorio a cui attingere per cercare esempi e modelli positivi. Per molti lo è ancora oggi.

– L'uso del passato: nasce il mito

[27] Alfredo Viggiano, Fra Venezia e Vienna. Potere e cultura politica nel Veneto del primo Ottocento. La fine di una capitale, in «Studi Veneziani», n. s., LV (2008), p. 275.
[28] Claudio Povolo, La creazione della storiografia veneziana, in John Martin – Dennis Romano (a cura di), Venice Reconsidered. The History and Civilization of an Italian City-State, Baltimore–London, The Johns Hopkins University Press, 2000.
[29] Girolamo Dandolo, La caduta della Repubblica di Venezia ed i suoi ultimi cinquant'anni, Venezia, 1855, s.e., pp. 5–7.

Questo uso del passato si capisce meglio se si guarda a come la città era stata rappresentata nei secoli precedenti. André Jean e Marc Loechel hanno mostrato che Venezia, oltre a essere uno Stato, era anche un insieme di immagini ricorrenti: la città-vergine, la città-giustizia, la nuova Roma, la nuova Gerusalemme, una città iconica a tutto tondo [30]. Dopo il 1797 queste immagini non spariscono, ma cambiano ruolo. Prima servivano a sostenere la legittimità del governo, ora nell'Ottocento restavano come patrimonio simbolico, come modo per dire che Venezia era comunque "qualcosa di diverso".

Il crollo della Repubblica non solo non cancellò questo bagaglio di simboli ma lo rese più visibile. Quando l'ordine istituzionale non c'è più restano le sue tracce nella pietra, nelle feste, nelle tradizioni, nei segni. Il Leone di San Marco, riproposto nonostante gli scalpellamenti del periodo giacobino, le architetture cariche di significato, i riti civici, gli spazi urbani come Piazza San Marco continuarono a raccontare una Venezia città distinta da tutte le altre. L'Ottocento è quindi un secolo "sdoppiato": da una parte c'era la Venezia concreta, capoluogo amministrato da governi stranieri; dall'altra c'era una Venezia interiore, legata alla memoria della grandezza repubblicana, che diventava sempre più idealizzata nel susseguirsi delle generazioni. Un mito che alimentò l'arte ma anche le future rivendicazioni.

– Il ruolo del Romanticismo

Dentro questo contesto il Romanticismo trovò spazio quasi naturalmente. L'Ottocento europeo fu il secolo in cui si pianse il passato e si cercarono origini lontane da idealizzare. Gli autori romantici guardavano alla storia con molta partecipazione, costruendo figure esemplari e momenti "eroici". Venezia, con le sue pietre cariche di rimandi e una storia lunghissima alle spalle, diventò l'oggetto naturale di questo sguardo. Nei diari di viaggio, nei dipinti, nei romanzi la città appariva come un luogo sospeso: bella e gloriosa, ma allo stesso tempo segnata dal declino politico. Il sentimento romantico si intrise di queste immagini ma contemporaneamente le plasmò, le diffuse, le amplificò a tutti i livelli. Per il Romanticismo Venezia fu la città ideale.

- Il ruolo della storia.

Da qui diventò più chiaro anche l'aspetto antropologico. Se da una parte la storiografia colta s'impegnava nella battaglia per difendere il glorioso ricordo della Repubblica dall'altra c'era una comunità che aveva perso il proprio Stato, che non decideva più del proprio destino e cercava punti

[30] André Jean – Marc Loechel, Le rappresentazioni della comunità, in Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima, vol. IV, Il Rinascimento. Politica e cultura, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1996, sezioni introduttive e paragrafo "Immagini della città".

fermi in altri ambiti: e tra questi c'erano "le storie" ovvero i racconti tramandati in famiglia. In questo modo la storia non restava confinata nei libri: diventava memoria condivisa, materia emotiva che spesso si traduceva in poesia romantica, opere d'arte ma anche canti, storie e racconti popolari. Mario Infelise lo ha spiegato bene, parlando di un intreccio di "storie, miti e fole" che attraversava giornali, opuscoli, guide per forestieri, mescolando cronaca e narrazione esemplare [31]**.**

Ogni volta che qualcuno riscriveva la storia della città aggiungeva un paragrafo nuovo. A volte metteva in primo piano la libertà, altre volte la giustizia, altre ancora insisteva sull'idea di un equilibrio sociale che forse non è mai esistito in modo così armonico ma diventava comunque un simbolo da idealizzare. Il passato non venne solo custodito: venne elaborato, riorganizzato, semplificato, piegato alle esigenze del racconto. La caduta della Repubblica venne ricordata come il momento in cui calò il sipario, l'oltraggio e il tradimento delle false promesse francesi, gli anni napoleonici come un dominio imposto dall'esterno, il periodo austriaco come una sorveglianza continua sulla città. Venezia appariva come trascinata in un mondo nuovo senza averlo scelto.

– La memoria come lente interpretativa

In tale atmosfera la città continuava a ripensare sé stessa. Fra rimpianto e orgoglio il pensiero tornava sempre alla ferita iniziale: **la perdita** diventò il concetto principale e il passato il termine di confronto per leggere anche i fatti successivi, mentre il linguaggio romantico offriva parole e immagini per raccontarlo toccando il sentimento. La storia venne rimessa insieme come le tessere di un puzzle, non per ricostruire alla lettera ciò che era accaduto, ma per disegnare il profilo di una comunità che aveva conosciuto la libertà, l'aveva perduta e continuava a confrontarsi con quella mancanza, mentre cercava il proprio posto nel nuovo assetto politico e provava ad interpretare il presente alla luce del passato.

La storiografia più recente, e in particolare Mario Isnenghi, ha insistito sul fatto che Venezia è una città che "vive di memoria" [32]. Una formula suggestiva che descrive un modo concreto di abitare la città. La vita quotidiana funziona quasi come un archivio a cielo aperto. I campi, le chiese, le calli, le processioni, i racconti orali, le feste parrocchiali, i nomi dei luoghi che ricordano mestieri o famiglie: tutto concorre a creare una mappa mentale in cui la Serenissima occupava e occupa ancora molto spazio, anche quando le scelte politiche venivano prese altrove, a Vienna, a Milano, a Parigi, a Torino, infine a Roma. La storia e "le storie" entrarono così nel linguaggio di tutti i giorni e divennero una

[31] Mario Infelise, Venezia e il suo passato. Storie, miti, fole, in Enciclopedia Italiana, Appendice, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002 (voce consultabile online su Treccani).
[32] Mario Isnenghi, Se Venezia vive. Una storia senza memoria, Venezia, Marsilio, 2021, in particolare i capitoli "Venezia, città nuova" e "Preludi a un'insurrezione".

parte naturale del modo in cui i veneziani raccontavano sé stessi e la propria città alle generazioni successive e al resto del mondo.

1.5 Il mito in scena: artisti, letteratura e cultura visiva nella Venezia post-repubblicana

Oltre alla storiografia – che tanta parte ebbe nella formazione del mito – un ruolo decisivo nella costruzione identitaria dell'Ottocento avvenne nelle forme attraverso cui la città venne immaginata, sentita, raccontata, messa in scena. Qui entrarono in campo gli artisti, i musicisti, i drammaturghi, i canti, gli editori di memorie popolari, i pittori che raccontarono Venezia attraverso figure, gesti, sfumature di luce. Furono loro – più dei funzionari, più dei politici, più degli amministratori – ad intercettare e amplificare le vibrazioni profonde della città. Gli artisti funzionano come una sorta di sismografo emotivo: captano prima degli altri le tensioni, le malinconie, i desideri irrisolti, lo spirito diffuso. Solo alcuni esempi della grande produzione artistica che Venezia ispirò in tutti i campi nel XIX secolo:

– La poesia

« Ero a Venezia, sul Ponte dei Sospiri,
un palazzo da un lato e una prigione dall'altro.
Ho visto i suoi monumenti sorgere dalle onde,
come per la bacchetta di un incantatore.
Migliaia di anni hanno steso le loro ali scure intorno a me,
e una gloria morente sorride su quei tempi lontani,
quando più di una terra soggiogata ammirava i monumenti di marmo del leone alato,
quando Venezia, seduta nella sua gloria, aveva posto il suo trono sulle sue cento isole »
QUARTO CANTO (4-1) DA "CHILDE HAROLD" [33]

Byron è un esempio chiaro di come la Venezia post-repubblicana fosse stata rapidamente assorbita nell'immaginario romantico europeo: il suo è un contributo fondamentale per cogliere lo spirito che aleggiava a Venezia. In quest'epoca la città appariva come "gloria morente", splendente e insieme

[33] Lord Byron, *Childe Harold's Pilgrimage*, Canto IV, strofe 1–2, 1818; per il contesto veneziano si veda anche la produzione poetica ed epistolare degli anni 1816–1819.

irreversibilmente declinante, e proprio questa ambivalenza contribuì a fissarla come mito visivo e ideale [34].

– La pittura

La pittura partecipò con particolare efficacia alla costruzione del mito ottocentesco di Venezia: la veduta non si limitò a registrare il paesaggio, ma lo trasformò in luogo della memoria, della perdita e della sopravvivenza simbolica della città [35].

In questa prospettiva, William Turner elaborò nelle sue vedute veneziane una città di acqua e di luce, sospesa fra visione reale e immagine interiore. Nel Campo Santo, Venice (1842), il profilo urbano della laguna è accostato all'isola-cimitero di San Michele: il paesaggio diventa così una meditazione sulla grandezza trascorsa e sulla fragilità di Venezia, resa da una pittura nella quale forme, cielo e acqua tendono a dissolversi nella luce [36].



Figura 1. Joseph Mallord William Turner, The Campo Santo, Venice, 1842, olio su tela, 62,2 × 92,7 cm, Toledo Museum of Art, inv. 1926.63. Veduta della laguna con Venezia sulla sinistra e l'isola-cimitero di San Michele sulla destra.

Alla stessa sensibilità romantica, pur senza un rapporto diretto di allievo e maestro, si avvicina il francese Félix Ziem. Vicino all'esperienza di Barbizon e attento alla lezione luministica di Turner, Ziem costruisce nelle sue vedute una Venezia rarefatta, nella quale i riflessi dell'acqua, le imbarcazioni e i monumenti lontani diventano elementi di una memoria poetica. In Venice, Evening

[34] Lord Byron, *Letters and Journals*, anni veneziani (1816–1819), per la costruzione dell'immagine romantica e decadente di Venezia.(Si veda, come supporto divulgativo, la sintesi: https://www.veravenezia.com/letteratura/lord-byron-venezia.html)

[35] Per l'inquadramento critico delle vedute veneziane e della loro fortuna nell'immaginario ottocentesco, cfr. Turner and Venice, catalogo della mostra, Venezia, Museo Correr, 2011; materiali di approfondimento sul sito dei Musei Civici di Venezia: https://correr.visitmuve.it/.

[36] Joseph Mallord William Turner, The Campo Santo, Venice, 1842, olio su tela, 62,2 × 92,7 cm, Toledo Museum of Art, inv. 1926.63. La scheda del museo descrive Venezia come «radiant, if somewhat shabby» e propone l'isola-cimitero di San Michele come possibile simbolo del lento declino ottocentesco della città un tempo imperiale: Toledo Museum of Art, The Campo Santo, Venice, https://emuseum.toledomuseum.org/objects/55227/the-campo-santo-venice, consultata il 5 gennaio 2026.

(ca. 1865), la luce del tramonto trasfigura l'imbocco del Canal Grande in un'immagine sospesa fra presenza concreta e bellezza sopravvissuta [37].



Figura 2. Félix François Georges Philibert Ziem, Venice, Evening, ca. 1865, 43,3 × 55 cm, Walters Art Museum, Baltimora, inv. 37.158. Veduta dell'imbocco del Canal Grande al tramonto, con Santa Maria della Salute, Palazzo Ducale e campanile di San Marco.

Questo processo di mitizzazione attraversò linguaggi diversi e si sviluppò per diversi decenni. Un'immagine particolarmente eloquente del mito ottocentesco di Venezia è offerta dal pittore veneziano Vittorio Emanuele Bressanin nell'Ultimo Senato della Repubblica di Venezia del 1887. Novant'anni dopo la caduta della Serenissima, il pittore raffigura un anziano senatore che, conclusa l'ultima seduta del Maggior Consiglio, scende con passo grave la Scala dei Giganti di Palazzo Ducale. La toga rossa dei Pregadi e la parrucca all'antica conservano la pompa di un ordine politico ormai tramontato, mentre lo sguardo abbassato del magistrato esprime dignità e rassegnazione. Il personaggio non vale soltanto come individuo, ma come figura dell'intera città: Venezia appare insieme depositaria della propria grandezza storica e consapevole della perdita della propria autonomia repubblicana. Il quadro non propone perciò una semplice scena di decadenza, ma trasforma la fine della Serenissima in un dramma civile e in un'immagine della città sopravvissuta alla propria potenza [38].

[37] Félix François Georges Philibert Ziem, Venice, Evening, ca. 1865, 43,3 × 55 cm, Walters Art Museum, Baltimora, inv. 37.158. La scheda del museo descrive il tramonto all'imbocco del Canal Grande, con Santa Maria della Salute, Palazzo Ducale e campanile: Walters Art Museum, Venice, Evening, https://art.thewalters.org/object/37.158/, consultata il 5 gennaio 2026. Per la relazione di influenza e prossimità stilistica con Turner, non di discepolato diretto, cfr. Pierpaolo Luderin, «1868. Félix Ziem: il ritorno a Venezia», in Nico Stringa e Stefania Portinari (a cura di), Venezia 1868: l'anno di Ca' Foscari, Venezia, Edizioni Ca' Foscari, 2018, pp. 121–145, https://edizionicafoscari.unive.it/media/pdf/books/978-88-6969-295-6/978-88-6969-295-6-ch-12_O4irNCh.pdf.

[38] Vittorio Emanuele Bressanin, L'ultimo Senato della Repubblica di Venezia, 1887, olio su tela, Venezia, Museo Correr. La tela raffigura un anziano senatore in discesa dalla Scala dei Giganti dopo l'ultima seduta del Maggior Consiglio del 12 maggio 1797; nell'interpretazione proposta dai Musei Civici il magistrato diviene simbolo dell'intera città, mentre la pompa della toga e della parrucca contrasta con la realtà storica della fine della Repubblica: Musei Civici di Venezia, L'ultimo Senato della Repubblica di Venezia, https://palazzoducale.visitmuve.it/it/eventi/archivio-eventi/ospiti-a-palazzo-lultimo-senato-della-repubblica-di-venezia/2023/04/23056/lultimo-senato-della-repubblica-di-venezia/, consultata il 5 gennaio 2026. Per il quadro generale della Venezia ottocentesca e del «mito della morte» della città, cfr.



Figura 3. Vittorio Emanuele Bressanin, L’ultimo Senato della Repubblica di Venezia, 1887, olio su tela, Museo Correr, Venezia. Il senatore che discende la Scala dei Giganti rende visibile il tramonto della Repubblica quale dramma dell’intera città.

Anche nelle vedute notturne di Ippolito Caffi, con Piazza San Marco illuminata dalla luna e la laguna immobile, Venezia vi appare come una città sospesa: bellissima e malinconica, immobile e inquieta, già mito romantico mentre viveva la propria marginalità politica. Sono opere che possono essere lette come allegorie sentimentali della città [39].



Figura 4. Ippolito Caffi, Festa notturna a Venezia, ca. 1841, olio su tela, 66,5 × 101,5 cm, Museo Revoltella, Trieste, inv. 150. Il notturno veneziano affida alla luna, ai bagliori artificiali e alle acque della laguna la costruzione di una scena insieme festosa e malinconica.

Giandomenico Romanelli, Venezia nell’Ottocento, Enciclopedia Treccani, https://www.treccani.it/enciclopedia/venezia-nell-ottocento_(altro)/, consultata il 5 gennaio 2026.

[39] Ippolito Caffi, Festa notturna a Venezia, ca. 1841, olio su tela, 66,5 × 101,5 cm, Museo Revoltella, Trieste, inv. 150. Il museo sottolinea come Caffi variasse i soggetti veneziani ricercando soprattutto la diversità delle condizioni luminose e degli effetti atmosferici: Museo Revoltella, Festa notturna a Venezia, https://museorevoltella.it/opere/festa-notturna-a-venezia/, consultata il 5 gennaio 2026.

– Il teatro

Anche il teatro svolse un ruolo importante nella costruzione dell'identità veneziana post-repubblicana. Nell'Ottocento le commedie di Carlo Goldoni vennero ristampate e riproposte non solo come repertorio classico, ma come espressione di una "venezianità" autentica, fondata sul dialetto, sui caratteri popolari e sui modi di vivere della città. Il teatro diventa così uno spazio di riconoscimento collettivo, una risposta culturale alle dominazioni esterne e ai processi di omologazione imposti dall'alto [40].

– La letteratura

Accanto alla pittura e al teatro, anche la letteratura svolge un ruolo decisivo nella rielaborazione della ferita del 1797. In *Le confessioni d'un Italiano*, Ippolito Nievo racconta la storia personale del protagonista Carlo Altoviti, la cui vicenda è un perfetto riassunto di eventi storici che l'autore interpreta con lo sguardo di uno storico ed il sentimento di un romantico, trasforma la caduta della Serenissima in un'esperienza morale e identitaria: non la fine di un assetto politico, ma il crollo di un ordine vissuto come naturale, di una "casa antica" improvvisamente perduta [41]. La memoria della Repubblica non è qui un'eredità culturale pura e semplice, ma una riserva di valori - misura, giustizia, autonomia- che continua a orientare i comportamenti anche in assenza dello Stato.

– La cultura popolare

Questa stessa memoria attraversa però anche i livelli popolari della società. I canti patriottici, gli inni e le stampe effimere che circolano nel Veneto ottocentesco traducono quel patrimonio simbolico in un linguaggio collettivo e condiviso, rendendolo funzionale alle rivendicazioni e più tardi utilizzabile dalla mobilitazione politica. Come ha mostrato Irene Schrattenecker, sarà proprio questo serbatoio simbolico a fornire parole, immagini e riferimenti alla stagione del 1848 [42].

[40] Carlo Goldoni, Commedie scelte, Venezia, Giuseppe Antonelli, 1830. Biblioteca Nazionale Marciana, coll. VE 1666.2–3. Edizione ottocentesca citata per la ricezione identitaria del teatro goldoniano.
[41] Ippolito Nievo, Le Confessioni d'un Italiano, Firenze, Le Monnier, 1867, capp. I–IV. Edizione digitale consultabile su Google Books (accesso libero).
[42] Irene Schrattenecker, Il potere delle immagini. Gli inni patriottici, i canti popolari e le stampe della rivoluzione del 1848, in Venezia e l'Austria, Venezia, Marsilio, 1999.; Distefano – Paladini, Storia di Venezia, vol. II, La Dominante dominata, pp. 105–107.

– Conclusioni

Alla fine di questo lungo percorso, ciò che emerge con chiarezza è che il vero filo conduttore dell'Ottocento veneziano era una catena che legava in sequenza gli ***eventi storici***, da cui derivava ***il sentimento della perdita***, da cui nasceva, ***il mito della gloria passata e della città ferita***, da cui a loro volta scaturirono le future ***istanze di riconoscimento istituzionale di una specificità*** e della necessità di un ***trattamento speciale.***

Il mito della Serenissima, ormai separato dall'esperienza storica, si trasformò così in un archivio simbolico attraverso cui Venezia interpretava il presente. È da questa memoria interiorizzata e diffusa e dalla sensazione della "perdita" che nasce la convinzione della "diversità" di Venezia dell'alterità, della specialità. Da qui le future battaglie per un'amministrazione particolare, per un ruolo da ridare al porto fino alle future richieste di maggior autonomia.

Su questa base culturale e simbolica si innesta il passaggio successivo: la stagione napoleonica e l'esperienza del Regno Italico, in cui quelle stesse tensioni, fino ad allora sedimentate soprattutto nella memoria e nelle rappresentazioni, cominciarono a misurarsi direttamente con le strutture dello Stato moderno.

CAPITOLO II

Venezia nell'età napoleonica: il Regno Italico e l'illusione di una rinascita (1806–1814)

2.1 L'ingresso di Venezia nel Regno d'Italia e il nuovo assetto politico

Quando, dopo la parentesi austriaca seguita al trattato di Campoformio, Venezia tornò sotto il dominio francese nel 1805, la città si trovò inserita in un quadro politico profondamente mutato rispetto al passato. La vittoria napoleonica su Vienna e la successiva nascita del Regno d'Italia determinarono, dal marzo 1806, l'inclusione definitiva di Venezia nel sistema statale costruito da Napoleone, senza che la città avesse alcuna possibilità di incidere sulle forme e sulle condizioni del nuovo assetto che la riguardava. Venezia divenne capoluogo del Dipartimento dell'Adriatico, assumendo un ruolo di capoluogo amministrativo ovviamente molto diverso da quello di capitale sovrana che fu.[43]

– Un nuovo declassamento

Il mutamento non fu solo formale. Per la prima volta dopo secoli, Venezia si trovava collocata all'interno di una gerarchia statale nella quale il centro decisionale era sì altrove ma in Italia, a Milano, capitale del nuovo Regno. Venezia era già stata all'interno di una vasta compagine statuale nel periodo austriaco e dipendeva da una importante capitale come Vienna, centro politico di una grande impero multinazionale, ma questa volta dipendeva da una capitale italiana che non aveva certo la storia di Venezia; una novità assoluta e per molti versi sconvolgente, un evidente declassamento.

La città lagunare già da anni non era più il fulcro di un sistema politico, ma ora si trovava ad essere uno dei tanti ingranaggi nell'ordinamento centralizzato di un nuovo Stato italico – sotto controllo francese – comprendente anche la laguna. Il ruolo storico, la posizione strategica, il peso politico e simbolico di Venezia inizialmente non vennero riconosciuti. Il Dipartimento dell'Adriatico risultava

[43] Irene Schrattenecker, Il potere delle immagini. Gli inni patriottici, i canti popolari e le stampe della rivoluzione del 1848, in Venezia e l'Austria, Venezia, Marsilio, 1999.; Distefano – Paladini, Storia di Venezia, vol. II, La Dominante dominata, pp. 105–107.

inoltre uno dei più piccoli e meno influenti dell'area veneta, elemento che contribuiva a rendere ancora più evidente il ridimensionamento politico subito dalla città. [44]

– La centralizzazione del nuovo Stato.

L'organizzazione amministrativa introdotta dal nuovo regime si fondava su criteri di accentramento e controllo che lasciavano pochissimo spazio a forme di autonomia locale. Il sistema dipartimentale prevedeva una catena di comando rigida, articolata attraverso prefetti e funzionari nominati dall'alto, responsabili nei confronti del governo centrale e non della popolazione amministrata. Le antiche magistrature veneziane non vennero in alcun modo recuperate né sostituite da nuovi organi rappresentativi. Venezia si trovò così governata da un apparato amministrativo centralizzato con sede governativa a Milano, che – ancor più della precedente amministrazione austriaca, che aveva mantenuto una parvenza formale di continuità con la tradizione veneziana – agiva secondo logiche del tutto estranee alla sua tradizione politica. Si limitava sostanzialmente ad applicare decisioni che arrivavano dalla capitale.[45]

Questo assetto ebbe conseguenze anche sul piano fiscale e burocratico. L'introduzione di criteri uniformi di imposizione e di controllo delle risorse inserì Venezia in un sistema statale che guardava soprattutto alle esigenze complessive del Regno, trattando la città come una realtà amministrativa tra le altre, senza tener conto della sua peculiare struttura economica e mercantile.

– Le élite veneziane: aspettative e frustrazione.

Di fronte a questo nuovo quadro, le élite veneziane non reagirono in modo immediatamente rassegnato. Come mostra Valentina Dal Cin, soprattutto tra gli ex patrizi continuarono a circolare, nei primi mesi del 1806, aspettative e illusioni circa un possibile riconoscimento di un ruolo speciale per Venezia. Alcuni arrivarono a sperare che la città potesse diventare capitale del Regno d'Italia o che le province venete potessero costituire uno Stato separato, sempre sotto l'egida francese. Non si trattava di ipotesi fantasiose ma ci fu chi tentò di agire: rapporti di polizia e interventi del viceré Eugenio segnalavano l'attivismo di esponenti del patriziato veneziano, come Bernardino Renier e Nicolò Corner, impegnati a Parigi nel tentativo di ottenere da Napoleone una soluzione più favorevole alla città.[46]

[44] Ivi.
[45] Ivi.
[46] V. Dal Cin, Il mondo nuovo. L'élite veneta fra rivoluzione e restaurazione (1797–1815), Venezia, Marsilio, pp. 99–101.

Queste aspirazioni si scontrarono tuttavia con la linea politica dell'imperatore. Pur consapevole del prestigio simbolico di Venezia e della necessità di evitare umiliazioni troppo evidenti, dopo quelle già inferte dai francesi nel 1797, Napoleone escluse fin dall'inizio ogni ipotesi che potesse compromettere l'uniformità dell'ordinamento politico-amministrativo del Regno. Le richieste veneziane vennero respinte, così come la possibilità di mantenere alla guida dell'amministrazione locale magistrati o prefetti provenienti dalla città. La scelta di funzionari non veneziani rispondeva a una logica precisa: impedire che Venezia potesse nuovamente configurarsi come centro politico autonomo. [47]

La subordinazione a Milano risultò particolarmente difficile da accettare. Molti veneziani vissero questa nuova condizione come un'umiliazione vera e propria. La città, che per secoli era stata capitale di uno Stato indipendente, si trovava ora dipendente da una Milano divenuta capitale che, nella memoria storica veneziana, era stata a lungo un possedimento straniero. Come poteva ora prevalere su Venezia? La perdita del ruolo di comando ed il trasferimento di questo in buona parte alla capitale lombarda colpiva in profondità l'autostima di Venezia, la considerazione che aveva di sé stessa e l'orgoglio dei suoi ceti dirigenti [48].

Nei primi anni del dominio napoleonico questa frustrazione non si tradusse ancora in rivendicazioni politiche organizzate. Tuttavia, il nuovo assetto imposto alla città contribuì a creare un clima di disagio e di insoddisfazione diffusa, destinato a sedimentarsi nel tempo. Venezia entrava nel Regno d'Italia come una realtà governata, dominata, priva di strumenti per incidere sulle decisioni che la riguardavano, ma non per questo disposta a rinunciare del tutto alla difesa della propria peculiare identità.

2.2. La macchina amministrativa napoleonica e il governo della città

– Un altro stravolgimento: nuova organizzazione, nuovo ruolo, nuova collocazione.

Questa esperienza non era del tutto nuova per la città: già nel primo periodo austriaco Venezia aveva sperimentato una forma di governo estraneo alla propria tradizione, anche se formalmente più rispettoso di simboli e ruoli. Il dominio napoleonico non fece che riorganizzare e rendere sistematica quella distanza, inserendola in un apparato statale moderno e centralizzato.

Il vero baricentro del potere stava a Milano; da lì partivano direttive che scendevano lungo una catena di comando molto rigida, e alla città lagunare restava soprattutto il compito di adeguarsi. Il perno di

[47] Alvise Zorzi, Napoleone a Venezia, Milano, Rizzoli, 1985, capp. V–VI, sul progressivo affidamento dell'amministrazione veneziana a funzionari estranei al contesto cittadino e sulla diffidenza napoleonica verso le élite locali.
[48] Ivi p. 50.

questo sistema, per quanto riguardava Venezia, era la Prefettura dell'Adriatico, attraverso la quale il governo centrale esercitava un controllo diretto sul territorio. Il prefetto, nominato dall'alto, rispondeva al viceré Eugenio e, in ultima istanza, a Napoleone stesso. Venezia si trovò così governata da funzionari che agivano secondo logiche statali uniformi al resto del regno, pensate per un territorio continentale e applicate senza particolari adattamenti alla realtà veneziana. [49]

Venezia venne inserita in una riorganizzazione complessa, che non risultava sempre comprensibile nemmeno ai contemporanei. Il nuovo ordinamento prevedeva più figure di governo – prefetto, podestà, magistrato civile – con ambiti di competenza che non erano sempre separati in modo chiaro. Ne derivò una sovrapposizione di ruoli e attribuzioni che rese l'azione amministrativa farraginosa e, in alcuni casi, contraddittoria. La catena di comando, invece di semplificare il governo della città, finì per accentuarne la distanza dai problemi concreti.[50]

Il ruolo del viceré Eugenio, chiamato a mediare tra le direttive del governo centrale e le esigenze delle nuove province venete, non riuscì a sciogliere questa ambiguità. Se da un lato furono concesse alcune aperture e correttivi, dall'altro rimase una sostanziale incertezza sui confini di competenza tra le autorità locali e quelle dipartimentali. Venezia sperimentò così una forma di governo che appariva moderna sul piano formale, ma poco efficace nella pratica quotidiana [51].

– L'omologazione di Venezia.

La composizione dei quadri amministrativi superiori rese ancor più evidente questa alienazione di Venezia dal controllo di sé. Nei livelli più alti dell'amministrazione del Regno d'Italia erano scarsamente presenti personalità veneziane, mentre prevalevano funzionari provenienti da altre aree del Regno o direttamente dalla Francia, così come in tutti i territori governati dai francesi. Questa modalità di scelta dei funzionari, in linea con l'idea napoleonica di stabilire e far ruotare gli incarichi, finì per aumentare il senso di distanza fra la città e il nuovo Stato. Venezia non solo non partecipava alle decisioni, ma faticava anche a riconoscersi nelle persone che la amministravano, come invece era stato nel corso della sua millenaria storia. [52]

L'effetto fu quello di rendere Venezia sempre più simile alle altre città del Veneto e del Regno. La città venne gestita secondo criteri ordinari, pensati soprattutto per realtà di terraferma, un modello amministrativo standardizzato comune all'intero Regno, senza che la sua forma urbana, la sua economia legata all'acqua e la sua storia politica trovassero davvero spazio nelle scelte di governo o

[49] Distefano – Paladini, *Storia di Venezia*, vol. II, La Dominante dominata, pp. 115–120
[50] Distefano – Paladini, *Storia di Venezia*, vol. II, pp. 103–104.
[51] Ivi, pp. 106–107.
[52] A. Zorzi, *Napoleone a Venezia*, cit., p. 56.

nel quadro istituzionale nel quale veniva inserita. I grandi interventi urbanistici avviati in età napoleonica, abbattimento di numerose chiese, apertura di giardini pubblici, trasformazioni di conventi in depositi o caserme, l'Ala Napoleonica in Piazza S.Marco, ecc... rispondevano a una visione complessiva che considerava Venezia soprattutto come nodo strategico e funzionale del Regno, un ingranaggio dentro ad un grande meccanismo di governo, e che doveva in qualche modo somigliare – anche dal punto di vista urbanistico – alle altre città con pari ruolo direzionale. Una doppia omologazione, quindi, amministrativa ed urbanistica, basata su un principio di modernizzazione francese che conduceva a uno stato di equiparazione di Venezia al resto delle città imperiali.

– Il difficile rapporto con Milano; una subalternità non accettata.

Nel quadro del Regno d'Italia, il rapporto tra Venezia e Milano assunse fin dall'inizio un carattere problematico. La scelta di Milano come capitale sanciva una nuova gerarchia politica e amministrativa, che metteva definitivamente fine al ruolo centrale che Venezia aveva esercitato per secoli. Il declassamento non fu soltanto formale: esso si tradusse in una competizione simbolica latente, nella quale la città lagunare faticava ad accettare la perdita di una posizione che continuava a percepire come propria.[53]

Nei primi mesi del 1806 in alcuni ambienti veneziani circolarono voci secondo cui la Lombardia sarebbe stata inglobata direttamente nell'Impero francese e Venezia sarebbe potuta diventare la nuova capitale del Regno d'Italia. La possibilità, seppur remota, alimentò l'idea illusoria che la città conservasse un primato "naturale" rispetto a Milano. Come annotava Ottavia Negri Velo nel suo diario, mentre Milano appariva come una realtà provinciale abituata all'obbedienza, Venezia continuava a essere percepita come una "capitale naturale", per tradizione e per storia, un luogo in cui il dominio era stato esercitato in proprio per lunghissimo tempo [54]. E fu per questo probabilmente che Napoleone preferì fissare la capitale a Milano.

Queste speranze di rinnovata centralità furono presto ridimensionate. Il viceré Eugenio, pur attribuendo tali aspirazioni a una minoranza, ritenne necessario riferire a Napoleone che alcuni veneziani avrebbero preferito vedere le nuove province costituire uno Stato separato ma ciò non coincideva con i piani napoleonici. La terraferma, tuttavia, non condivise questa prospettiva: le città

[53] Distefano – Paladini, *Storia di Venezia*, vol. II, pp. 126–127.
[54] V. Dal Cin, *Il mondo nuovo. L'élite veneta fra rivoluzione e restaurazione (1797–1815)*, Venezia, Marsilio, pp. 99–100.

venete colsero nel nuovo assetto statale l'occasione per affrancarsi definitivamente dall'antica Dominante, lasciando Venezia isolata nella propria pretesa di centralità.[55]

La subordinazione a Milano si rifletté anche sul piano fiscale e amministrativo. Le politiche del Regno gravarono su Venezia con un carico percepito come sproporzionato, aggravando una situazione economica già fragile. La pressione fiscale, l'applicazione uniforme delle norme e una burocrazia spesso caotica contribuirono ad alimentare, oltre al risentimento, il senso di distanza tra la città e il centro del potere.[56]

Il rapporto forzato con Milano emerse infine nella gestione amministrativa della città. All'interno dell'amministrazione si svilupparono rivalità tra il personale tecnico veneziano e quello proveniente dalla Francia o da altre aree del Regno tra cui Milano stessa, mentre misure particolarmente impopolari, come la coscrizione militare, aumentarono il malcontento [57].

Nel nuovo assetto del Regno d'Italia, le élites veneziane non scomparvero dalla scena, ma furono progressivamente ricollocate in una posizione subordinata. Al pari del periodo austriaco gli ex patrizi, notabili cittadini e funzionari locali continuarono a essere impiegati nei livelli intermedi dell'amministrazione, soprattutto negli uffici comunali e dipartimentali, senza che fosse loro riconosciuto un ruolo politico autonomo e in una posizione più subalterna e meno prestigiosa rispetto al periodo austriaco. La loro integrazione rispondeva a esigenze pratiche di funzionamento dello Stato più che ad un reale progetto di continuità e rispetto della tradizione di governo veneziana.[58]

La scelta del personale rispondeva soprattutto a criteri di affidabilità e fedeltà al Governo: giovani patrizi ormai poveri e membri della piccola borghesia impiegatizia vennero inseriti come funzionari esecutivi; la Prefettura e la polizia compilavano elenchi "di fedeltà" e giudizi su'"onoratezza" e sulla condotta degli impiegati, e i posti considerati più delicati erano riservati a persone ritenute affidabili e "attaccate al Governo" [59].

Questa impostazione non fece nascere una nuova classe dirigente cittadina, ma piuttosto un ceto amministrativo di servizio subordinato, chiamato a far funzionare l'apparato statale e le piccole parti del suo meccanismo, senza rappresentare davvero la città né difenderne gli interessi. Non c'era alcuna possibilità che ne scaturisse una classe dirigente autoctona.

[55] Ivi, pp. 100–101.
[56] A. Zorzi, *Napoleone a Venezia*, cit., pp. 13 e 51.
[57] Ivi, pp. 48–52.
[58] V. Dal Cin, *Il mondo nuovo*, cit., p. 113.
[59] A. Zorzi, *Napoleone a Venezia*, cit., pp. 59–60.

Venezia si trovò così priva di mediatori politici, di rappresentati riconosciuti, in una condizione che contribuì a sedimentare ancor più la nostalgia di un passato di autogoverno difronte alla realtà di una città ormai priva di strumenti politici propri e che aveva perso il controllo di sé e del proprio destino.

Nel complesso, l'esperienza napoleonica segnò per le élite veneziane un passaggio decisivo: dalla responsabilità politica alla definitiva gestione amministrativa, un ridimensionamento che segnava la fine di un'epoca.

– Una "legge speciale" per Venezia?

Nonostante ciò, l'amministrazione francese non ignorò del tutto la particolare realtà veneziana. A partire dal 1806, con la concessione del porto franco, e poi ancora nel 1807, cominciò ad emergere una nuova relativa attenzione alla situazione lagunare e in particolare con i provvedimenti del dicembre di quell'anno Napoleone varò una serie di misure rivolte espressamente alla città. Oltre ai già citati provvedimenti di natura urbanistica il «decretone» del 7 dicembre 1807 – firmato da Napoleone al termine di una visita di una decina di giorni a Venezia – raccoglieva misure di varia natura: conferma del porto franco nelle isole di San Giorgio Maggiore e della Giudecca, stanziamento di somme annuali per la sistemazione del porto e dei canali, fondi per la ristrutturazione dell'Arsenale, accollo da parte del Regno d'Italia dei debiti che i veneziani avevano contratto con la Zecca e con il Banco Giro, riduzione del numero delle parrocchie e istituzione dell'Accademia di Belle Arti nel monastero di Santa Maria della Carità.

Sullo sfondo di questi provvedimenti agiva però il Decreto di Milano del 17 dicembre 1807, con cui Napoleone rafforzò il Blocco continentale estendendolo a qualsiasi nave di qualsiasi nazionalità diretta verso l'Inghilterra o le colonie inglesi. Per Venezia, già porto franco, fu un colpo durissimo: il commercio crollò proprio mentre la città festeggiava le promesse imperiali. La contraddizione tra la generosità del «decretone» e gli effetti del Blocco rimane uno degli snodi più significativi di tutta la stagione napoleonica veneziana. Distefano-Paladini parlano a proposito del decretone di una vera e propria "legge speciale per Venezia", inserita in un insieme di interventi di carattere amministrativo, economico, assistenziale e urbanistico, pensati per arrestare il declino della città e rilanciarne le funzioni, soprattutto in relazione al porto.[60]

Quando l'imperatore si occupava direttamente di Venezia però, lo faceva pensando soprattutto agli interessi militari ed economici del Regno e dell'Impero nel loro insieme, piuttosto che alle esigenze

[60] Distefano – Paladini, *Storia di Venezia*, vol. II, La Dominante dominata, pp. 124–125.

specifiche della città i cui interessi erano passati in secondo piano e non trovavano riconoscimento nell'assetto istituzionale pensato secondo criteri che non coincidevano con la sua esperienza storica.[61]

La città era spesso al centro di provvedimenti specifici, ma nonostante ciò restava fuori dalle sedi in cui si decidevano il suo presente e futuro. Era una condizione che la allontanava dal controllo su sé stessa e che, in forme diverse, si sarebbe ripresentata più volte nei decenni e nel secolo successivi. Sotto svariate forme, ma in fondo l'idea era sempre la stessa: Venezia diventò nel tempo la città da conservare, da amministrare, da controllare, da preservare e più tardi "da salvare". Perso il potere politico che le derivava dall'essere capitale di uno stato autonomo nessuno riconosceva alla città la capacità di provvedere a sé stessa, era sempre qualcun altro che doveva pensare a Venezia. È all'interno di questa esperienza quotidiana di governo imposto che riemersero quelle forme di disagio e di frustrazione già provate con gli austriaci e destinate a emergere con maggiore chiarezza negli anni a seguire.

2.3. Dall'annessione all'adattamento: Venezia dentro il Regno

- Il passaggio di poteri e le iniziali speranze

Il passaggio dei poteri tra l'amministrazione austriaca e quella francese avvenne in modo formale e rapido: il 15 gennaio il commissario civile austriaco Bernardo De Rossetti annunciò la cessione della città; il 18 gennaio furono scambiate le ratifiche tra il generale francese Law Lauriston e il delegato austriaco Ghisileri; il 19 gennaio 1806 Venezia e gli Stati veneti risultavano ufficialmente in possesso di Napoleone, re d'Italia, in applicazione del trattato di Presburgo del dicembre precedente[62].

Il decreto emanato in quei giorni chiariva fin da subito il quadro della situazione: fino all'organizzazione definitiva Venezia sarebbe stata sottoposta a un'amministrazione straordinaria, nella formale continuità amministrativa e funzionale degli uffici esistenti ma sotto la piena autorità del nuovo Stato. Il messaggio contenuto nel decreto – l'idea di una "riunione" naturale delle province venete al Regno d'Italia, fondata su costumi, lingua e interessi comuni – mirava a presentare il passaggio come un fatto quasi ovvio, destinato a essere naturalmente accettato senza fratture. In realtà, dietro questa retorica si apriva una fase di profondo riassestamento, nella quale Venezia doveva ridefinire il proprio ruolo politico, amministrativo ed economico.

Nei primi mesi del 1806 non mancarono segnali di entusiasmo e aspettative destinate ad esser successivamente deluse. È un normale stato d'animo che può crearsi ad ogni cambio di regime quando

[61] A. Zorzi, *Napoleone a Venezia*, Milano, Mondadori, 2010, p. 56.
[62] La ricostruzione degli eventi e delle dinamiche istituzionali del periodo si basa principalmente su Distefano–Paladini, *Storia di Venezia*, vol. II, *La Dominante dominata*, pp. 98–110.

spontaneamente nascono speranze di un miglioramento della situazione, se la precedente era stata mal sopportata. L'arrivo a Venezia del viceré Eugenio di Beauharnais e di Amalia di Baviera, nel febbraio, in occasione del loro viaggio di nozze, fu accolto con feste solenni e manifestazioni pubbliche di adesione. Eugenio promise di impegnarsi per restituire alla città il suo "primiero splendore", parole che incontrarono il favore di una popolazione provata da anni di incertezza e declino [63]. In questo clima, l'annessione al Regno d'Italia apparve ad alcuni come un'opportunità soprattutto economica: l'inserimento nel sistema imperiale francese, il riavvicinamento alla Lombardia – tradizionale area di sbocco del commercio veneziano – e soprattutto la prospettiva dell'istituzione del porto franco lasciavano intravedere una possibile rinascita.

Queste speranze si scontrarono tuttavia molto presto con i limiti e le criticità della nuova situazione. Già nel febbraio 1806, il decreto di Eugenio che vietava l'introduzione delle merci inglesi nelle province venete, in applicazione del blocco continentale antibritannico deciso da Napoleone, colpì duramente un'economia marittima già fragile, esponendo Venezia a una crisi commerciale senza precedenti. La città si trovò così inserita in un sistema di decisioni strategiche che rispondevano a logiche imperiali estranee al suo ambito, stabilite a livelli nei quali gli interessi locali non avevano spazio.

- La delegazione veneta e le prime richieste

La consapevolezza della gravità della situazione emerse chiaramente nella missione della delegazione veneta ricevuta da Napoleone a Saint-Cloud il 15 giugno 1806. Venezia fu coinvolta nella deputazione di notabili veneto-friulani che doveva essere ricevuta da Napoleone per portare l'omaggio delle nuove province e presentare una serie di richieste. I rappresentanti dei dipartimenti portarono al sovrano una lunga serie di richieste. A rappresentare il Dipartimento dell'Adriatico furono scelti Antonio Revedin, Leonardo Giustinian e Alvise Pisani, che assunse la presidenza della delegazione. Proprio attraverso le istanze avanzate da questi delegati si vedeva bene il tipo di aspettative riposto nel nuovo ordine: accanto alla fedeltà formale al Regno d'Italia, essi misero sul tavolo questioni cruciali per la città lagunare, come il mantenimento degli emolumenti assistenziali ai patrizi poveri e delle pensioni agli ex impiegati, la gestione del debito pubblico legato alla Zecca e al Banco giro, il ripristino di un Magistrato alle acque con sede in laguna e soprattutto la richiesta del porto franco per Venezia, una prima istanza concreta scaturita da quella idea di "specialità" che i veneziani avevano, (e hanno) nella visione della propria città. Come visto col decreto del 1807 Napoleone diede soddisfazione ad alcune di queste istanze. I rappresentanti veneziani riuscirono così

[63] Per gli sviluppi successivi e il quadro delle misure adottate tra il 1806 e il 1808, cfr. Distefano–Paladini, *Storia di Venezia*, vol. II, pp. 118–125.

a presentare interessi molto specifici dell'ex Dominante come problemi generali dei dipartimenti di nuova aggregazione, ma dovettero anche scendere a compromessi con i delegati della terraferma, che vollero estendere a loro volta benefici e competenze, ad esempio inserendo rappresentanti di altri dipartimenti nel futuro organo di governo delle acque [64]. In questo frangente emerse un sentimento esistente da tempo e che continuerà ad esistere, quasi una rivalità tra la terraferma veneta e l'antica capitale: non c'era più il governo aristocratico dei patrizi veneziani, ora le nascenti classi dirigenti della terraferma rivendicavano un ruolo.

Questo primo confronto diretto tra Venezia e il potere imperiale più che produrre soluzioni di rilievo, le richieste che solo in parte vennero considerate, segnò un momento significativo nel passaggio ad un nuovo atteggiamento: la città cominciava a muoversi all'interno del nuovo Stato non più come soggetto sovrano, ma come realtà amministrata che cercava di far valere le proprie esigenze attraverso richieste, relazioni e delegazioni. In questo spazio, ancora incerto e contraddittorio, prese forma l'esperienza veneziana nel nuovo Regno d'Italia.

Questo dialogo era profondamente asimmetrico: Venezia non trattava da soggetto politico dotato di forza ma si rivolgeva all'Imperatore in forma di supplica, all'interno di un quadro che non metteva in discussione la sovranità napoleonica, ampiamente riconosciuta e l'influenza francese, oramai accettata.

- L'arrivo di Napoleone e il tempo delle decisioni

Il momento di svolta nel rapporto tra Venezia e il nuovo Stato napoleonico arrivò solo alcuni anni dopo l'annessione formale, quando Napoleone decise finalmente di recarsi in città. Invitato già nel 1806, l'imperatore giunse a Venezia soltanto il 29 novembre 1807, accolto da una città in festa che vedeva in quella visita qualcosa di più di una semplice cerimonia: l'attesa di un intervento diretto, di una presa in carico reale dei problemi veneziani, di un segnale che rompesse la distanza tra la città e il vertice del potere.

Napoleone non arrivava a Venezia come un visitatore occasionale. Sul suo tavolo c'erano già le istanze veneziane presentate dalla delegazione a Sant-Cloud nel 1806, affiancate dai rapporti tecnici sull'Arsenale, sul porto e dagli studi della Commissione all'Ornato guidata da Giovanni Antonio Selva. Il quadro che emergeva era quello di una città isolata, priva di un retroterra adeguato, schiacciata da un carico fiscale pesante e colpita da una crisi commerciale profonda: la stessa

[64] V. Dal Cin, «L'età napoleonica: il Veneto nel Regno d'Italia (1806-1814)», *Il mondo nuovo. L'élite veneta fra rivoluzione e restaurazione (1797-1815)*, Venezia, Edizioni Ca' Foscari, 2018, pp. 102-103.

situazione che il podestà Daniele Renier aveva sintetizzato in un memoriale al ministro dell'interno Di Breme, parlando di incertezza amministrativa, isolamento e decadenza economica.

Durante il soggiorno veneziano, Napoleone volle verificare di persona, un tratto tipico del suo carattere. In una di queste giornate, domenica 6 dicembre, assistette alla messa al Redentore, visitò il Palazzo Ducale, dove il consiglio comunale si riunì eccezionalmente nella sala del Maggior Consiglio. In quella seduta furono approvate delibere che finirono poi nel provvedimento finale: illuminazione pubblica, istituzione del liceo-convitto di Santa Caterina (oggi Marco Foscarini), progetti di ponti e scavi di rii, donazioni alla Biblioteca Marciana.

- 1807: il decreto napoleonico per Venezia

Il giorno dopo, lunedì 7 dicembre 1807, Napoleone firmò il decreto destinato a segnare un passaggio centrale nella storia della Venezia post-repubblicana. Un provvedimento importante al punto che – come detto – alcuni storici si sono spinti a definire "prima legge speciale per Venezia" Questa interpretazione, pur cogliendo il carattere particolare del provvedimento rispetto ad altri atti normativi del periodo, tende tuttavia a sovrastimarne la portata politica, dal momento che il decreto toccò vari aspetti ma senza mai riconoscere a Venezia non solo alcuna forma di autonomia istituzionale (decisamente impossibile) o amministrativa ma nemmeno una condizione distinta e "speciale" all'interno dell'ordine napoleonico.

Il decreto raccoglieva un corpus ampio e articolato di provvedimenti amministrativi, economici, assistenziali, commerciali, ecclesiastici e urbanistici, tutti orientati a un obiettivo dichiarato: garantire la sopravvivenza e un rilancio di Venezia funzionale alle dinamiche strategiche del nuovo Regno e sempre sotto stretto controllo francese. Controllo che avveniva attraverso il suo centro di potere dichiarato in Italia: Milano, la capitale del Regno. Al centro stava la funzione del porto, che Napoleone definiva "il più bene situato di tutti", snodo naturale dei traffici del Levante e sbocco adriatico indispensabile per il Regno d'Italia e per l'Impero francese, sia per funzioni commerciali che militari. Attorno a questa visione ruotavano gli interventi sull'Arsenale, sul porto franco, sull'ampliamento dei confini dipartimentali e sulla ridefinizione del territorio, ora pensato come un lungo fronte marittimo da Grado a Chioggia.

Proprio per questa coerenza complessiva, il decretone fu percepito da una parte dell'élite veneziana come il segnale di una possibile rinascita quantomeno economica. Ma è qui che si apriva una contrapposizione destinata a diventare centrale: quella tra l'enfasi di una "legge speciale" e la realtà dello spirito dei provvedimenti napoleonici, che non mettevano in discussione la subordinazione della città né ne riconoscevano un vero ruolo politico. Un mancato riconoscimento che era dovuto "…,

anche e soprattutto dall'assenza di personalità veneziane o venete nei quadri superiori dell'amministrazione centrale" [65]. I provvedimenti c'erano, ed erano concreti; il riconoscimento, invece, restava altrove.

- Il nuovo atteggiamento di Venezia

Accanto all'esperienza quotidiana di un governo centralizzato e distante, la fase della seconda dominazione francese segna quindi anche l'avvio di un comportamento nuovo da parte di Venezia: la città cominciava a intervenire, a chiedere, a negoziare. Non si trattava ancora di rivendicazioni politiche in senso moderno, né di un progetto di autonomia strutturato, ma di una serie di iniziative concrete che, preso definitivamente atto della fine della Repubblica e di un suo – almeno in quel momento – impossibile ritorno, indicavano un adattamento progressivo alla nuova dimensione statuale.

In generale, le delegazioni, i rapporti e le suppliche non portarono ad una autonomia nemmeno parziale, ma generarono qualcosa di diverso e, nel lungo periodo, di importante. Venezia imparò a muoversi dentro il nuovo quadro istituzionale utilizzando gli strumenti disponibili – relazioni personali, delegazioni ufficiali, memoriali – per cercare di orientare le decisioni centrali. Si inaugurava così una pratica destinata a ripetersi nel tempo: quella della richiesta rivolta al potere di livello superiore. La fase napoleonica assumeva quindi un valore che andava oltre i singoli provvedimenti. Essa rappresentava il primo laboratorio nel quale Venezia sperimentava un comportamento che diventerà strutturale nella sua storia successiva: trasformare un patrimonio simbolico ereditato in istanze concrete.

La vita della città venne progressivamente organizzata secondo criteri nuovi, che investirono ogni ambito: dalla scuola ai mercati alla coscrizione militare, fino alla partecipazione a guerre che i veneziani non avevano deciso e non combattevano per Venezia.

È in questa esperienza, maturata durante la seconda dominazione francese, che si consuma una trasformazione irreversibile: Venezia smette di essere "uno Stato" e diventa una società "all'interno di un altro Stato" [66].

[65] Alvise Zorzi, *Napoleone a Venezia*, Mondadori, 2010, p. 56.
[66] Distefano – Paladini, *Storia di Venezia*, vol. II, pp. 109-111.

2.4. Il porto franco napoleonico: promesse, strategia imperiale e fallimento.

Nel quadro delle politiche napoleoniche per Venezia, il tema del porto occupa fin dall'inizio una posizione centrale, non soltanto sul piano economico, ma anche in quello simbolico e politico. Dopo anni di incertezza, crisi commerciale e impoverimento progressivo portati dal declassamento della città da capitale di uno Stato a città suddita, la prospettiva di un porto franco apparve come il segnale più concreto di una possibile rinascita. Si trattava di una misura tecnica e doganale ma attorno ad essa e al porto si concentravano aspettative profonde, legate all'identità stessa di Venezia come città mercantile, marittima e internazionale.

– Il porto franco a S.Giorgio; un primo riconoscimento di specialità?

A pochi mesi dall'annessione al Regno d'Italia nel 1806, con un sentimento collettivo naturalmente carico di speranze, l'istituzione di un deposito franco fu uno dei provvedimenti più significativi annunciati dal nuovo potere. Venezia, privata della propria sovranità ma non ancora rassegnata al declino, riusciva in qualche modo a far riconoscere implicitamente la propria specificità storica ed economica; l'amministrazione francese però non lo concedeva per tali ragioni. Il porto franco sembrava promettere un ritorno, almeno parziale, a una funzione che la città sentiva come propria: quella di nodo commerciale tra Mediterraneo, Levante ed Europa continentale.

Il decreto del 25 aprile 1806, con cui Napoleone istituiva a Venezia un deposito franco di merci forestiere, rappresentò dunque un passaggio di grande rilievo (allegato n.1) [67]. Esso autorizzava formalmente la presenza in città di un'area destinata allo stoccaggio e alla riesportazione delle merci, puntando a un' inversione di tendenza rispetto alle difficoltà degli anni precedenti.

– I limiti

Tuttavia, già nella formulazione del provvedimento emergevano con chiarezza alcuni elementi che ne delimitavano fortemente la portata. L'esclusione esplicita delle merci inglesi, in piena coerenza con il sistema del blocco continentale, e la collocazione del deposito nell'isola di San Giorgio Maggiore, separata dal corpo urbano e sottoposta alla sorveglianza diretta dell'amministrazione delle dogane, indicavano che non si trattava di una restituzione della libertà commerciale veneziana, ma di

[67] Napoleone I, *Decreto che accorda alla città di Venezia un deposito franco di merci forestiere*, 25 aprile 1806, in G. Pillinini, *Venezia città franca*, pp. 17-25.

un dispositivo rigidamente controllato e funzionale ad un sistema commerciale più ampio e articolato [68].

In una città colpita duramente dalla crisi dei traffici e dalla marginalizzazione progressiva rispetto ai grandi circuiti commerciali, anche una concessione parziale poteva apparire come l'inizio di una svolta. Il porto franco divenne così, sin dai primi anni della dominazione francese, un potente elemento di proiezione simbolica: su di esso si concentravano speranze di ripresa economica, ma anche illusioni politiche, legate all'idea che Venezia potesse recuperare un ruolo autonomo all'interno del nuovo assetto statale. Si formò così un doppio binario, una distorsione destinata a pesare a lungo nella storia successiva della città, una doppia visione che distingueva l'idea di Venezia dei veneziani da quella dei dominatori.

– La doppia visione del porto franco.

Nelle aspettative veneziane e nella considerazione dell'amministrazione francese, la visione del porto franco e della sua funzione non coincidevano. Il porto franco poteva essere percepito come una misura "speciale", pensata per Venezia e capace di riconoscerne la peculiarità ma era chiaro che esso si inseriva all'interno di una strategia più ampia, orientata da interessi che travalicavano di gran lunga il contesto locale. La promessa di rilancio conviveva così con una realtà fatta di vincoli, controlli e subordinazione ad interessi estranei alla città, che limitavano fortemente la capacità dell'ex Serenissima di trarre benefici autonomi da quella concessione.

Il porto franco, quindi, fu un provvedimento economico ma anche un vero e proprio nodo politico. Esso mise in evidenza la distanza tra le aspettative veneziane e la logica del potere napoleonico, tra una città che continuava a pensarsi come centro di traffici e uno Stato che la considerava semplicemente come uno scalo funzionale a un sistema più vasto.

A partire da questa tensione il tema del porto assumerà, negli anni successivi, una centralità sempre più rilevante, diventando il terreno sul quale si misureranno illusioni, conflitti e trasformazioni strutturali della Venezia post-repubblicana. Come hanno mostrato Massimo Costantini e Giulia De Logu, l'istituzione del porto franco veneziano rientrava infatti in un progetto di scala ben più ampia, volto alla costruzione di un sistema di zone franche distribuite nell'ampio spazio sotto controllo imperiale [69]. Venezia, insieme a Genova, Ancona e Marsiglia, doveva far parte di una rete di *entrepôts* pensata per intercettare, controllare e ridistribuire i traffici mediterranei e coloniali in funzione degli

[68] Ivi, artt. I–IV; sull'esclusione delle merci inglesi e sulla collocazione del deposito a San Giorgio Maggiore sotto la sorveglianza dell'amministrazione doganale.
[69] M. Costantini, *Dal porto franco al porto industriale*, in *Storia di Venezia*, vol. XII, in particolare p. 881; G. De Logu, *Porti franchi e strategie napoleoniche*, pp. 722–723

interessi economici e militari francesi. Quindi il porto franco non rappresentava una concessione straordinaria, ma uno strumento ordinario di governo economico, ispirato dall'esempio britannico – la Gran Bretagna aveva costruito un sistema simile nella vasta rete delle proprie colonie – nel tentativo di contrastare l'egemonia marittimo-commerciale inglese.

La collocazione strategica chiarisce perché il porto franco veneziano e il corpo collettivo dei provvedimenti napoleonici fossero, fin dall'origine, strutturalmente pensati per le esigenze strategiche francesi. Essi alimentavano un potente immaginario di rinascita – testi celebrativi, progetti urbanistici e promesse di rilancio commerciale – che contribuivano a costruire l'idea di una Venezia potente e nuovamente proiettata verso il mare, ma le condizioni materiali in cui il porto doveva operare – il blocco continentale, la guerra permanente, la supremazia navale inglese – ne svuotavano in larga parte l'efficacia.

Con la pace di Vienna del 1809, a Venezia si tornò ancora una volta a sperare. L'apogeo della potenza napoleonica e la fine delle ostilità sul continente alimentarono l'illusione che alla pacificazione terrestre potesse seguire anche quella dei mari e che il commercio veneziano potesse finalmente liberarsi dai vincoli imposti e risollevarsi. Quindi sul porto franco si concentravano molte attese, dato che esso era ormai stabilizzato sul piano normativo, e altrettante sull'Arsenale, trasformato per volontà di Napoleone in un grande centro di forze marittime militari.[70]

Abbiamo visto come Venezia cominciasse parzialmente ad assumere l'aspetto urbano delle grandi città europee; ciò rispose non solo ad un principio ideale importato dai francesi ma in parte anche alle richieste avanzate da settori delle élite veneziane, desiderose di conformare Venezia ai modelli urbani contemporanei, forse anche per compiacere al nuovo "padrone"[71]. Ma se Venezia si avviava ad essere trasformata in una una città "come le altre" – dotata di giardini pubblici, passeggi, cimiteri monumentali fuori dal centro e grandi assi viari – anche il porto franco concesso ad una limitata area insulare appariva infondo come una forma di omologazione al resto dell'Impero Napoleonico, in cui ogni parte era funzionale al tutto.

– La delusione

Il porto franco non riuscì a soddisfare le molte aspettative che aveva generato. Fu un positivo strumento di rilancio ma a breve termine, non segnò una crescita strutturale quindi non ci fu una sostanziale inversione di tendenza nell'economia cittadina. Il suo parziale fallimento come strumento

[70] A. Zorzi, *Napoleone a Venezia*, Milano, Mondadori, 2010, pp. 187–188.; G. Distefano – G. Paladini, *Storia di Venezia*, vol. II, pp. 132–133 (pace di Vienna, Arsenale come "grande centro di forze marittime").
[71] A. Zorzi, Napoleone a Venezia, Milano, Mondadori, 2010, pp. 187–188.

di rinascita economica in ogni caso non può essere compreso se isolato dal contesto internazionale in cui maturò. Le continue guerre napoleoniche, il blocco continentale imposto contro l'Inghilterra e il conseguente contro-blocco britannico colpirono duramente i traffici marittimi europei. L'esclusione delle merci inglesi – che controllavano una parte decisiva del commercio mondiale – finì per penalizzare proprio quei porti, come Venezia, che vivevano di intermediazione e apertura ai mercati globali. In questa contingenza storico-economica il porto franco veneziano si trovò ad operare in condizioni strutturalmente sfavorevoli. I traffici ristagnarono, la concorrenza di Trieste asburgica rimase forte e l'attività dell'Arsenale, pur intensa, rispondeva prevalentemente a esigenze militari e strategiche dell'Impero, che non si tradussero in un rilancio commerciale vero e proprio. Il porto non divenne il motore di una nuova centralità economica, ma rimase un ingranaggio subordinato ad un sistema mercantile e militare con interessi estranei alla città.[72]

il porto franco quindi, lungi dal produrre autonomia o prosperità, si rivelò incapace di invertire una traiettoria di declino già avviata. I vantaggi furono limitati alla borghesia mercantile e non si diffusero all'intera economia cittadina; artigiani e piccoli commercianti rimasero esclusi. In questo senso, il suo fallimento non fu soltanto economico, ma anche simbolico: segnò la fine di quella grande illusione di rinascita che alcuni avevano coltivato durante l'età napoleonica.[73]

È qui che avviene il passaggio dalla Venezia-mercato alla Venezia-infrastruttura, ovvero da "porto-emporio", nel quale arrivavano le merci che lì venivano vendute, a "porto-transito" dove le merci passavano, venivano temporaneamente stoccate, per poi continuare il loro viaggio verso altri mercati. Il porto di Venezia diventava così una componente di un meccanismo mercantile più ampio, non più centro commerciale di primaria importanza. Una trasformazione destinata a produrre effetti di lungo periodo ben oltre la fine della dominazione napoleonica [74].

– In conclusione

L'importanza storica del porto franco napoleonico infine va considerata non tanto per ciò che riuscì effettivamente a realizzare, quanto per ciò che inaugurò. Esso aprì una stagione nella quale il destino economico di Venezia fu legato a progetti economici di più vasta scala geopolitica che travalicavano gli interessi della città.

Venezia continuava a coltivare il proprio spirito identitario e la propria memoria ma al di là dell'orgogliosa resistenza ideologica tutto ciò non era utilizzabile come arma efficace per ottenere

[72] M. Costantini, *Dal porto franco al porto industriale*, cit., sulla funzione infrastrutturale e di transito del porto veneziano.
[73] G. Distefano – G. Paladini, *Storia di Venezia*, vol. II, pp. 132–135, sullo scarto tra aspettative veneziane e risultati effettivi delle politiche napoleoniche.
[74] M. Costantini, *Dal porto franco al porto industriale*, cit., sul passaggio da Venezia-mercato a Venezia-infrastruttura.

una reale affermazione della propria importanza, il riconoscimento di un ruolo che andasse oltre a quello della "città funzionale".

2.5 La Restaurazione e il tramonto delle speranze veneziane

– Il Congresso di Vienna (1814–1815)

Nel piano della Restaurazione europea, il Congresso di Vienna (1814–1815) rappresentò il momento in cui si decise definitivamente il nuovo assetto politico del continente dopo le tempeste rivoluzionarie e le guerre napoleoniche. Per Venezia, tuttavia, quel passaggio non si tradusse in alcuna concreta possibilità di ripristino della propria antica forma statuale. Il principio di legittimità dinastica, che guidò le scelte restauratrici delle grandi potenze, non prevedeva infatti la ricostituzione di una repubblica che era priva di una dinastia da restaurare, né esisteva un movimento interno con una forza politica tale da imporre la questione veneziana sul tavolo dei negoziati.

– La petizione Bembo.

Ci furono però iniziative individuali che cercarono di esporre la "questione veneziana" alle potenze vincitrici e chieder loro di considerare un ripristino della Repubblica Serenissima. Tra queste, la più significativa fu la petizione inviata nel 1814 dal patrizio veneziano Giovanni Bembo alle principali corti europee, e in particolare al re di Francia Luigi XVIII e il suo plenipotenziario Talleyrand. Nel testo, Bembo presentava la causa veneziana come una questione di diritto delle genti, appellandosi ai principi stessi della Restaurazione e rivendicando la legittimità storica della Serenissima. La Repubblica di Venezia veniva descritta come una nazione antica, pacifica e non conquistatrice, «legittima nella sua originaria libertà, saggia nel suo Governo, giusta nella sua politica», distrutta senza una guerra giusta e privata della propria sovranità in violazione di ogni principio di equità [75].

Il tono della petizione era supplichevole e insieme solenne. Bembo invocava la "giustizia" dei sovrani restaurati, chiedendo che la Francia, ormai «saggia divenuta e religiosa, dominata da' suoi legittimi Re», correggesse l'ingiustizia compiuta dal Direttorio e da Napoleone. In uno dei passaggi più emblematici, egli scriveva: «La mia patria, la Veneta Repubblica… Lice a favore degli infelici, a pro del giusto implorare la grazia dei celesti», consapevole tuttavia della debolezza della propria voce. Il richiamo alle radici storiche diventava quasi disperato, quando Bembo affermava che la Repubblica

[75] G. Bembo, Petizione al re di Francia Luigi XVIII e ai plenipotenziari del Congresso di Vienna (24 ottobre 1814), in «Il n. H. Giovanni Bembo chiede che la restaurazione della Repubblica Veneta», Serenissima News, https://www.serenissima.news/24-ottobre-1814-il-n-h-giovanni-bembo-chiede-che-la-restaurazione-della-repubblica-veneta/ (consultato il 19 dicembre 2025).

di Venezia, per antichità e legittimità, non era meno fondata del Regno di Francia stesso, ricordando come la città fosse stata costruita «senza rapine, senza usurpi», mantenuta «colla lealtà e col sangue de' Nostri Maggiori» [76].

Questa insistenza sulla "buona" storia veneziana oltre a essere una soluzione retorica, mostrava il bisogno di basare la richiesta politica su una convinzione condivisa, su una narrazione che partiva dall'immagine della Serenissima vista come stato giusto e ordinato, travolto da eventi esterni che furono ingiusti. Bembo non chiedeva semplicemente un favore ai sovrani: provava a dimostrare che, se la Restaurazione doveva davvero rimettere le cose "al loro posto", allora anche Venezia aveva "logicamente" il diritto di rientrare tra gli Stati riconosciuti. In trasparenza si intravedeva un'idea di "nazione veneziana" che precedeva l'Ottocento nazionale italiano e che si posava più sulla memoria storica che su un programma politico concreto.

– Il fallimento di un'iniziativa individuale.

Particolarmente significativo è il carattere profondamente individuale dell'iniziativa. Bembo parlava esplicitamente come singolo patrizio, consapevole del proprio isolamento: «un cuore che ama la patria non condanni questi miei deboli sforzi anche se fossero senza effetto sgraziatamente». La sua era una voce che si richiamava alla tradizione del patriziato veneziano, al Libro d'Oro, alla continuità secolare della Repubblica, ma che non trovava sostegno nella società. Non c'era un partito della restaurazione veneziana, non c'era un'opinione pubblica organizzata che facesse propria quella petizione: c'era un solitario patrizio che scriveva nel tentativo di salvare simbolicamente ciò che non si poteva più restaurare nella realtà. Un gesto che potremmo definire romantico quanto ingenuo, il che non ne sminuisce il valore morale, anzi.

Il fallimento della petizione di Bembo, rimasta senza esito e senza seguito, è dunque altamente significativo. Nonostante la presenza di una coscienza identitaria veneziana – che emerge con forza dal linguaggio e dai riferimenti storici utilizzati – fu impossibile tradurre quella memoria in un'azione politica efficace nel contesto della Restaurazione europea. Il mito non era ancora pronto ad ispirare azioni politiche.

– La società veneziana; l'adattamento.

Nel 1814–1815, la causa della Serenissima non era sostenuta da un popolo mobilitato né da una classe dirigente organizzata, ma affidata alle accorate suppliche di singoli individui ormai privi di influenza.

[76] Ivi

Proprio in questo contrasto tra orgoglio e impotenza si vede il limite politico di quella stagione: la memoria funzionava ancora come risorsa simbolica, ma non riusciva a trasformarsi in una vera istanza riconosciuta dalle potenze vincitrici, non essendoci tra queste nessuna disposta a prenderla in considerazione. L'orgoglio veneziano cercava ascolto sulle scrivanie dei sovrani, e invece rimaneva chiuso nelle pieghe di una petizione, senza sbocchi, senza possibilità di successo [77].

Come ha osservato Stuart Woolf, al di là di queste velleità di pochi esponenti dell'antica aristocrazia, nella società veneziana del 1814, passiva difronte agli eventi, non maturò una reale aspettativa di restaurazione politica: la Repubblica Serenissima sopravviveva soprattutto come memoria storica e simbolica, come ineccepibile termine di paragone per valutare il triste presente, non come progetto istituzionale praticabile [78]. La maggior parte dei veneziani era ormai concentrata sulla sopravvivenza materiale, sull'adattamento ai nuovi assetti politici, sulla ricerca di spazi di autonomia dentro i vincoli imposti dai grandi Stati. La nostalgia per la Serenissima conviveva con la consapevolezza che quel mondo non sarebbe tornato.

– In conclusione.

Con il Congresso di Vienna si chiuse così per il momento la stagione della speranza di una restaurazione statuale veneziana. Da quel momento e fino all'esplosione del Quarantotto, l'identità della città avrebbe continuato a vivere, ma in forme diverse legate al mito. Si apriva una nuova fase di adattamento alla realtà continentale, al momento storico, alla stabilizzazione in un contesto completamente restaurato in Europa ma assolutamente nuovo per Venezia.

[77] V. Dal Cin, «L'età napoleonica: il Veneto nel Regno d'Italia (1806–1814)», in V. Dal Cin – M. Knapton – G. Vedovato (a cura di), Il mondo nuovo. L'élite veneta fra rivoluzione e restaurazione (1797–1815), Venezia, Edizioni Ca' Foscari, 2018, spec. pp. 118–121.

[78] S. Woolf, L'Ottocento (1797–1918) – Nota introduttiva, Enciclopedia Treccani, passaggio sulle velleità patrizie del 1814, https://www.treccani.it/enciclopedia/l-ottocento-1797-1918-nota-introduttiva_%28altro%29/?utm_source=chatgpt.com (consultato 30 dicembre 2025)

Capitolo III

Venezia nell'età austriaca: governare il declino, tentare la ripresa (1815–1866)

3.1 La Restaurazione asburgica a Venezia. Tra centralismo e pragmatismo

– La restaurazione della Repubblica; una prospettiva irrealistica. Le altre ipotesi.

Nel dibattito che accompagnò i lavori del Congresso di Vienna, il destino politico di Venezia appariva scontato; ma come dimostrava la "petizione Bembo" c'erano delle residue flebili speranze, anche se più nei cuori di chi le coltivava che nei piani delle potenze europee. Per la città lagunare, ancora segnata dalla caduta della Repubblica e dall'esperienza napoleonica, vennero prese in considerazione diverse soluzioni istituzionali, nessuna delle quali risultava pienamente soddisfacente. Quella di una ricostituzione della Repubblica di Venezia, forma di governo che continuava a esercitare un forte richiamo simbolico, era tuttavia una prospettiva largamente irrealistica e non sufficientemente supportata né da un movimento veneziano né dalla intellighenzia europea: non c'era alcuna testa coronata da riportare sul trono e il ritorno a un'istituzione repubblicana non avrebbe garantito stabilità nel nuovo quadro geopolitico europeo strettamente monarchico che doveva restare sotto l'esclusivo controllo della principali corone.

Una seconda possibilità prevedeva l'inserimento del Veneto come provincia direttamente soggetta all'Impero austriaco. Anche questa soluzione non incontrava consensi significativi né a Venezia né a Vienna: a Venezia poiché implicava la rinuncia a qualsiasi forma di autonomia, anche solamente parziale, relegando l'ex Repubblica a un ruolo puramente subordinato all'interno dell'apparato imperiale, parzialmente compensata dalla salvaguardia di alcuni interessi commerciali; a Vienna perché erano molto attenti alle realtà locali dal forte spirito identitario, le cui tradizioni amministrative andavano almeno formalmente rispettate, per non suscitare possibili risentimenti che potevano sfociare in aperte ribellioni.

La terza ipotesi, infine, era l'unione con la Lombardia in un nuovo organismo statale semi-autonomo, sotto controllo austriaco, sul modello di quanto già sperimentato durante l'età napoleonica. Questa soluzione risultò la meno gradita in ambito veneziano. Il timore di una rinnovata egemonia milanese, unito a rivalità antiche e mai sopite tra le capitali di due tradizioni statali diverse, alimentava il rischio di una marginalizzazione politica e amministrativa ancor più marcata. Il persistente municipalismo e

l'antagonismo tra centri urbani continuavano a pesare in modo decisivo sull'opinione pubblica, rendendo l'unione con Milano particolarmente indigesta [79].

– Il Lombardo-Veneto.

Nonostante ciò, fu proprio questa opzione a essere scelta dalla linea politica imperiale, che diede vita al Regno Lombardo-Veneto. Per attenuarne l'impatto, a livello simbolico, Venezia venne formalmente elevata al rango di capitale e dotata di un apparato amministrativo che prevedeva la presenza di congregazioni centrali e di rappresentanze locali. "Rispetto alla dominazione francese, però, Venezia acquistò in dignità. Oltre ad essere sede di un governo centrale locale (congregazione centrale) e di un governo provinciale (congregazione provinciale), la città ospitava una direzione generale di polizia, una del demanio, una delle dogane, una del censo, la contabilità, il fisco, con numerosi impiegati. Inoltre, come capitale della parte veneta del Regno, aveva le sedi della suprema corte di cassazione e del comando superiore della marina da guerra" [80], in un contesto che in definitiva rendeva Venezia più che una simbolica capitale regionale un vero centro direzionale, ma privo totalmente di autonomia decisionale oltre che politica. Nelle intenzioni imperiali, tali istituzioni avrebbero dovuto rappresentare il riconoscimento di un ruolo dirigente e politicamente rappresentativo per Venezia, andando incontro alle aspirazioni di partecipazione e centralità emerse dopo il 1815 dalle classi dirigenti veneziane. In realtà, la loro composizione ristretta, il sistema di nomina dall'alto e la concentrazione delle decisioni più importanti a Vienna, resero evidente il carattere formale e subalterno di queste concessioni. L'assetto del Lombardo-Veneto finì così dar vita ad una realtà statuale priva di reale autonomia, incapace di soddisfare quella domanda di autogoverno e di presenza nelle sedi centrali del potere che ancora una volta aveva animato le speranze veneziane all'indomani della Restaurazione. Il riconoscimento, se non di una vera autonomia almeno di un ruolo decisivo nella gestione della città, continuava ad essere inseguito dai veneziani e puntualmente veniva deluso.

– Il pragmatismo dell'amministrazione imperiale.

L'amministrazione austriaca evitò riforme radicali. Il sistema amministrativo asburgico appariva come fortemente centralizzato nelle finalità ma contraddistinto da un approccio pragmatico nelle modalità, volte a garantire un controllo sovrano ma senza imporre un'uniforme organizzazione su base ideologica o istituzionale dei territori governati (al contrario di quanto avvenne nell'esperienza

[79] Distefano-Paladini, *Storia di Venezia*, vol. II, *La Dominante dominata*, p. 172-174
[80] Ivi p. 176.

francese dell'età napoleonica post-rivoluzionaria). Tale impostazione, già sperimentata nella prima dominazione austriaca 1798-1805, cercava di unire l'efficienza dell'azione amministrativa con la stabilità politica, adattando la pratica di governo almeno formalmente ai diversi contesti locali piuttosto che imporre modelli astratti e uniformi. E tutto ciò, come si è detto, mantenendo il controllo sulle decisioni più importanti e strategiche in capo all'amministrazione centrale viennese. Si trattava quindi di una combinazione di "centralizzazione dei fini" – controllo politico, fiscale e militare – e "flessibilità dei mezzi" – ovvero concessioni alle tradizionali forme amministrative locali – che consentì almeno la sopravvivenza di quelle istituzioni, pratiche giuridiche e consuetudini amministrative, ritenute funzionali al nuovo ordine. E solamente quelle.

Venezia quindi non venne riconosciuta come soggetto dotato di una specifica autonomia politica, ma nemmeno ridotta a semplice periferia senza alcun ruolo: la sua particolarità storica e istituzionale fu in qualche modo tollerata, le cariche negli organi di rappresentanza (puramente consultivi) vennero assegnate alle élite cittadine, nella ricerca di un equilibrio che non mettesse mai in discussione la sovranità imperiale. Tale impostazione contribuisce a spiegare la persistente ambivalenza del rapporto tra Venezia e Vienna – a metà strada tra conservazione delle forme e perdita della capacità decisionale – e costituì una delle ragioni concettuali su cui si basarono le successive rivendicazioni veneziane di riconoscimento, specialità e, a un certo punto, indipendenza [81].

– Un'economia depressa, un porto improduttivo.

Nel frattempo, la città si trovava in una condizione economica e sociale fragile. Gli anni napoleonici avevano lasciato un sistema amministrativo profondamente riorganizzato, ma un tessuto commerciale indebolito e un porto che faticava a ritrovare produttività. Soprattutto la storiografia più recente ha evidenziato come i primi anni della Restaurazione fossero segnati da una situazione economica depressa, un movimento portuale irregolare e una ripresa più lenta del previsto.

Come ha messo in evidenza Massimo Costantini, la condizione del porto veneziano appariva segnata da una persistente difficoltà strutturale oltre che dalla difficoltà di recuperare dal duro colpo che fu il blocco navale del periodo napoleonico [82]. Venezia venne inserita nel sistema commerciale asburgico senza recuperare una reale centralità, rimanendo vincolata a una funzione subordinata rispetto alle grandi direttrici del traffico commerciale imperiale, in primo luogo quelle gravitanti su Trieste. Il

[81] Elaborazione personale sulla base di G. Distefano e G. Paladini, *Storia di Venezia*, vol. II, *La Dominante dominata*; A. Zorzi, *Venezia austriaca. 1798-1866*, Gorizia, LEG, nuova ed. aggiornata, 2017 ss.
[82] M. Costantini, *Dal porto franco al porto industriale*, in Storia di Venezia, vol. XII, *Il mare*, Roma, Treccani, 2002 cit., pp. 881–882.

porto continuava così a funzionare solo in parte, vittima anche di una sempre più inadeguata eredità infrastrutturale e di una perduta capacità di attrazione dei traffici internazionali.

A rendere più complesso il quadro intervenivano infatti le condizioni ambientali e strutturali della laguna. La navigazione del primo Ottocento era ormai legata a velieri di maggior tonnellaggio e il sistema di accessi alla laguna, mai realmente adeguato nei decenni precedenti, mostrava limiti evidenti.

I rapporti economici che giungevano al governo lombardo-veneto sottolineavano la necessità di garantire almeno condizioni minime di competitività, soprattutto nei confronti di Trieste, che già beneficiava di un quadro di incentivi più stabile e di una politica marittima più chiara. Vienna, infatti, considerava Venezia un centro dal grande peso politico, importante per il controllo del Veneto, ma ormai marginale sul piano marittimo-commerciale e il suo scalo secondario rispetto a quello di Trieste [83]. Queste valutazioni trovano un'esposizione particolarmente esplicita nel rapporto inviato all'imperatore dal viceré Ranieri nel 1819. Egli descriveva una Venezia in condizioni critiche, non migliori – anzi in molti aspetti peggiori – rispetto a quelle osservate pochi anni prima dai funzionari francesi. Il viceré parlava di degrado urbano, disoccupazione diffusa, aumento della mendicità e di famiglie che, potendoselo permettere, abbandonavano la città per trasferirsi nei centri della terraferma. Allarmante la situazione del porto, inattivo e privo di reale dinamismo commerciale [84].

Ciò che emerge dalle analisi di Costantini è una strategia austriaca rivolta al "contenimento del declino": l'obiettivo non era tanto "riportare il porto all'antico splendore" (come si è detto l'Austria privilegiava Trieste), quanto evitare che la situazione peggiorasse ulteriormente. La prospettiva di un'estensione del porto franco all'intera città cominciava ad essere un'idea diffusa e alimentava quindi aspettative di rilancio. Le quali però si scontravano con la permanenza dei suddetti limiti strutturali – logistici, commerciali, morfologici e sistemici – destinati a condizionare a lungo le possibilità di sviluppo economico del porto e della città [85].

– L'ampliamento della franchigia: una possibile soluzione.

[83] Sulla situazione economiche, le valutazioni trasmesse al governo lombardo-veneto e sulla necessità di garantire allo scalo veneziano condizioni minime di competitività all'interno del sistema portuale asburgico, in particolare nel confronto con Trieste, cfr. Distefano – Paladini, *Storia di Venezia*, vol. II, *La Dominante dominata*, pp. 190–206; M. Costantini, *Dal porto franco al porto industriale*, in *Storia di Venezia*, vol. XII, pp. 870–900; per il contesto economico complessivo, A. Bernardello, *Venezia 1830–1866*, pp. 10–20.
[84] Distefano-Paladini, Storia di Venezia vol. II, La Dominante Dominata, p.183
[85] M. Costantini, *Dal porto franco al porto industriale*, pp 879-895.

Negli anni Venti, comincia dunque a delinearsi un orientamento favorevole ad ampliare la franchigia. Non si trattava ancora di un progetto organico, ma di una richiesta che emergeva con regolarità negli scambi tra la classe mercantile, rappresentata dalla Camera di Commercio (istituita dai francesi, per almeno 1 secolo fu la voce ufficiale degli interessi economici della città) e le autorità locali. Giovanni Pillinini ha ricostruito come tra il 1826 e il 1828 circolassero già studi tecnici e note interne all'amministrazione che suggerivano l'opportunità di estendere il porto franco almeno ad alcune zone della città [86].

Il primo quindicennio austriaco fu dunque una fase di assestamento in cui si cercarono soluzioni equilibrate e conservative, più che un periodo di innovazione. Questa ricerca contribuì a creare le condizioni per comprendere perché, nel 1829, l'estensione del porto franco fu intesa come una svolta significativa: essa rappresentava la prima misura capace di offrire a Venezia la possibilità concreta di recuperare – almeno in parte – un ruolo economico che sembrava irrimediabilmente perduto.

– In conclusione.

La Restaurazione fu dunque un periodo in cui si cercò, da parte dell'amministrazione asburgica, un difficile equilibrio. Venezia non ricevette investimenti significativi, ma non fu nemmeno trascurata del tutto. Vienna scelse di mantenere un atteggiamento prudente, in attesa di verificare se la città potesse riprendere un ruolo più attivo nei traffici imperiali. Le premesse che porteranno al "sovrano autografo biglietto" del 20 febbraio 1829 nascono precisamente da questa fase: non da un grande progetto di riforma, ma dalla ricerca di una soluzione pragmatica a problemi che si trascinavano da anni e che rischiavano di minare l'ordine sociale generando un malcontento verso l'Impero, ovvero la cosa che più preoccupava i nuovi dominatori austriaci sempre molto attenti a reprimere ogni minimo anelito indipendentista.

3.2 Il "sovrano autografo biglietto" del 1829–1830

– 1829: L'estensione del porto franco all'intera città.

Nel lungo processo che portò alla concessione del porto franco esteso all'intera città, il 1829 rappresenta un momento di svolta. Per Venezia, che nei decenni successivi alla caduta della Repubblica aveva vissuto una fase di indebolimento commerciale e incertezza economica, il provvedimento con cui l'imperatore Francesco I approvò il progetto di estendere la franchigia all'intera area urbana fu una decisione che per quanto agognata era imprevista. Il *Sovrano Autografo Biglietto* del 20 febbraio 1829, era un atto singolare nella forma e nella sostanza: non un decreto

[86] A. Pillinini, *Venezia città franca (1829–1866)*, Venezia, Iveser, 1987, pp. 22–31

pubblico, non una circolare ministeriale, ma una lettera autografa con cui il sovrano ordinava formalmente l'avvio della riforma. Giovanni Pillinini, nel suo studio dedicato alla concessione del porto franco, ricorda come questa modalità "eccezionale" conferisse al provvedimento un carattere più personale che politico, ma in realtà era proprio sul piano politico che rappresentava un segnale forte. Non solo: Pillinini sottolinea che Venezia per arrivare all'obiettivo "aveva saltato i passaggi intermedi e si era rivolta direttamente all'imperatore" inviando 2 delegati presso l'imperatore stesso a cui si aggiunse l'intervento di "un religioso, Daniele Canal, che, ottenuta udienza privata dall'imperatore, gli aveva prospettato l'opportunità di concedere a Venezia la franchigia"[87]

– Le ragioni di base, le pressioni locali.

Le ragioni alla base della decisione non si esaurivano nella semplice volontà di rilanciare il porto e le attività ad esso collegate ma si puntava a migliorare l'economia dell'intera città in tutte le sue attività. Favorendo le importazioni si pensava ad una ripresa di nuovi insediamenti produttivi dunque al rilancio dell'intera economia cittadina. Venezia viveva una situazione economica difficile: la stagnazione degli anni successivi al 1815 aveva mostrato con chiarezza che la sola conservazione dei privilegi residui di età napoleonica non bastava. Gli studi sul periodo economico e sull'attività del porto eseguiti da Massimo Costantini e Adolfo Bernardello segnalano infatti un calo progressivo dei traffici verso l'Oriente, una crescente difficoltà a competere con Trieste e l'assenza di quegli investimenti strutturali che potessero restituire centralità allo scalo veneziano [88]. Venezia aveva quindi davvero bisogno di un gesto non simbolico ma concretamente politico, che indicasse una direzione nuova e che desse nuovo slancio all'economia.

Il *biglietto sovrano* fu ottenuto grazie ad una combinazione di pressioni locali e circostanze favorevoli. La Camera di commercio veneziana, come ormai di norma dalla sua nascita nel 1806, svolse un ruolo importante nel mantenere l'attenzione sulle difficoltà del porto e nel sostenere le istanze veneziane. Bernardello sottolinea come i delegati delle categorie mercantili, in particolare Pietro Bigaglia e Pietro Dubois, avessero presentato a Vienna memoriali dettagliati, nei quali si descrivevano i rischi di un ulteriore declino e si illustravano le opportunità offerte da una franchigia generale [89].

[87] G. Pillinini, *Venezia città franca: il Regolamento del 1829*, in Quaderni del Comitato Veneziano dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, Venezia, 1987, pp. 14–17.
[88] M. Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", in *Storia di Venezia*, vol. XII: *L'Ottocento*, Roma, Treccani – Enciclopedia Italiana, 2002.
[89] A. Bernardello, *Venezia 1830–1866. Iniziative economiche, accumulazione e investimenti di capitale*, in «Il Risorgimento», 1 (2002).

Il contesto politico aiutò a dare forma alla decisione imperiale. Gli anni Venti furono per il Lombardo-Veneto un periodo di relativa stabilità, in cui Vienna cercava di consolidare il controllo senza irrigidire il rapporto con le élite locali. L'Austria guardava a Venezia come a una città ancora carica di forza simbolica, anche se ormai debole sul piano economico. Interventi economici mirati, come l'estensione della franchigia, non erano quindi pensati per restituire alla città un'autonomia economica e men che meno politica, ma per mantenere l'equilibrio sociale, sostenendo le attività esistenti e rassicurando le élite locali. Con la tradizionale grande attenzione al rischio di tensioni popolari, l'Austria-Ungheria – che era un impero multinazionale da tenere assieme evitando scossoni, ribellioni, disordini, spinte centrifughe – si impegnava anche a Venezia a migliorare le condizioni economiche generali, riducendo sensibilmente la disoccupazione, favorendo le manifatture, comprese quelle artigianali, in un contesto considerato politicamente delicato e potenzialmente instabile [90]. Il biglietto del 1829 nacque dunque in questa logica: un equilibrio tra esigenze economiche e considerazioni politiche, un atto che intendeva allo stesso tempo rilanciare il porto e consolidare il legame della città con il governo imperiale evitando il più possibile il malcontento.

– Gli effetti immediati.

Il *Regolamento attuativo*, pubblicato il 22 dicembre 1829 ed entrato in vigore il 1° febbraio 1830 (allegato n.2), diede forma amministrativa all'ordine del sovrano. La sua impostazione era semplice e diretta: estendere i vantaggi doganali non soltanto al recinto portuale di San Giorgio – come previsto nel periodo napoleonico – ma all'intera area urbana.

L' effetto fu di trasformare la città in un'unica grande zona franca e creare le condizioni per attrarre commercianti stranieri, rilanciare alcune manifatture locali e rafforzare il ruolo della piazza veneziana nel Mediterraneo. Una scelta innovativa il cui impatto immediato non fu omogeneo e, in parte, nemmeno così efficace come auspicato. Tuttavia, il provvedimento sembrava avere un obbiettivo concreto: restituiva alla città un ruolo, una prospettiva e una possibilità di tornare protagonista dei traffici marittimi, seppur all'interno di un assetto politico profondamente mutato rispetto al passato.

Il *Sovrano Autografo Biglietto* divenne così per i veneziani uno degli atti più ricordati dell'intera età austriaca e segnò un altro illusorio momento in cui sembrò che Venezia potesse tornare ad avere un ruolo importante, politico ed economico.

[90] Sul modo in cui l'amministrazione asburgica interpretò Venezia come spazio simbolicamente rilevante ma economicamente fragile, e sull'uso di interventi economici selettivi come strumenti di stabilizzazione politica e sociale nel primo periodo della Restaurazione, cfr. V. Dal Cin, *Il mondo nuovo. L'élite veneta fra rivoluzione e restaurazione (1797–1815)*, Venezia, Edizioni Ca' Foscari, 2019, spec. Introduzione e cap. 6; Distefano – Paladini, *Storia di Venezia*, vol. II, *La Dominante dominata*, pp. 165–185.

3.3. I benefici e le contraddizioni del sistema franco (1830–1847)

L'applicazione del porto franco esteso all'intera città, che a guardarlo a distanza di quasi 2 secoli appare un primo vero riconoscimento concreto della "specificità veneziana" (termine oggi molto in uso), suscitò sentimenti positivi e una nuova ventata di ottimismo nelle classi economiche della città. Un clima positivo e benaugurante che emerse anche anni dopo dal testo di presentazione ufficiale del congresso degli scienziati italiani del 1847 *Venezia e le sue lagune*, che insisteva sul rilancio dei traffici e sulle potenzialità del sistema portuale veneziano, presentando una città in fase di rilancio [91]. Perfino il clero manifestò pubblicamente il suo consenso per l'importante provvedimento: il 26 gennaio 1830 il patriarca aveva invitato i parroci a celebrare riti di ringraziamento a Dio "nelle cui mani sta il cuore dei Re…" e addirittura il 2 febbraio "fu cantato un solenne Te Deum nella Basilica di S. Marco e in quella occasione il patriarca pronunziò un'alata omelia, nella quale esortava i Veneziani ad essere all'altezza della concessione fatta e degni del favore imperiale" [92].

Certamente la franchigia appariva come una specie di "nuova occasione" per ricollocare Venezia nei circuiti commerciali del Mediterraneo, dopo che il limitato esperimento napoleonico non aveva prodotto – a causa anche della situazione internazionale di costante conflitto – benefici concreti.

Per capire quanto fosse giustificato quell'ottimismo, conviene partire dai dati. Le statistiche permettono di confrontare la situazione degli anni immediatamente precedenti la franchigia (1825–1830) con quella dei primi anni successivi (1831–1835). Questo confronto è fondamentale perché rende visibile, in modo diretto, l'effetto del diverso regime doganale.

– La situazione dei traffici prima del 1830

Se si guardano i valori medi di navi, tonnellaggio e valore delle merci tra 1825 e 1830, emergono con chiarezza i limiti strutturali del porto veneziano. Gli studi di Costantini che rielaborano le relazioni della Camera di commercio, presentano il quadro sintetizzato nella tabella seguente [93]:

Tabella 3 – Traffici medi del porto di Venezia prima dell'estensione della franchigia (1825–1830)

[91] Cfr. Venezia e le sue lagune, in G. Cozzi (a cura di), Venezia e l'Austria, Venezia, Marsilio, 2006, pp. 109–112, dove il testo adotta un registro descrittivo improntato alla valorizzazione delle potenzialità economiche e portuali della città nel nuovo contesto imperiale

[92] G. Pillinini, Venezia città franca: il Regolamento del 1829, in Quaderni del Comitato Veneziano dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, Venezia, 1987, p. 18. (Per il clima cittadino e le reazioni ufficiali all'entrata in vigore della franchigia.)

[93] M. Costantini, Dal porto franco al porto industriale, in Storia di Venezia, vol. XII: Il mare, a cura di A. Tenenti – U. Tucci, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana (Treccani), 2002, pp. 879–881. (Dati medi 1825–1830; rielaborazione delle relazioni e statistiche della Camera di Commercio di Venezia.)

Indicatore	Media annua
Navi	607
Tonnellaggio	51.300
Valore delle merci (fiorini)	5.679.000

Queste le statistiche nel quinquennio precedente all'introduzione nel nuovo porto franco allargato all'intera città. Il porto lagunare continuava, certo, a mantenere relazioni con il Levante mediterraneo, ma con volumi ridotti e tendenzialmente in declino. L'economia dell'intera città ne risentiva e la disoccupazione era diffusa.

-L'impatto del porto franco nei primi cinque anni

Con la franchigia, il quadro mutò in modo rapido. Tra il 1831 e il 1835 i numeri veneziani crebbero con una forza che gli operatori non vedevano da decenni. Le tabelle seguenti riportano nuove medie quinquennali e variazioni percentuali [94]:

Tabella 4 – Traffici medi del porto di Venezia dopo l'estensione della franchigia (1831–1835)

Indicatore	Media annua
Navi	832
Tonnellaggio	67.000
Valore delle merci (fiorini)	7.578.000

Il confronto tra le due tabelle rende evidente l'impatto immediato dell'estensione della franchigia sull'attività del porto veneziano. Nel passaggio dal quinquennio 1825–1830 a quello 1831–1835 si registrò un aumento significativo del numero di navi, del tonnellaggio complessivo e, soprattutto, del valore delle merci movimentate. La crescita non riguardava un solo indicatore, ma interessava l'intero sistema portuale, segnalando una ripresa reale dei traffici. Si trattava di un mutamento netto rispetto alla stagnazione del periodo precedente, che confermava come la franchigia avesse agito da fattore di rilancio, almeno nel breve periodo, riattivando il ruolo commerciale di Venezia all'interno dei circuiti adriatici e continentali, testimoniato dall'aumento del volume complessivo del movimento portuale.

[94] Ivi, pp. 881–883. (Dati medi 1831–1835 e confronto pre/post estensione della franchigia; variazioni percentuali.)

Il quadro diventa ancora più chiaro osservando le variazioni percentuali:

Tabella 5 – Variazioni percentuali dei traffici del porto di Venezia (1825–1830 → 1831–1835)

Indicatore	Variazione %
Navi	+37 %
Tonnellaggio	+30 %
Valore delle merci	+33 %

Le variazioni percentuali confermano che l'effetto della franchigia fu immediato e significativo, segnando una netta inversione rispetto alla stagnazione del decennio precedente. La crescita veneziana non annullava il primato triestino, ma indicava un'inversione di tendenza: il porto lagunare non stava più affondando, anzi recuperava slancio. Da qui nacquero le prime discussioni politiche e le previsioni più ottimistiche sul futuro ruolo di Venezia nello spazio commerciale adriatico.

– Il "periodo aureo" 1836–1844

Per comprendere meglio l'effetto della franchigia sul medio periodo però è utile osservare l'evoluzione dei traffici in un periodo più ampio, come il decennio che va dal 1836 al 1846. Si tratta di anni significativi perché comprendono il ciclo espansivo che Costantini definisce "periodo aureo", ma anche l'inizio di un nuovo rallentamento, con un particolare anno che rappresenta il vertice, la vetta più alta raggiunta dal volume dei traffici del porto veneziano dall'introduzione della franchigia estesa [95].

[95] Ivi, pp. 882–884. (Movimento complessivo del porto di Venezia in lire austriache, 1836–1846; definizione del "periodo aureo".)

Tabella 6 – Movimento del porto di Venezia in lire austriache (1836–1846)

Anno	Importazioni	Esportazioni	Movimento totale
1836	51.687.090	18.624.240	70.311.330
1837	52.033.460	24.414.710	76.448.170
1838	55.599.580	23.217.700	78.817.280
1839	**62.438.460**	**33.986.990**	**96.425.450**
1840	52.561.650	33.086.420	85.648.070
1841	48.362.940	33.799.850	82.162.790
1842	48.512.350	29.680.770	78.193.120
1843	50.103.280	23.883.970	73.987.250
1844	46.267.670	28.829.950	75.097.620
1845	40.470.940	23.887.080	64.358.020
1846	44.758.220	24.465.300	69.223.520

Il dato più impressionante è quindi il 1839, con quasi 100 milioni di lire di movimento totale. È un valore molto alto per un porto che, solo dieci anni prima, sembrava entrato in una crisi strutturale. Anche i dati 1836–1840 indicano un'attività vivace, seguita però da una flessione che diventa più netta nel 1845, in corrispondenza della crisi economica europea. Il 1846 mostra una leggera risalita, ma non sufficiente a recuperare il terreno perduto.

La storiografia ha interpretato questi andamenti in modo ambivalente: da un lato, la prova che la franchigia aveva funzionato; dall'altro, il segnale che la sola franchigia non bastava per garantire uno sviluppo stabile e continuo.

– Un sistema economico che prova a riorganizzarsi

Dal punto di vista dell'economia generale, il porto franco modificò nel complesso l'intero tessuto economico veneziano. Gli anni Trenta e Quaranta videro il passaggio ad un ambiente leggermente più dinamico, con nuove iniziative in settori diversi. Bernardello, analizzando soprattutto le fonti contabili e le carte delle società di mutuo soccorso e delle compagnie assicurative, mostra come un gruppo relativamente ristretto di imprenditori iniziò a muoversi in più direzioni: commercio, prime forme di industria, assicurazioni marittime, piccoli investimenti immobiliari [96] Lo stesso ricercatore

[96] A. Bernardello, Venezia 1830–1866. Iniziative economiche, accumulazione e investimenti di capitale, in «Il Risorgimento», 1 (2002), pp. 5–66, spec. pp. 12–18. (Per il tessuto imprenditoriale, le assicurazioni marittime e le iniziative economiche negli anni Trenta e Quaranta.)

sostiene, contrariamente a tanta storiografia basata sulle impressioni dei contemporanei e la loro nostalgia per il grande e ricco passato, che la situazione economica di Venezia nella prima metà ‘800 non fosse così “catastrofica” ma mostrasse invece segni di una ripresa vitalità imprenditoriale con una nuova e dinamica classe di uomini d’affari, molti appartenenti alla ricca borghesia rampante, che andava affermandosi [97].

Non si trattava di una rivoluzione industriale, ma di un cambiamento culturale importante. Venezia, che per decenni aveva vissuto su un'eredità commerciale ormai logora, tentava di riorganizzarsi. Le manifatture non crescevano in modo esplosivo, ma alcune si consolidavano grazie alle esenzioni doganali sulle materie prima importate. Anche l’arrivo di imprenditori stranieri contribuì a creare un ambiente più aperto, soprattutto in settori come il vetro e il tessile.

Un ruolo particolare lo svolsero le assicurazioni marittime. L’aumento dei traffici e il ritorno di alcuni collegamenti con il Levante resero conveniente la nascita di nuove compagnie. Per molti investitori, le assicurazioni rappresentavano un settore a rischio più basso rispetto all'industria pesante e, allo stesso tempo, più coerente con la tradizione mercantile veneziana.

– Le contraddizioni strutturali: un porto “grande” ma poco attrezzato

Accanto ai benefici emersero però limiti evidenti. Il primo riguardava la natura stessa del porto franco: esso si estendeva a tutta la città, ma gli spazi veramente adatti al traffico moderno erano pochi. San Marco e il Bacino erano luoghi simbolicamente forti, ma poco funzionali alla movimentazione di grandi quantità di merci e di navi dal tonnellaggio importante. Le vie d’acqua interne, poi, non permettevano un flusso continuo e rapido come quello necessario a un porto di transito. Cominciò quindi in quel periodo a diffondersi la sensazione dell’inadeguatezza del porto veneziano nella sua antica localizzazione. Questa idea crescerà nei decenni successivi suscitando grandi progetti e profondi stravolgimenti.

Negli anni Trenta inoltre molti tecnici insistettero sulla necessità di lavori alle bocche di porto. La questione di Malamocco diventò quasi un “tema fisso”: da una parte c’era il bisogno di facilitare l’ingresso delle navi di maggior dimensioni; dall’altra le preoccupazioni delle categorie, come i pescatori che rappresentavano un’importante attività tradizionale, che temevano impatti irreversibili sull’ambiente lagunare [98]. Da che nasceva la necessità di mediare tra le opposte posizioni, il dibattito fu acceso e continuò a lungo.

[97] Ivi, pp. 60–63. (Valutazione critica della storiografia tradizionale e ridimensionamento dell’immagine di una crisi “catastrofica”.)
[98] G. Delogu – G. Farella, Ridisegnare Venezia tra sviluppo portuale e protezione della laguna, in «Mediterranea», XVII (2020), pp. 721–728. (Dibattito tecnico sulle bocche di porto, Malamocco e impatti ambientali.)

Un secondo nodo riguardava il rapporto con Trieste. Sulla carta, i due porti erano complementari ed inseriti nello stesso meccanismo statale; nella realtà, si muovevano spesso in concorrenza. Trieste beneficiava di un retroterra più vasto, di una borghesia commerciale più radicata e cosmopolita con la presenza secolare di dalmati, ebrei, greci, tedeschi, croati [99] ma soprattutto del favore di Vienna che lo considerava il suo scalo principale. Venezia, pur in ripresa, non riusciva a colmare questa distanza.

– Un bilancio complessivo

Guardando all'intero periodo 1830–1847, il porto franco risultò decisivo per far uscire Venezia dalla stagnazione più profonda. I traffici aumentarono, alcuni settori si riorganizzarono e la situazione economica generale diventò un po' più favorevole all'iniziativa imprenditoriale. Tuttavia, le difficoltà strutturali rimasero e, anzi, diventarono più evidenti quando il ciclo economico internazionale cambiò direzione.

Il problema fu sempre più evidente: nonostante la franchigia fosse un vantaggio importante mancavano infrastrutture adeguate a sostenerla nel lungo periodo. Senza un porto più moderno, con banchine profonde, canali navigabili e collegamenti rapidi con l'entroterra, Venezia non poteva competere con Trieste. Gli anni Quaranta mostrarono bene come, una volta passato l'entusiasmo iniziale, la crescita ottenuta con la franchigia non fosse destinata a proseguire in modo lineare per deficit strutturali.

Anche nel momento di massima espansione dei traffici, il porto di Venezia continuava infatti a confrontarsi con scali che disponevano di strutture, collegamenti e volumi nettamente superiori. La tabella che segue colloca Venezia entro un quadro comparativo che ne mette in luce i limiti e la distanza rispetto al principale porto concorrente, Trieste.

[99] L. De Antonellis Martini, Portofranco e comunità etnico-religiose nella Trieste settecentesca, Milano, Giuffrè, 1968.

Tabella 7 – Confronto qualitativo tra il porto di Venezia e il porto di Trieste nella prima metà dell'Ottocento (ca. 1830–1847). ***Il confronto ha carattere qualitativo e si basa sul quadro storiografico generale relativo al sistema portuale adriatico nel periodo asburgico.***

Aspetto	Porto di Venezia	Porto di Trieste
Ruolo nel sistema asburgico	Politico-simbolico: città storica, capitale regionale, alto valore rappresentativo	Economico-strategico: principale porto dell'Impero
Funzione prevalente	Porto commerciale in ripresa, ma con funzioni limitate	Porto di transito internazionale e grande scalo imperiale
Rapporto con Vienna	Oggetto di politiche di compensazione e tutela	Scalo privilegiato e direttamente favorito
Retroterra economico	Limitato, frammentato, privo di collegamenti rapidi	Ampio e ben integrato (Austria, Europa centrale, area danubiana)
Infrastrutture portuali	Inadeguate alla navigazione moderna; spazi lagunari vincolanti	Più moderne, banchine profonde, maggiore capacità operativa
Capacità di attrarre capitali	Moderata e discontinua	Elevata e stabile
Dinamica dei traffici	Ripresa temporanea dopo il 1830, seguita da rallentamento	Crescita strutturale e continua
Ruolo nell'Adriatico	Porto secondario, in competizione difensiva	Porto dominante dell'Adriatico asburgico

Il bilancio dell'esperienza della franchigia non appare quindi univoco, può esser definito positivo ma limitato: efficace come strumento di rilancio temporaneo, insufficiente come soluzione duratura. Anche in questo caso, come nel giudizio sui vantaggi o meno del porto franco napoleonico, la storiografia si divide. Chi sostenne, come il già citato Adolfo Bernardello che il provvedimento attirò investimenti nazionali ed esteri che portarono ad un lieve miglioramento delle condizioni economiche della città, sempre soggette però ai mutamenti delle favorevoli o sfavorevoli congiunture internazionali [100]; e chi invece diede valutazioni sostanzialmente negative, tra cui l'importante storico dell'economia Gino Luzzato "Un miglioramento sensibile s'incomincia finalmente a manifestare, dopo il 1838, anche nell'economia veneziana, non per effetto della franchigia, ma come parziale e ancora lenta ripercussione del movimento di sviluppo e di trasformazione che si manifesta in quegli

[100] A. Bernardello, Venezia 1830–1866. Iniziative economiche, accumulazione e investimenti di capitale, in «Il Risorgimento», 1 (2002), pp. 2-3

anni nell'Europa occidentale" [101]. Quando, nel 1848, la città si trovò di fronte a una nuova stagione politica, le contraddizioni del sistema franco erano già tutte emerse. La Repubblica di San Marco erediterà una situazione in parte migliorata, ma ancora fragile, in una città che aveva provato a reinventarsi senza però riuscire a colmare la distanza che la separava dal grande porto giuliano. Il confronto con il porto di Trieste a metà Ottocento e fino alla fine della dominazione austriaca risultava e risulterà nettamente sbilanciato.

3.4 Le opere alle bocche di porto e la trasformazione del sistema lagunare (1838–1857)

Le istanze veneziane che chiedevano un riconoscimento speciale per la città ed il suo porto ebbero quindi, con l'estensione della franchigia, un primo risultato concreto. Questo provvedimento portò ad un miglioramento della situazione economica generale e provocò, almeno nei primi anni, un positivo aumento dei traffici del porto. Questo però mise in luce l'inadeguatezza dello scalo veneziano dal punto di vista infrastrutturale e logistico. Non solo, ma ad essere inadeguate erano anche le vie d'acqua della laguna non adatte al transito delle nuove grandi e pesanti navi mercantili, non più velieri ormai ma sempre più navi a vapore. Da tali constatazioni derivarono interventi concreti sulla morfologia lagunare orientati all'implementazione dell'attività del porto e alla sua funzionalità.

– Un porto limitato: la problematica morfologia della laguna.

L'introduzione del porto franco in pratica creava nuove aspettative che andavano a scontrarsi con una realtà di carenze strutturali e problemi morfologici ambientali che ora venivano a galla. Analizzando l'evoluzione dello scalo veneziano nell'Ottocento, emerge subito un elemento che attraversa tutta la storia economica del secolo: il rapporto difficile tra la città e le sue bocche di porto, cioè i varchi che mettono in comunicazione la laguna con il mare aperto. Non è un dettaglio tecnico, ma una questione strutturale. Il funzionamento del porto, la sicurezza della navigazione e perfino la possibilità stessa per Venezia di conservare un ruolo marittimo di primaria importanza, dipendevano dalla profondità e dalla navigabilità di questi canali; in una parola dalla loro "accessibilità". La navigazione del tempo, con mezzi più pesanti, capienti e voluminosi aveva esigenze diverse rispetto al secolo precedente, il che rendeva ancora più evidente che senza un miglioramento degli accessi, la città sarebbe rimasta marginale in un contesto adriatico dominato dalla monopolizzante presenza di Trieste.

[101] Gino Luzzatto, cit. in Giovanni Distefano – Giannantonio Paladini, Storia di Venezia 1797 1997. La dominante dominata, Venezia, Supernova, 1996, p. 200

La situazione era critica ed era chiara: fondali irregolari, continue variazioni dei canali di ingresso, necessità di dragaggi frequenti. La laguna, per sua natura mobile, tendeva a modificare ogni anno la profondità e l'assetto dei passaggi verso il mare. Non era un fenomeno nuovo anzi era ben conosciuto, ma nell'età asburgica diventava un problema critico, perché sostenere la concorrenza degli scali vicini –Trieste ma anche Fiume, favoriti da condizioni politiche ed ambientali migliori (entrambi erano sul mare e non dentro una laguna) – partendo da condizioni così svantaggiose, non era più possibile. Bisognava quindi cambiare marcia e adeguare il porto alle nuove esigenze dato che una vera ripresa si poteva ottenere solo a condizione di avere accessi adatti alla navigazione moderna [102].

– Gli interventi.

Si prese atto della situazione e fu allora che maturarono i progetti per intervenire sulle bocche lagunari. L'idea non era una nuova, anzi maturava da tempo: già alla fine dell'età napoleonica si discuteva dell'opportunità di stabilizzare i canali d'ingresso, ma le difficoltà finanziarie e l'incertezza politica avevano sempre rallentato ogni decisione. Dopo il 1830, tuttavia, la situazione cambiò. A quel punto la città si trovò a un bivio: o intervenire sulle bocche di porto oppure accettare che il porto franco restasse una risorsa dalle potenzialità ridotte [103]; si scelse di procedere.

Tra tutte le bocche di porto, quella che attirava maggiormente l'attenzione degli ingegneri del tempo era quella di Malamocco, considerata più adatta dei varchi del Lido/Treporti e di Pellestrina/Chioggia a sostenere il traffico marittimo di maggior tonnellaggio. Gli studi moderni dedicati alla Venezia ottocentesca ricostruiscono in maniera coerente la logica della scelta: Malamocco offriva un corridoio d'ingresso più stabile e meno esposto ai sedimenti rispetto alla bocca del Lido, pur richiedendo comunque lavori strutturali significativi [104].

L'avvio dei lavori non fu immediato. Ci fu un inizio lavori che puntava al miglioramento del progetto già elaborato in epoca francese, con la prima pietra posata addirittura dall'Imperatore d'Austria Ferdinando I in visita a Venezia nel 1838 [105]. La situazione politica del 1848 poi interruppe qualsiasi programma organico e costrinse l'amministrazione provvisoria della Repubblica di San Marco a

[102] A. Bernardello, Venezia 1830–1866. Iniziative economiche, accumulazione e investimenti di capitale, «Il Risorgimento», 1 (2002), pp. 5–66.
[103] Ivi, pp. 12–18.
[104] Per la logica tecnica ed economica che portò a privilegiare la bocca di Malamocco rispetto a Lido/Treporti e Chioggia si vedano, tra gli altri, R. Petri, «La rinascita dell'economia portuale di Venezia», in G. Zucconi (a cura di), La Grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento, Venezia, 2002, pp. 375 402, spec. pp. 383 386; G. Delogu – G. Farella, «Ridisegnare Venezia tra sviluppo portuale e protezione della laguna. Una questione di lungo periodo», Mediterranea – ricerche storiche, XVII (2020), pp. 717 736, spec. pp. 721 727; M. Costantini, Porto, navi e traffici a Venezia 1700 2000, Venezia, 2004, capp. 3 4; cfr. anche «Venezia nell'Ottocento», in Enciclopedia Italiana, Treccani (online).
[105] Distefano – Paladini, Storia di Venezia, vol. II, La Dominante dominata, p. 200.

occuparsi soprattutto delle situazioni di emergenza, con interventi limitati e temporanei, sospendendo i grandi progetti. Quando gli austriaci ripresero il controllo della città nel 1849, la questione delle bocche tornò rapidamente al centro del dibattito. Gli anni Cinquanta videro infatti una ripresa più sistematica dei lavori: furono anni in cui si tentò di conciliare una politica portuale ambiziosa con le necessità pratiche della navigazione.

Il documento tecnico più emblematico di questa fase è la planimetria della Diga Nord di Malamocco, un disegno spesso riprodotto nella letteratura moderna sul porto veneziano e utile per capire, anche visivamente, la portata degli interventi. Si tratta della rappresentazione ottocentesca del progetto iniziale all'imboccatura lagunare meridionale contemplante i lavori di regolazione idraulica eseguiti poi tra 1838 e 1857. La tavola, realizzata nell'ambito degli studi diretti da Pietro Paleocapa che riprese un progetto francese del 1806, costituisce una delle più antiche testimonianze grafiche dell'assetto della bocca di porto di Malamocco all'inizio dell'età asburgica.

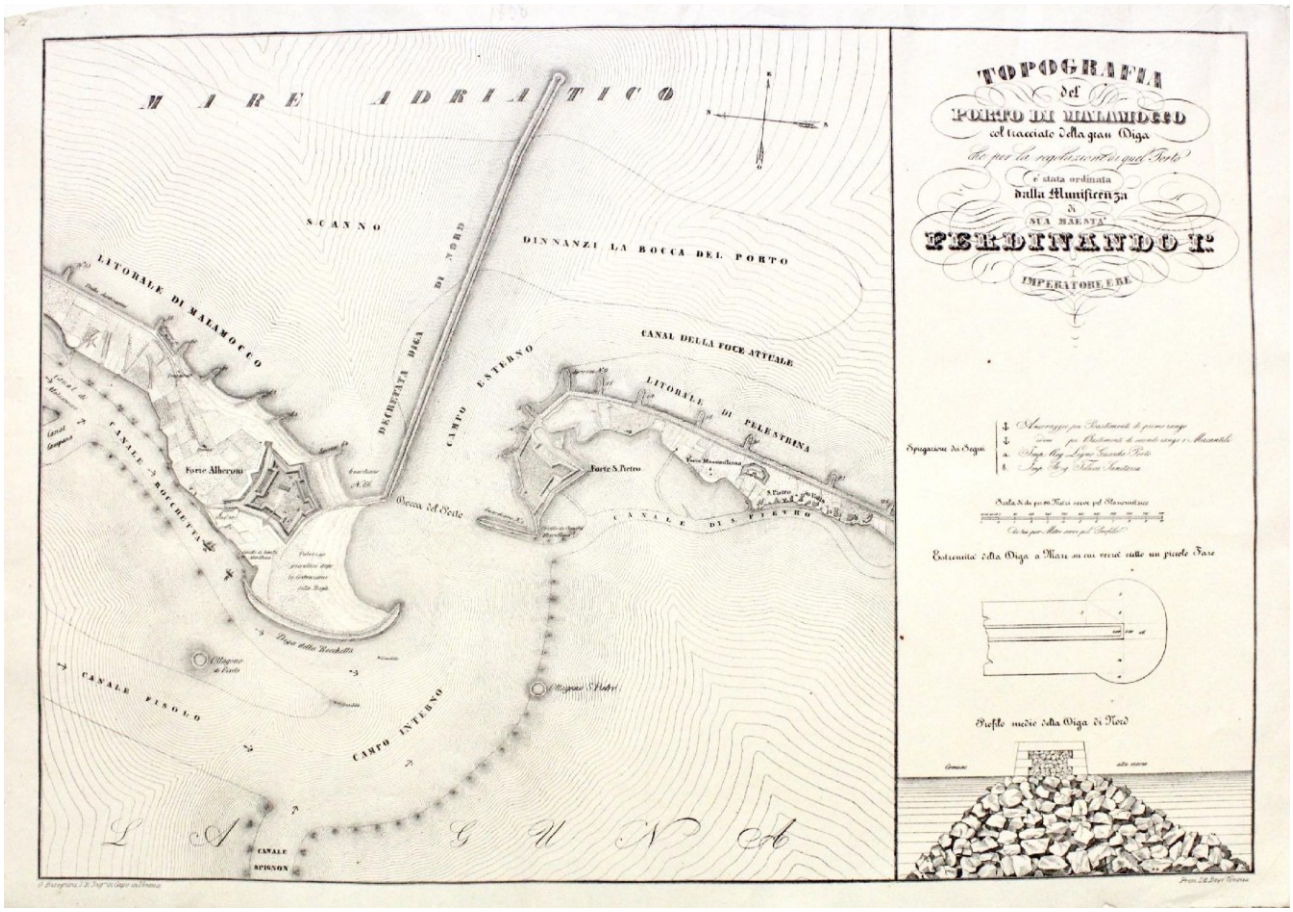


Fig. 1 – "Topografia del porto di Malamocco col tracciato della Gran Diga", litografia tecnica di G. Deyé e G. Bisognini (Venezia, 1838).

La tavola mette in evidenza il progetto iniziale per la costruzione di una grande diga nord all'imboccatura. Successivamente fu costruita anche una diga sud, iniziata nel 1853 dall'amministrazione austriaca e completata poi, nel 1872. L'obiettivo era semplice nella sua logica: ridurre l'apertura, incanalare la corrente e usare la forza dell'acqua per mantenere più profondo il

fondale trascinando via con la corrente i sedimenti. Le dighe, costruite in blocchi di pietra e completate nel corso di diversi anni, rappresentavano uno dei primi esempi in cui la laguna veniva trattata non come un sistema da conservare passivamente, ma come un ambiente dinamico da governare. L'intervento antropico per la difesa della laguna era già avvenuto durante il governo della Serenissima, ora si faceva un ulteriore passo per plasmare la morfologia lagunare secondo le esigenze del trasporto e dell'economia contemporanei: fu per molti versi una svolta culturale.

Il confronto con la situazione successiva più vicina all'attuale aiuta a valutare l'eredità di queste opere. Una vista aerea della fine del XX° secolo della bocca di porto di Malamocco – come quella riportata qui – mostra un assetto che conserva ancora l'impostazione ottocentesca: due lunghe dighe parallele, la nord e la sud, che accompagnano la corrente verso l'interno della laguna.



Fig. 2 – Foto aerea moderna della bocca di porto di Malamocco (prima dei lavori del MOSE)

Osservando l'immagine, risulta evidente quanto questi interventi abbiano inciso sulla storia successiva della laguna. Senza la sistemazione ottocentesca sarebbe stato difficile, se non impossibile, sviluppare l'area industriale di Porto Marghera nel Novecento o garantire nel secondo dopoguerra un flusso regolare di traffico marittimo. Le dighe, in altre parole, hanno rappresentato un punto di svolta destinato a durare ben oltre la fine dell'età austriaca ed il XIX° secolo.

La fase compresa tra il 1838 e il 1857 appare quindi come una stagione in cui si cercò, con approccio nuovo, di adeguare l'attività tradizionale del porto agli obblighi della modernità. Fu il momento in cui Venezia provò a costruire le condizioni materiali per restare protagonista del traffico adriatico e mediterraneo, nonostante la concorrenza crescente e i limiti imposti dalla stessa morfologia lagunare. Le dighe di Malamocco, pur nate in un contesto diverso da quello attuale, continuano ancora oggi a formare l'ingresso meridionale della laguna per le grandi navi [106] .

– L'importanza del porto franco.

Il porto franco, quindi, portò con se tutta una serie di interventi di adeguamento che han cambiato definitivamente la geografia della navigabilità lagunare.

Ma il porto franco fu più determinante in sé, come area franca defiscalizzata che incrementava l'import di materie prime favorendo l'industria locale, o più per aver generato la necessità di implementare la funzionalità dello scalo veneziano? Con ciò che questo provocò sull'ambiente, con le necessarie e impattanti trasformazioni per mantenere il porto al centro degli interessi imprenditoriali, fulcro dell'attività economica cittadina ben prima che arrivasse l'industria turistica? Ovvero: è più quel che il porto franco ha dato direttamente alla città o al suo porto (quindi sempre alla città ma indirettamente, attraverso l'attività del suo porto) ? Il dibattito non si è mai chiuso.

Ancor oggi non c'è un giudizio definitivo sui reali vantaggi e il concreto contributo che il porto franco diede a Venezia. Il dibattito è aperto tra chi ritiene che i vantaggi fossero stati solo potenziali ma di fatto vanificati dalla povertà strutturale dello scalo veneziano e che la crescita temporanea dell'economia cittadina non dipendesse dalla franchigia ma da altri fattori esterni, come la contingenza internazionale (abbiamo visto Luzzato) e chi come Pillinini ritiene che il porto franco esteso anche se non fu mai la soluzione a tutti i problemi, rappresentò per Venezia un'occasione concreta per tornare parte attiva nei traffici mediterranei e del Lombardo-Veneto e che questo comportò una ripresa economica sostanziale della città «*i vantaggi della franchigia si fecero sentire nel tempo: aumentò il movimento portuale, si svilupparono i traffici, crebbe il valore degli immobili e in generale si diffuse un maggior benessere; tanto è vero che dopo la parentesi rivoluzionaria il*

[106] M. Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", in G. Benzoni (dir.), Storia di Venezia. Vol. XII: Il mare, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1991, pp. 865–890. Alla fine del secolo inizierà la costruzione di altre due dighe alla bocca di porto di Lido/Treporti: il progetto di sviluppo portuale che porterà alla costruzione della Stazione Marittima prima e alla nascita della realtà industriale di Porto Marghera poi, pretenderà la sistemazione con adeguamento funzionale di questa seconda porta d'entrata in laguna. Esiste una terza porta d'ingresso, quella più a sud tra Pellestrina e Chioggia ma non è mai stata usata per le grandi navi, più che altro per pescherecci e non è mai stata oggetto di grandi interventi prima dell'avvento dei lavori del MOSE.

punto franco fu ripristinato» [107]. Questo giudizio restituisce con molta chiarezza la percezione che probabilmente si ebbe allora, viste le attestazioni di ottimismo: la franchigia non era soltanto un dispositivo fiscale, ma un momento in cui Venezia aveva intravisto la possibilità di non scivolare definitivamente ai margini del sistema commerciale mediterraneo.

Appare corretta questa lettura: dai dati che si possono leggere nelle rilevanze raccolte dagli storici è indubbio che l'estensione dell'area franca all'intera città fu un volano economico di grande importanza. Non solo aumentò il traffico portuale ma attirò investimenti anche da parte di imprenditori stranieri, dunque, la nascita di attività industriali e manifatturiere che in certi casi furono delle novità assolute. Non trasformò la città in una potente capitale economica, com'era stata, ma la salvò in un momento di forte crisi.

Tutte cose che segnarono nei decenni e nel secolo successivi un percorso che caratterizzò il tessuto socioeconomico veneziano le cui conseguenze sono visibili ancor oggi. L'esperienza del porto franco, quindi, non va valutata in sé e per sé o contestualizzata esclusivamente nel periodo storico in cui fu introdotto ma, se si vuol dare un giudizio realistico ed oggettivo sull'importanza ed il peso che quella scelta ebbe nelle trasformazioni successive (non tutte positive), è necessario considerare ciò che di irreversibile determinò. Con una visione più ampia, dobbiamo fissare lo sguardo alla catena di conseguenze di lungo periodo che dall'introduzione del porto franco presero inizio e continuarono a svilupparsi anche dopo la sua abolizione.

– Venezia non più "isola": impatto economico, simbolico e psicologico del collegamento ferroviario con la terraferma.

L'arrivo della ferrovia a Venezia nel 1846 rappresentò un evento epocale e un segno di modernizzazione infrastrutturale, per quei tempi, enorme. Ma non solo: segnò un mutamento profondo nell'organizzazione territoriale, economica e infrastrutturale della città, con un forte influsso sul suo ruolo economico e la sua geografia interna. Per la prima volta nella sua storia millenaria, Venezia veniva collegata stabilmente alla terraferma da un'infrastruttura permanente, il ponte ferroviario translagunare, che spezzava simbolicamente la condizione insulare della città e la inseriva, senza mediazioni, nella rete dei trasporti terrestri dell'Impero asburgico [108].

[107] G. Pillinini, «Venezia città franca: il "Regolamento" del 1829», in Risorgimento Veneto, Quaderni del Comitato veneziano dell'Istituto per la storia del Risorgimento italiano, 5, p. 20
[108] M. Costantini, *Dal porto franco al porto industriale*, in **Storia di Venezia**, vol. XII, Roma, Treccani, 2002, pp. 888-889.

Questo passaggio ebbe un impatto rilevante sul piano simbolico oltre che pratico. L'idea di una Venezia "non più isola", discussa già prima della realizzazione del ponte, non riguardava soltanto la mobilità delle persone o delle merci, ma toccava un nodo identitario profondo: la fine di una separazione fisica che per secoli aveva garantito autonomia, controllo degli accessi e una percezione di diversità rispetto al continente che non veniva meno ma in qualche modo si modificava. La ferrovia, in questo senso, fu un dispositivo che costrinse la città a ridefinire il proprio rapporto con l'ambiente circostante e a ripensare la propria collocazione spazio-temporale. A partire dal rapporto con il territorio alle sue spalle e, all'interno di questo, il proprio ruolo nel presente e nel futuro. Un nuovo modo di essere "città anfibia".

– Lo spostamento del baricentro e le prime conseguenze.

La scelta di collocare la stazione ferroviaria a Santa Lucia, all'estremità occidentale della città, rese immediatamente visibile questa trasformazione. Il baricentro economico e funzionale di Venezia, che per secoli aveva avuto il suo fulcro nel Bacino di San Marco e nelle aree portuali orientate verso est, verso il mare, cominciò lentamente a spostarsi verso ovest, in direzione del ponte, della stazione e, più in generale, della terraferma. Non un cambiamento improvviso, ma un processo graduale e inesorabile che accompagnò l'intera seconda metà dell'Ottocento [109].

Le conseguenze di questo spostamento furono molteplici. Le manifatture, i depositi, gli opifici e le attività produttive che già esistevano o che nacquero nel corso del XIX° secolo – anche grazie ai vantaggi offerti dall'estensione del porto franco all'intera città – trovarono progressivamente più conveniente localizzarsi nelle aree prossime alla stazione ferroviaria. La vicinanza ai binari consentiva un collegamento più diretto con il retroterra veneto e lombardo, riducendo tempi e costi di trasporto; la ferrovia rendeva non più "indispensabile" il rapporto diretto con il mare, e questa fu una rivoluzione di portata storica. In questo modo Venezia iniziò a "voltarsi": non guardava più prevalentemente davanti a sé, verso l'orizzonte marittimo, ma sempre più spesso dietro di sé, verso la terraferma, la pianura e i mercati interni.

– Il problema logistico.

Questo mutamento mise in luce un problema logistico destinato a segnare profondamente la storia economica e la struttura urbanistica stessa della città: la dissociazione tra il porto storico, ancora localizzato nel Bacino di San Marco, e il nuovo polo ferroviario di Santa Lucia. Le merci che

[109] Ivi 890-891.

arrivavano via mare dovevano essere trasferite ai depositi e alla ferrovia per proseguire il loro viaggio verso l'interno del territorio imperiale. In una prima fase, la soluzione adottata fu il trasporto su grandi chiatte attraverso la laguna lungo il canale della Giudecca e quello della Scomenzera, dal porto di S.Marco fino alla stazione e ai magazzini occidentali [110]. Era una risposta concreta, in linea con la tradizione veneziana di navigazione interna plurisecolare, ma si rivelò presto inefficiente: lenta, costosa, macchinosa e inadatta a sostenere un traffico crescente.

Questo handicap strutturale mise in luce un problema di mobilità commerciale molto importante: il trasporto logistico delle merci dal porto alla ferrovia era un nodo essenziale da risolvere al più presto, rimase tuttavia irrisolto per decenni. Né la sola franchigia doganale né i miglioramenti alle bocche di porto furono sufficienti a superare questa lacuna infrastrutturale. Solo dopo l'annessione al Regno d'Italia sabaudo si arrivò a una soluzione: l'inaugurazione, il **1° marzo 1880**, della Stazione Marittima, un nuovo porto commerciale situato in prossimità della stazione ferroviaria e direttamente collegato ai binari [111]. Questo intervento segnò l'abbandono definitivo dello storico porto nel Bacino di San Marco come centro delle attività mercantili e sancì la vittoria della nuova logica industriale e ferroviaria sul modello portuale tradizionale.

La costruzione della Stazione Marittima rappresentò un vero stravolgimento dell'equilibrio urbano veneziano pari a quello che aveva rappresentato 33 anni prima la costruzione del ponte translagunare e la stazione ferroviaria a S. Lucia: per la prima volta, il cuore logistico della città non coincideva più con il suo centro storico, simbolico e monumentale. L'asse economico si spostò stabilmente verso ovest, anticipando un processo che nel corso del Novecento avrebbe condotto allo sviluppo di Porto Marghera e – parallelamente – al lento ma progressivo trasferimento delle attività produttive industriali e delle funzioni mercantili da Venezia alla sua prossima terraferma.

– Porto-Ferrovia; lo scalo al servizio dell'entroterra padano nel sistema asburgico.

In questo assetto, il porto lagunare di Venezia si collocava accanto a Trieste e a Fiume – porti di riferimento per l'Austria e l'area germanica il primo, per l'Ungheria e l'area dei paesi slavi il secondo – all'interno di una rete di scali funzionali a una logica di traffici e scambio merci sovralocale. Il ruolo dello scalo veneziano risultava subordinato, ma non del tutto secondario: la città restava un nodo importante, purché accettasse di riorganizzarsi secondo le esigenze del sistema asburgico. Si intravide il segnale di una profonda trasformazione in atto: Venezia stava assumendo una funzione nuova all'interno del sistema portuale asburgico, grande emporio autonomo non lo era già più dal precedente

[110] M. Costantini, cit., p. 890.
[111] Ivi p.892

periodo francese ma ora diveniva ancor più scalo di transito, funzionale all'economia del Lombardo-Veneto e destinato a raccogliere e smistare merci per il mercato interno di quel quadrante dell'impero. Ora, con la ferrovia che arrivava fino in laguna, poteva trovare la giusta collocazione all'interno dello scacchiere economico-commerciale asburgico, il che certamente apriva nuove possibilità agli interessi economici della classe imprenditoriale veneziana. Come emerge dalle iniziative imprenditoriali e dagli investimenti documentati negli anni successivi, gli imprenditori locali e non solo, videro nel nuovo collegamento e nella fine dell'isolamento insulare un'opportunità di vantaggiosi affari con il raggiungimento più rapido di nuovi mercati. Non va dimenticato infatti che con lo snodo ferroviario di Verona i prodotti veneziani e le merci in arrivo al porto di Venezia potevano proseguire fino al Tirolo e ad Innsbruck. [112]

Non furono poche le tensioni tra gli ambienti economici veneziani e milanesi in relazione alla progettazione della linea ferroviaria: il dibattito riguardò il tracciato, la localizzazione delle fermate, la distribuzione degli investimenti e la stessa configurazione della società incaricata dei lavori. di costruzione della linea Venezia - Milano (come fu nominata, attenzione: non Milano-Venezia). A difendere gli interessi e le ragioni degli imprenditori veneziani nella contesa fu un giovane avvocato, Daniele Manin, che da lì a poco avrà un ruolo da protagonista in una delle pagine più importanti della storia veneziana. [113]

La costruzione della ferrovia "Ferdinandea" procurò dei vantaggi, non tali però da cambiare definitivamente l'economia cittadina come sperato da molti contemporanei, ma significativi. Venezia entrava nel nuovo sistema economico mondiale di terraferma, al quale in qualche modo veniva omologata, basato sul trasporto per via ferrata.

Un'osservazione generale sul medio periodo riguardo all'arrivo della ferrovia a Venezia, porta a questa considerazione: nei primi anni la creazione del ponte, della stazione, del primo collegamento fisico con la terraferma, crearono uno "sconvolgimento" più psicologico che economico, con la perdita della millenaria condizione di "insularità" che era stata contemporaneamente un elemento di difesa e di conquista sul mare per Venezia. Col passare del tempo però si videro anche gli effetti in

[112] Per l'inquadramento del porto di Venezia all'interno del sistema economico e commerciale dell'Impero asburgico e per la sua progressiva trasformazione da emporio autonomo a scalo di transito funzionale all'economia del Lombardo-Veneto, cfr. M. Costantini, *Dal porto franco al porto industriale*, in *Storia di Venezia*, vol. XII, pp. 889–896; A. Bernardello, *Venezia 1830–1866. Iniziative economiche, accumulazione e investimenti di capitale*, in «Il Risorgimento», 1 (2002), pp. 13-15.

[113] Per le tensioni tra gli ambienti economici veneziani e milanesi in merito alla progettazione e alla gestione della linea ferroviaria Venezia–Milano, nonché per il ruolo delle élite imprenditoriali e delle istituzioni locali nel dibattito su tracciato, investimenti e assetto societario, M. Isnenghi, *Se Venezia Vive*, Marsilio, Venezia 2021, pp 90-93; G. Distefano – G. Paladini, *Storia di Venezia 1797–1997*, vol. II, La Dominante dominata, p. 202 **ca.**; per il contesto economico e infrastrutturale di Venezia e il dibattito sulla perdita dell'insularità si veda anche M. Costantini, *Dal porto franco al porto industriale*, in *Storia di Venezia*, vol. XII, pp. 888–889; M. Isnenghi, *Se Venezia Vive*, p. 95.

senso materiale: l'arrivo della ferrovia cambiò la mappa interna delle attività commerciali, molte cambiarono localizzazione e questo portò ad una visibile trasformazione urbanistica della città.

Dal punto di vista sociale e antropologico le conseguenze furono tutt'altro che secondarie. Col passare del tempo si innescò un processo che portò ad una trasformazione profonda: sebbene non si creasse una vera e forte identità industriale, l'introduzione di nuove produzioni e più moderni sistemi produttivi cambiarono in buona parte l'economia veneziana e ne spostarono il centro. A quel punto manifatture, depositi, opifici, che per secoli avevano trovato spazio entro il tessuto urbano lagunare, ridussero progressivamente la loro presenza nel cuore cittadino trasferendosi sempre più a ovest, in un percorso che li porterà, nel secolo successivo, ad attraversare la laguna per collocarsi in terraferma. Venezia alla fine dell'Ottocento fu costretta così a ridefinire sé stessa attraverso l'assunzione di altre funzioni: la rappresentazione simbolica, il patrimonio artistico, la memoria storica ma anche gli eventi e le esposizioni d'arte per le quali divenne una delle capitali mondiali; ed infine – soprattutto dopo l'annessione all'Italia e in modo sempre più totalizzante – come centro internazionale turistico.

In più: collegando stabilmente la città alla terraferma, la ferrovia la sottopose ancor più alla dipendenza da questa: le nuove strutture resero possibile una sopravvivenza economica nel medio periodo ma nel lungo introdussero una sudditanza crescente da politiche e decisioni esterne alla realtà lagunare. La Venezia che per secoli aveva fondato la propria forza sul controllo dell'acqua e dei traffici marittimi si trovò ancor più inserita in un sistema che ne ridefiniva il ruolo. Il che in sé non sarebbe stato un elemento critico dal punto di vista economico-commerciale, ma ne riduceva l'autonomia funzionale.

Il percorso che conduce dalla ferrovia ottocentesca alla Venezia contemporanea, oggi in larga misura dipendente dall'economia turistica, trova qui uno dei suoi fondamenti originari. Non è possibile stabilire una relazione causale diretta, rigida o meccanica, ma si può riconoscere che il rovesciamento del baricentro economico — da est a ovest, dal mare alla terra — produsse effetti cumulativi, destinati a sedimentarsi nel tempo e a orientare le trasformazioni successive della città.

– Una trasformazione inevitabile.

La ferrovia, promessa di modernità e rilancio, inaugurò una fase in cui Venezia imparò a vivere senza essere più il cuore del proprio sistema produttivo ma componente di un sistema esogeno. È in questa esperienza, fatta di adattamenti, compromessi e perdite, che si può leggere una delle radici più profonde della trasformazione novecentesca della città. Ma fu una trasformazione inevitabile, i tempi la richiedevano; afferma Romanelli che la costruzione del ponte fu "un evento capitale nella storia della città. La realtà veneziana post-neoclassica può dirsi che inizi proprio da qui: s'affermano,

insieme, le ragioni della tecnologia – delle macchine e del vapore – con quelle della cultura romantica; la fine di un isolamento antistorico con la fortuna degli storicismi; la diffusione di una coscienza risorgimentale nazionale e l'emergere prepotente degli interessi della borghesia imprenditoriale" [114].

Il ponte poco dopo la sua costruzione avrà un ruolo insieme sostanziale e simbolico, Romanelli infatti continua così "La rivoluzione del 1848-1849 agita e mescola tutti questi ingredienti mentre i proiettili lanciati dall'una e dall'altra parte (gli austriaci in terraferma e i ribelli a Venezia) aprivano profondi varchi nelle 262 arcate del ponte da poco inaugurato" [115].

– Il nesso col porto franco

L'arrivo della ferrovia e le sue conseguenze furono sempre parte di quel notevole quadro di cambiamenti economici e strutturali inaugurato nel 1829 dal Sovrano Autografo Biglietto imperiale. Questo – con l'estensione della franchigia ad un'intera città economicamente depressa – provocò una serie di reazioni/evoluzioni a catena così determinanti nel tessuto socio-economico e ambientale della città lagunare, che lo stesso Francesco I non aveva probabilmente immaginato. Uno sviluppo economico che comportò tra i necessari interventi strutturali ed infrastrutturali (le dighe alle bocche di porto, il miglioramento di canali e fondali per la navigazione) appunto la creazione del collegamento ferroviario con Milano con la conseguente costruzione del ponte translagunare. Questo, tra l'altro, pensato inizialmente per il trasporto merci, alimentò poco dopo anche un'altra forma di economia, destinata col tempo a diventare "tipica": quella turistica.

– La scena è pronta… per il Quarantotto.

È in questo scenario di sviluppo e di ripresa che i veneziani rialzarono il capo, riscoprendo un orgoglio che forse sembrava sparito. Un desiderio di tornare padroni del proprio destino, ora che la città sembrava tornare forte e produttiva, alimentò nuove tensioni politiche (e anche questo Francesco I probabilmente non l'aveva previsto...). Nel 1848 la città entrò improvvisamente in una nuova fase: arrivarono a maturazione elementi di tensione accumulati e stratificati anno dopo anno dalla caduta della Repubblica in poi, accesi dal ritrovato amor proprio. Nell'ormai cronico contrasto tra subordinazione istituzionale e persistenza simbolica dell'identità, maturerà il passaggio dalla patria storica, intesa come Città-Stato, alla nazione politica, ovvero la prospettiva unitaria con gli altri popoli

[114] G. Romanelli, *Venezia nell'Ottocento*, in Enciclopedia Treccani, sezione «Architettura e città negli anni asburgici», Istituto dell'Enciclopedia Italiana, versione online,https://www.treccani.it/enciclopedia/venezia-nell-ottocento_(altro)/(consultato il 15.12.2025).
[115] Ivi

"fratelli d'Italia" all'interno di un processo che troverà nel 1848 il suo momento di potente emersione [116].

[116] Feliciano Benvenuti, *Venezia da Patria a Nazione: un percorso*, in Venezia e l'Austria, Venezia, Marsilio 1999. pp. 480-488

Capitolo IV

1848–1849: rivoluzione, memoria e fallimento dell'indipendenza veneziana

4.1. La Repubblica di San Marco: nascita, consenso, limiti

- *Le premesse: il Pantheon 1846*

Negli anni immediatamente precedenti il 1848, a Venezia era già in atto un'azione profonda di rielaborazione della memoria pubblica. Tra il 1846 e il 1847, l'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti promosse il progetto di un pantheon dedicato alle figure eminenti della Serenissima. Concepito come spazio di celebrazione civile e culturale del passato repubblicano, il progetto stesso di quest'opera rivelava un sentimento di forte connessione e desiderio di riaffermazione dell'antica e gloriosa storia della città, reso più forte dalla condizione di sudditanza in cui si trovava Venezia. La collocazione dei busti delle più grandi personalità della Repubblica Serenissima in un luogo altamente simbolico come il Palazzo Ducale, la selezione dei personaggi e l'enfasi sulle grandezze politiche, artistiche e istituzionali della Venezia repubblicana indicavano la persistenza di un ideale di appartenenza a una tradizione statuale autonoma che affondava le radici nell'esperienza millenaria della Serenissima.
Non si trattava di un'iniziativa esclusivamente culturale o puramente erudita ma di un segnale politico. In un contesto ancora dominato dal potere austriaco, la scelta di riportare nello spazio pubblico il pantheon civile della Repubblica Serenissima costituiva una presa di posizione simbolica significativa. Prima ancora dell'insurrezione, la città tornava a raccontarsi attraverso i simboli di un passato glorioso, i propri miti, che partendo dal passato repubblicano – che veniva fortemente riproposto – rendevano nuovamente concepibile un'idea di nuova indipendenza. Infatti 2 anni dopo si capì che ciò non scaturiva solo da sentimenti di nostalgia ma da un'intima, diffusa, per lungo tempo taciuta speranza. Il pantheon non annunciava apertamente la rivoluzione, ma ne costruiva le precondizioni sul piano dell'immaginario: il linguaggio simbolico precedeva l'azione politica, preparando un terreno culturale sul quale la Repubblica di San Marco avrebbe potuto apparire non come un'invenzione improvvisa, ma come la riattivazione di una tradizione storica ancora viva. [117]

Nei paragrafi dedicati al Quarantotto del suo bel libro "Se Venezia Vive" Mario Isnenghi parla della costruzione del Pantheon veneziano come di un evento riconducibile a quel sentimento romantico

[117] Sebastiano Pedrocco, «Il Panteon Veneto. Semantica di una collezione», in La Polifora, n. 8, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia, s.d., disponibile su <http://www.istitutoveneto.org/lapolifora/008/pdf/02.pdf> (ultimo accesso: 20 marzo 2026).

espresso da Ugo Foscolo nella poesia " Dei Sepolcri", ("*A egregie cose il forte animo accendono l'urne de' forti…),* il risveglio di un sentimento identitario, nazionale, patrio anche grazie alla memoria e all'esempio dei Grandi del passato, conclude: "può apparirci elitismo – certamente lo è – però è un elitismo che riesce ad agire con un linguaggio politico e culturale, pensiero che si fa azione". Il pantheon funzionava come un "dispositivo di memoria attiva", oggi si direbbe "strumento di propaganda politica", che faceva leva su un ideale ben presente nel subconscio collettivo e nascente da una speranza mai del tutto sopita. In questo senso riportava nello spazio pubblico un passato statuale, repubblicano e soprattutto indipendente; ed è per questo che si può dire che l'operazione culturale del Pantheon anticipava il linguaggio politico del 1848. [118]

- *Il congresso degli scienziati italiani 1847*

Il secondo "preludio all'insurrezione" fu il Congresso degli scienziati italiani che si tenne a Venezia l'anno seguente.

Nel 1847, pochi mesi prima degli eventi rivoluzionari, Venezia aveva ospitato il IX Congresso degli scienziati italiani, seguito con attenzione e con una certa diffidenza dalle autorità austriache che l'avevano permesso riluttanti, proprio per il carattere esplicitamente "italiano" assunto dai partecipanti; l'evento si trasformò infatti in una chiara affermazione di identità nazionale. La presenza in città di studiosi provenienti da diversi Stati della Penisola e la pubblicazione, in quell'occasione, della guida *Venezia e le sue lagune* con riferimenti all'attualità ma anche alla storia di Venezia, costituirono il segnale di un sentimento diffuso tra le élite, che da una parte era nazionale e italiano (un rumore di fondo presente prima del 1848, ma non ancora prevalente a Venezia), dall'altra nostalgico e veneziano (richiamo alla Repubblica e alle sue leggi).[119]

Si trattò di un evento dalle conseguenze politiche inaspettate. Osserva Ginsborg: "il Congresso fu permeato da un clima di nazionalismo soffocato, e talvolta anche non soffocato […] ebbe un effetto galvanizzante. Il 1° novembre 1847 Guerrieri scrisse a Manin da Milano, esprimendo il suo piacere e la sua sorpresa per la diffusione del sentimento nazionale in una città sulla quale non aveva nutrito grandi speranze [120]". Richiami e riferimenti all'Italia, all'italianità, alla fratellanza tra italiani furono ripetuti nei discorsi dei congressisti con spettatori interessanti che dal tutto il Veneto accorsero per

[118] M. Isnenghi, Se Venezia vive, cap. «Preludio a un'insurrezione»; «Quarantotto lungo, memoria breve». Per il contesto politico e simbolico del clima pre-1848 cfr. anche P. Ginsborg, Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848–49, cap. II, «Verso la rivoluzione».
[119] G. Cozzi, Venezia e le sue lagune. I congressi degli scienziati italiani, in Venezia e l'Austria, a cura di G. Benzoni – G. Cozzi, Venezia, Marsilio, 1999, pp. 323–336.
[120] P. Ginsborg, Daniele Manin e la rivoluzione veneziana p.76

assistere alle riunioni tenute nella sala del Maggior Consiglio di Palazzo Ducale; luogo di più alto valore simbolico non poteva esser scelto.

Il 1847 dunque si chiudeva in un clima di relativo fermento: tra le élite cresceva l'idea di Italia, ma non spariva la nostalgia repubblicana.

– La città

E la città? Nell'imminenza dell'insurrezione *«La città era desta fin dalle prime ore, e in ogni campo si vedevano gruppi discorrere animatamente»* riporta una cronaca dell'epoca [121]. Una descrizione che restituisce il clima delle giornate veneziane del marzo 1848, nell'imminenza dello scoppio... Essa dà la sensazione di movimento diffuso, di attesa collettiva, questa volta non era silenzio ma brusio, un vociare continuo, un suono che saliva sempre più forte, sembra quasi di sentirlo. Era la sensazione, la percezione di qualcosa che stava accadendo, non solo nei palazzi del potere, ma nello spazio urbano intero.

Seguendo l'analisi proposta da Alfredo Bernardello potremmo porci subito una domanda tutt'altro che scontata: le idee rivoluzionarie che emergono nel marzo 1848 erano davvero diffuse tra la popolazione veneziana o solo patrimonio ideale dell'aristocrazia? E, se erano diffuse anche tra il popolo, in quale misura e attraverso quali canali? Anche lo stesso autore riporta una cronaca dell'epoca sul giorno in cui scoppiò la rivoluzione e commenta «Ad un tratto – afferma una testimonianza coeva – "la piazza S. Marco fu ripiena di popolo festeggiante": è la mattinata del 17 marzo 1848. Alla luce di questi esempi riportati l' irruzione di massa nelle strade può ancora essere considerata una esplosione improvvisa o piuttosto il coronamento di una progressiva presa di coscienza collettiva? Ci sono infatti circostanze tali nella storia di una comunità – provata da un lungo periodo di squilibri sul piano economico e sociale e percorsa da tensioni di ordine politico – in forza delle quali negli animi si produce, per così dire, l'attesa confusa e imprecisabile di qualche evento insolito, di qualche prova decisiva a cui si potrebbe essere chiamati». [122]

La questione è centrale, perché consente di evitare quella lettura retrospettiva che attribuisce automaticamente al "popolo" una coscienza politica compatta e un ideale uniforme che non sempre esistono e non sempre sono omogenei. Le idee di indipendenza e di restaurazione repubblicana circolavano anche tra il popolo, ma in forme spesso indirette, frammentarie, nate più da sentimenti di insoddisfazione sociale che da una piena adesione ideologica. Si usciva da una tremenda crisi

[121] Diario Veneto, marzo 1848, s.n.
[122] A. Bernardello, Venezia nel Lombardo-Veneto, pp. 283–303.

economica continentale che nel 1846-47 ridusse alla fame il popolo non solo nelle campagne, in cui il raccolto fu sotto il livello di sussistenza, ma anche delle città, dove il commercio languiva e la ricchezza non circolava. Le premesse per una rivoluzione c'erano tutte ma l'insurrezione, che quindi ebbe delle decisive premesse socioeconomiche a prepararne il terreno, non si può intendere come il risultato di una maturazione omogenea dell'intero corpo sociale.

La proclamazione della Repubblica di San Marco avvenne in un contesto di rapido collasso dell'autorità asburgica e di forte mobilitazione urbana. Paul Ginsborg ha mostrato con chiarezza come, nelle giornate di marzo, l'iniziativa politica venisse assunta da un gruppo dirigente ristretto, capace tuttavia di coagulare attorno a sé un consenso ampio all'interno della città [123].

È importante sottolineare che nella prima ora l'orizzonte politico è chiaramente statuale. La Repubblica nacque come tentativo concreto di ricostituire una sovranità veneziana autonoma. I riferimenti alla tradizione repubblicana, i simboli recuperati, il linguaggio adottato nei proclami pubblici indicano senza ambiguità questa direzione. In questo senso, il 1848 veneziano si distinse da altre esperienze insurrezionali degli stessi anni, in cui l'obbiettivo nazionale italiano apparve da subito primario.

Tuttavia, come Bernardello mette in evidenza, la circolazione di queste idee non fu uniforme. La borghesia urbana e settori dell'aristocrazia cittadina risultarono particolarmente attivi, sia nella fase preparatoria sia nei primi momenti della Repubblica; nei ceti popolari, invece, il rapporto con l'evento politico non fu così stretto e coinvolgente.

– La borghesia e la lotta legale

D'altro canto, la borghesia veneziana fino a poco prima del '48 non aveva obbiettivi politici reali e non era stata attraversata da sentimenti rivoluzionari come in altre città italiane. Questi erano maggiormente presenti nei ceti aristocratici ma la storia dell'Ottocento, secondo la maggior parte degli studiosi, è la storia dell'affermazione della borghesia come classe predominante, protagonista per diffusione di idee innovative, peso politico, ascesa sociale e, infine, moti di ribellione. Gli interessi della borghesia, prima di tutto economici, a Venezia si tradussero inizialmente in proposte, poi in rivendicazioni di riforme economiche, fiscali, strutturali ma sempre nell'ambito della legalità, senza rotture dell'ordine costituito. Solo più tardi, nell'impossibilità di ottenere soddisfazione in tali richieste, la classe borghese tentò l'affermazione politica tramite l'aperta ribellione con

[123] P. Ginsborg, Daniele Manin e la rivoluzione veneziana, pp. 15–22; 34–48.

coinvolgimento del popolo, l'elemento di rottura rivoluzionaria per eccellenza in tutte le rivoluzioni preparate dalla borghesia.

È in questa prima fase che si collocò il tentativo di quella che Ginsborg definisce una *lotta legale*, promossa soprattutto da Daniele Manin e Niccolò Tommaseo. L'azione si concentrò sulla richiesta formale di riforme e garanzie costituzionali, in particolare sul rispetto delle libertà civili, sulla pubblicità degli atti giudiziari e su un uso meno arbitrario del potere amministrativo e penale. Le iniziative assunsero la forma di petizioni, memorie e appelli rivolti alle autorità imperiali, nella convinzione che una pressione pubblica, ma ordinata, potesse produrre risultati senza ricorrere alla rottura rivoluzionaria. [124]. La Camera di Commercio, massima rappresentante del ceto borghese-mercantile della città, seguì l'iniziativa legale di Manin e dei suoi sostenitori ma, a riprova della differenza di posizioni che fin da subito contraddistinse il tessuto politico veneziano, con un atteggiamento rivendicativo più morbido. Questa chiese un certo numero di misure per "aumentare l'indipendenza di Venezia da Trieste e per assicurare un'uguaglianza di trattamento da parte di Vienna alle due città; l'abolizione di tutte le tasse sulle merci in transito al porto; il completamento delle opere previste all'ingresso al porto a Malamocco, i cui fondi erano stati cancellati dal bilancio preventivo del governo per il 1848…" [125], richieste quindi di natura economico-strutturale, non certo rivendicazioni politiche.

Fino a quel momento si era convinti quindi di poter trattare col governo austriaco. L'arresto di Manin e Tommaseo e la chiusura di ogni spazio di dialogo mostrarono tuttavia il limite di questa strategia, trasformando via via una protesta legale in una presa di posizione politica radicale.

Il fallimento della via legale rappresentò uno snodo decisivo nell'esperienza politica veneziana. L'arresto dei principali promotori dell'azione riformatrice il 18 gennaio 1848, Manin e Tommaseo in testa, mostrò in modo tangibile l'impossibilità di ottenere cambiamenti significativi senza una rottura dell'ordine costituito. La fiducia riposta negli strumenti giuridici e nelle procedure istituzionali lasciò progressivamente spazio a una diversa percezione del potere imperiale, ormai visto come impermeabile a ogni richiesta avanzata entro i canali consentiti. In questo passaggio si consumò una frattura importante: non solo politica, ma anche culturale, perché si palesarono i limiti di ciò che appariva legittimo tentare. In questo vuoto, aperto dal fallimento della mediazione legale, maturò il passaggio verso forme di mobilitazione più radicali.

La figura di Daniele Manin assunse immediatamente un ruolo centrale, sul piano politico ma anche simbolico, in particolare dopo il suo arresto e liberazione a furor di popolo. Attorno a lui rinacque

[124] P. Ginsborg, Daniele Manin e la rivoluzione veneziana, cap. II, par. "La lotta legale".
[125] Ivi, cap. II, par. "La lotta legale", p. 78.

l’idea di una restaurazione repubblicana a Venezia, che guardava al passato della Serenissima come a un patrimonio da riportare in vita. Questo fu il sottofondo ideologico iniziale. Ma già nella fase iniziale della nuova Repubblica di S. Marco, erano presenti elementi di tensione e di logoramento [126].

Il consenso, seppur ampio, non fu totale. La mobilitazione non coinvolgeva tutti allo stesso modo, e le aspettative suscitate dalla proclamazione repubblicana si scontravano presto con i limiti di una realtà fatta di risorse scarse, isolamento internazionale, difficoltà organizzative. Questi fattori non annullavano il significato del 1848 e la sua natura ideologica, ma contribuivano a definirne la realtà concreta.

La Repubblica di San Marco prese vita da un progetto politico reale, creativo, fondativo di una nuova realtà statuale. Al tempo stesso, essa si basò su un equilibrio sociale debole. L’adesione fu ampia ma differenziata, e il coinvolgimento dei diversi gruppi sociali seguì logiche non sempre parallele né coincidenti. Questa combinazione di ambizione politica, fragilità sociale, ricchezza di ideali ma povertà di mezzi infine, fu la caratteristica che contraddistinse l’esperienza del 1848, passaggio decisivo nella storia veneziana dell’Ottocento.

In questa fase iniziale quindi, Venezia si pensava ancora come uno Stato possibile. L’idea di una Repubblica autonoma non appariva irrealistica, ma concretamente realizzabile. Tuttavia, come i paragrafi successivi mostreranno, proprio i limiti emersi fin dall’inizio contribuiranno alla fine di questo straordinario evento storico a trasformare radicalmente l’orizzonte politico veneziano.

4.2. Ceti, ideologie, stampa e aspirazioni popolari nel Quarantotto veneziano

L'insurrezione veneziana del marzo 1848 – nata dalla sovrapposizione non omogenea di tensioni sociali, simboliche e politiche che attraversarono in modo diverso nobiltà, borghesia cittadina e ceti popolari – produsse una base comune ma fortemente gerarchizzata di linguaggi patriottici. [127]

– Segnali sovversivi

Le settimane che precedettero il 17-18 marzo mostrarono una propaganda patriottica che fu inizialmente quasi tutta nelle mani dei ceti più colti. Le “dimostrazioni sovversive” del 1847 e dell’inizio 1848 – scritte sui muri («viva Pio IX», «morte ai Tedeschi») soprattutto nella zona di Rialto, richieste di bis patriottici a teatro, abbigliamenti tricolori molto studiati delle dame, signori

[126] P. Ginsborg, Daniele Manin e la rivoluzione veneziana, pp. 81–90
[127] A. Bernardello, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto. Un caso atipico 1815-1866*, FrancoAngeli, Milano 2015, pp. 283-285.

vestiti a lutto, boicottaggi dei sigari del monopolio – costruirono una sorta di codice simbolico d'élite, un linguaggio politico implicito che parlava soprattutto a nobiltà, professionisti e studenti, mentre teatri e locali frequentati anche dagli austriaci venivano evitati. I giovani delle famiglie mercantili e professionali e dell'ex aristocrazia si muovevano tra la Fenice, i caffè eleganti e i cortei giovanili, in un circuito ancora ristretto; i loro gesti rimasero infatti «in gran parte confinati entro la cerchia delle classi colte, messaggi molto chiari per i ceti elevati ma che difficilmente potevano risultare immediatamente comprensibili alle classi popolari».[128]

Nell'imminenza della deflagrazione rivoluzionaria ci fu però la presenza anche dei ceti popolari: una cronaca come il Diario Veneto politico di Cicogna restituisce bene questo doppio registro: nella piazza affollatissima del 17 marzo, la data in cui ebbe inizio l'insurrezione con la liberazione di Manin e Tommaseo dal carcere a furor di popolo, accanto ai «neri cappelli a cilindro» e alle «severe ed eleganti finanziere dei signori», spiccarono «i vividi colori delle berrette, dei corti gilè, delle fasce alle reni, dei pantaloni sdruciti e rimboccati alle caviglie dei popolani».[129]

Ciò significò che la "città bassa" non rimase del tutto estranea. Alcuni segni nati in alto filtrarono verso il basso in forme più semplici: la pipa di gesso "ciosota" si impose come alternativa patriottica al sigaro austriaco; la fibbia sul cappello fu spostata sul davanti come piccolo segno di riconoscimento, difeso o imposto anche con minacce ai passanti, le dame cominciavano ad indossare i colori bianco-rosso-verde... [130]

– Il controllo della polizia

Ci furono molti casi in cui la polizia colpì con durezza i popolani: un facchino di Castello che aveva intimato a un funzionario in borghese di abbassare il sigaro, un guantaio ubriaco che alla Giudecca aveva minacciato chi non si adeguava al nuovo codice patriottico, un gondoliere accusato di aver gridato «Viva l'Italia» sotto le Procuratie...; nelle relazioni del direttore di polizia Alois von Call affiorò il sospetto che, «con le apparenti sciocchezze delle collette pei feriti di Milano, dei guanti neri, dei zingari e di non prendere parte né fare balli nel carnovale», i gruppi sovversivi cercassero «di coinvolgere la bassa classe della popolazione».[131]

Una dinamica simile si colse nei tentativi di avvicinare i ceti popolari organizzati, a partire dagli eterni rivali Castellani e Nicolotti. Una fonte anonima legò la sorprendente riappacificazione fra le due fazioni al clima patriottico generato in città dal Congresso degli scienziati del 1847 e parlò di giovani eleganti (borghesi o nobili, intenti a far proselitismo per la nobile causa) che cercavano di «infondere

[128] Ivi, pp. 284-287.
[129] E.A. Cicogna, *Diario Veneto politico dal 17 marzo 1848 in poi…*, cit. in A. Bernardello, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto*, p. 283.
[130] A. Bernardello, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto*, pp. 286-292.
[131] Ivi, pp. 284-286.

nel loro animo l'importanza del patriottismo italiano», ma gli stessi rapporti di polizia esitarono a riconoscere in quegli incontri un vero disegno politico; dietro la volontà di usare l'energia del popolo per la "gran causa" si intravide infatti un timore costante che una plebe politicamente mobilitata potesse trasformarsi in soggetto autonomo, capace di mettere in discussione proprietà e gerarchie.[132]

Le fonti di polizia restituirono comunque, sul versante popolare, un quadro più eterogeneo delle narrazioni celebrative successive. Fino alla vigilia del '48 i commissari di sestiere descrissero una plebe più preoccupata di sopravvivere che di fare politica, concentrata sul lavoro giornaliero o su forme di sopravvivenza illegale (contrabbando, furti, accattonaggio), con pochissimi segni di discorsi apertamente antigovernativi; perfino negli ambienti dove ci si poteva aspettare una forte politicizzazione – arsenalotti, operaie della fabbrica dei tabacchi, vetrai che lavoravano in città – le carte ufficiali rimasero reticenti o mute, e a parlare furono piuttosto gli indizi indiretti: centinaia di casi di "reclusione economica" alla Giudecca per sospetti, disoccupati, vagabondi; l'esplosione dei furti e della mendicità; la paura, tutta borghese, che la "classe materiale" si trasformasse in una "massa di manovra decisiva" ma incontrollabile in caso di moto.[133]
Non mancarono, tuttavia, lampi di coscienza politica elementare, come il caso del battellante che, colpito da una contravvenzione, gridò che «già in Venezia nascerà una rivoluzione, già la deve nascere, perché non si può più vivere», provocando un arresto notturno proprio perché la folla «affollatasi sulle rive e sui ponti, era indotta se non a concorrere nell'ardita idea, almeno ad applaudire il suo pensiero audace e tumultuoso».[134]

–L'esplosione

Nelle giornate dal 17 al 23 marzo questo accumulo di tensione esplose. Le carte di polizia, gli atti del governo provvisorio e il Diario Veneto consentirono di seguire il passaggio da una mobilitazione ancora confusa – la liberazione di Manin e Tommaseo, la folla che si riversò a San Marco in un "andare e venire" indistinto, "i cappelli a cilindro mescolati alle berrette e ai panciotti sdruciti" – a un momento in cui la plebe chiese con forza "armi", mostrando di aver chiaro il proprio limite, cioè la povertà di mezzi.[135]
Il celebre episodio dell'attore Orazio Cerini che arringò la folla, sfidò i soldati e poi svenne, ricevendo da un gondoliere la risposta «Cossa volu che femo, che semo senza armi!», raccontò bene un popolo disposto allo scontro ma non rassegnato a pagare da solo il prezzo di una temerarietà non condivisa

[132] Ivi, pp. 286-289.
[133] Ivi, pp. 283-285,
[134] Ivi, 325-327.
[135] P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848-49*, Einaudi, Torino 2008, cap. III («Le giornate del marzo 1848»);

dai dirigenti; quando il corpo svenuto venne scambiato per un ferito, la stessa massa reagì con violenza improvvisa, costringendo i soldati a ripiegare sotto le Procuratie, in una forma di combattività reale ma episodica, legata più all'emotività del momento che a un disegno politico coerente.[136]

In quei giorni la Guardia civica assunse un ruolo decisivo. La milizia cittadina nacque per rispondere alla richiesta plebea di armi e per favorire la fraternizzazione con le truppe italiane della guarnigione, ma fu pensata fin dall'inizio anche come strumento di ordine, un filtro di classe sull'accesso alla violenza legittima. Manin doveva concentrare la sua attenzione su 2 fronti: gli austriaci e la possibile rivolta sociale. La temeva tanto quanto la reazione degli occupanti, quindi la Guardia Civica ebbe per lui – e per la classe borghese che lo sosteneva – una doppia valenza: serviva per mantenere l'ordine e la sicurezza nelle strade e per impedire la rivoluzione di classe degli strati più poveri. Al comando venne posto Mengaldo, veterano napoleonico, mentre i capitani di sestiere furono scelti nella nobiltà o nell'alta borghesia (Gradenigo, Pietro Correr), e dalle compagnie attive vennero esclusi i "mestieri sordidi e abbietti".[137]
I memoriali e la Gazzetta insistettero nel presentare la Guardia come garanzia contro saccheggi e "licenze" del popolaccio, segno di una duplice funzione: arma nazionale contro l'austriaco, ma anche strumento di controllo sociale interno.[138]

– La suddivisione tra i ceti

Emersero col tempo delle funzioni quasi "naturalmente attribuite" ai diversi ceti. Al popolo minuto si sollecitava il coraggio fisico, la disponibilità a farsi vedere in piazza, a esporsi alle fucilate, a "rompere il lastrico" per rallentare le cariche. Alla borghesia, e in parte all'ex patriziato, toccava invece organizzare, rappresentare, amministrare, in una sorta di paternità politica che riprendeva, in chiave laica, antiche abitudini paternalistiche veneziane.
Non è un caso che molte testimonianze popolari definissero l'avvocato veneziano «nostro caro padre Manin», usando un linguaggio affettivo, familiare, che rendeva più sopportabile una relazione di dipendenza politica.

In questo schema il conflitto di classe – temuto dalla classe borghese – non spariva, ma veniva spinto un po' più in là: inizialmente sullo sfondo, subordinato al grande ideale della libertà e dell'indipendenza, e in seguito assorbito prudenzialmente in una retorica di "fratellanza" che insisteva

[136] A. Bernardello, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto*, pp. 333-336.
[137] P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana*, cap. III;
[138] A. Bernardello, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto*, pp. 295-302.; P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848-49*, Einaudi, Torino 2008, prefazione alla seconda ed. e cap. III («Le giornate del marzo 1848»).

sull'uguaglianza giuridica, sulla carità, su piccoli aumenti salariali, senza mai arrivare a mettere davvero in discussione proprietà e gerarchie.

Proprio lo studio dei morti, dei feriti e delle domande di indennizzo apre però una crepa abbastanza evidente nell' immagine unitaria che una certa retorica ha voluto attribuire al Quarantotto. L'analisi della «condizione sociale dei morti e dei feriti 12 gennaio - 18 marzo 1848» mostra che quasi tutti i caduti del 17-18 marzo provenivano dai ceti popolari urbani: garzoni, facchini, venditori ambulanti, artigiani poveri, ragazzi che contribuivano al bilancio familiare con lavoretti precari. Le famiglie che chiedevano pensioni, piccoli impieghi o collocamenti per i figli superstiti restituiscono uno scenario di miseria strutturale: vedove senza reddito proprio, orfani avviati agli istituti, fratelli già finiti in reggimenti imperiali per la leva. Vista dal basso, la rivoluzione appare quindi come un coinvolgimento gravoso degli strati poveri, che alla fine ottennero per sé poco più di qualche lira di gratificazione o qualche posto agli sbocchi più umili dell'amministrazione (guardie civiche, lavori di vigilanza, spazzini), mentre la narrazione pubblica – celebrazioni, monumenti, manuali scolastici – continuò a mettere in primo piano i "grandi nomi" del patriziato e della borghesia[139]

Non deve stupire allora, che quando negli anni Ottanta dell'Ottocento si discusse del monumento a Manin, il progetto di Vincenzo Vela – un Manin portato a braccia da un marinaio e da un arsenalotto, letteralmente "in sugli omeri del popolo" – venisse respinto perché ritenuto troppo sbilanciato nel dare rilievo alle "classi inferiori"; la Venezia che nel 1880 volle ricordare il Quarantotto preferì una memoria più armonizzata, che riassorbì il ruolo fondamentale plebeo nell'icona isolata dell'"Grande Uomo" [140], in linea con quella dinamica che Isnenghi sintetizza nella formula «Quarantotto lungo, memoria corta».

– La stampa rivoluzionaria

Accanto a questo intreccio di ceti e linguaggi va considerato il ruolo della stampa, uno dei migliori termometri del fermento politico.

Giovanni Pillinini ha mostrato come i giornali sorti nel 1848 veneziano rappresentino uno spaccato estremamente significativo della società dell'epoca. I fogli politici nascevano con grande rapidità, adottavano un linguaggio impegnato, si rivolgevano a un pubblico che immaginavano ampio e partecipe. Tuttavia, molti di questi fogli ebbero vita breve. Il fatto che scomparissero nell'arco di

[139] Sintesi personale a partire da A. Bernardello, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto*, pp. 283-302, e; Ivi, pp. 81-90; F. Mengaldo, cit. in P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana*, p. 83.
[140] A. Bernardello, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto*, p. 312; Ivi, pp. 99-103 (decisione di passare all'insurrezione e resistenze del gruppo dirigente).

pochi mesi testimomnia le difficoltà nel mantenere un consenso largo e costante. All'inizio dominò un tono fiducioso, spesso enfatico; con il passare delle settimane, soprattutto quando la situazione militare e materiale volse ad un netto peggioramento, nelle pagine comparvero esitazioni, cautele, talvolta vere e proprie spaccature: i giornali quindi erano la cartina di tornasole dell'umore generale.

Prima del marzo 1848, di fatto, circolava solo la Gazzetta privilegiata, organo ufficiale. Dopo l'insurrezione, e fino all'estate del '49, lo scenario cambiò bruscamente: si contarono 75 testate tra quotidiani, periodici, fogli occasionali e numeri unici, sostenuti da 17 tipografie e da più di 40 giornalisti. [141]

Fu un'esplosione apparentemente "trionfale", ma proprio il loro rapido avvicendarsi – testate che nascevano, si accendevano per poche settimane e poi sparivano – segnalava quanto fosse fragile, e in qualche misura velleitario, non solo il progetto politico-rivoluzionario ma anche quello di creare un'opinione pubblica rivoluzionaria convinta e coesa.

Si trattava comunque di un movimento impetuoso basato su di un giornalismo di opinione più che di informazione, che mise in pagina il confronto fra moderati ed "estremisti", repubblicani e monarchici, conservatori e progressisti ed ebbe una notevole influenza sul morale dei cittadini; il continuo nascere e morire di fogli dai nomi significativi come Libero Italiano, Fatti e parole, Il Mattiniero, La Bilancia dell'opinione – segnalava una città in ebollizione, dove quasi ogni mutamento politico generava un nuovo giornale. Scrive Isnenghi "Una miriade di giornali. Quando si scatena il vento del nuovo, a tal punto che si può chiamare rivoluzione, tutti prendono la parola, e parlano, dicono, scrivono: questo è il Quarantotto, dappertutto." [142]

– Conclusioni

Nel suo insieme, il 1848 veneziano mise così in scena un patriottismo di ceto medio che cercò di trascinare il popolo dalla propria parte senza emanciparlo, costruendo una grammatica politica a due livelli: raffinata e allusiva nei teatri, nei caffè e nei giornali; concreta, fatta di fucilate, pietre divelte e corpi esposti, nella piazza e nelle calli.

Il popolo entrò in questo gioco con logiche in parte proprie, che non coincisero sempre con quelle dei gruppi dirigenti. Si muoveva fra attese molto concrete (salari, pane, lavoro), desiderio di riconoscimento (pensioni, medaglie, posti nella Guardia civica) e un patriottismo che passava spesso

[141] G. Pillinini, *Il giornalismo politico a Venezia nel 1848-49*, Istituto per la storia del Risorgimento italiano – Archivio Guido Izzi, Roma-Venezia 2005, pp. 13-50.; P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana*, cap. II («Verso la rivoluzione»), in particolare interrogatori del 19 febbraio 1848, pp. 56-70.
[142] M. Isnenghi, *Se Venezia Vive*, Marsilio, Venezia, 2021, p.233; Ivi, cap. II, appunti di carcere, pp. 70-80.

attraverso il linguaggio religioso e la categoria dei "martiri". Vista dal basso, la rivoluzione apparve meno come un progetto coerente e lineare, e più come un'occasione – breve, anche confusa ma imperdibile – per interrompere, almeno per qualche mese, la normalità della fame e della subordinazione.

4.3. Daniele Manin tra paternità politica e rivoluzione borghese

– La devozione per Daniele Manin il "caro padre"

La figura di Daniele Manin occupò un posto centrale nel Quarantotto veneziano: fu insieme un simbolo e uno protagonista politico, al centro di un rapporto molto stretto con il popolo. La città arrivò a proiettare su di lui un'attesa intrisa d'affetto, che riprese in forma nuova l'antica immagine del doge come "padre benefico", garante di ordine e protezione: in una Venezia ancora preindustriale, dove ricchi e poveri condividevano fisicamente gli spazi di San Marco e ideologicamente l'orgoglio per il glorioso passato, questo modo di pensare la politica sopravvisse e venne trasferito su un avvocato borghese, non aristocratico, capace di parlare sia ai notabili sia alla folla.[143]

Paul Ginsborg osserva che Manin «ispirò a Venezia una devozione alla sua persona che rimane unica fra i capi italiani del 1848» e che Francesco Mengaldo annotò che «il popolo, che aveva fatto di Manin il suo idolo, lo fece l'arbitro de' suoi destini».[144]

D'altro canto, il carisma di Manin e la forza della sua leadership sono chiaramente testimoniate da un episodio: quando, tornato dal carcere, Manin informò i suoi più fedeli amici e sostenitori dell'intenzione di passare all'insurrezione nessuno fu d'accordo con lui: l'insurrezione si fece [145].

Questa leadership politica non nacque però da un rivoluzionario di professione. Fino all'arresto del gennaio 1848, Manin guidò quella che è stata definita una "lotta legale" contro il governo austriaco: non puntò alla rivolta, ma a costringere il potere a cedere restando «nel duro e spinoso campo della legalità», chiedendo garanzie giuridiche, riforme amministrative, rispetto delle libertà civili.

[143] A. Bernardello, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto*, pp. 295-302.; P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848-49*, Einaudi, Torino 2008, prefazione alla seconda ed. e cap. III («Le giornate del marzo 1848»).
[144] Sintesi personale a partire da A. Bernardello, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto*, pp. 283-302, e; Ivi, pp. 81-90; F. Mengaldo, cit. in P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana*, p. 83.
[145] A. Bernardello, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto*, p. 312; Ivi, pp. 99-103 (decisione di passare all'insurrezione e resistenze del gruppo dirigente).

Nei primi interrogatori in carcere, il 19 febbraio 1848, si dichiarò apertamente contrario a ogni rivoluzione, sostenne che si potessero migliorare le condizioni del Lombardo-Veneto «senza sparger sangue, senza alterare l'equilibrio politico dell'Europa», e arrivò a presentare come dovere del suddito fedele la difesa del principio monarchico contro una "congiura di sudditi" che volevano imporre la loro volontà a quella del sovrano.[146]
Anche Tommaseo, suo compagno di battaglia, parlò di mettere "in chiaro" l'opinione pubblica per via legale, renderla "rispettabile e temperata": l'orizzonte rimaneva quello di un liberalismo borghese moderato, non di una rottura rivoluzionaria.[147]

– La svolta rivoluzionaria

La svolta maturò proprio in carcere, sotto l'effetto combinato delle notizie che arrivarono da Parigi, dove la rivoluzione di febbraio 1848 rovesciò la monarchia, e del ritorno della parola "Italia" come soggetto politico sulla scena europea.
Negli appunti che prese in prigione – su cui Ginsborg insiste molto – Manin influenzato da quanto stava accadendo a Parigi, cominciò a vedere nella repubblica, più che nella monarchia costituzionale, la forma più adatta a garantire i diritti del popolo ed evitare nuove esplosioni di violenza.
Il suo repubblicanesimo rimase però borghese: chiese suffragio universale maschile, libertà di stampa e di riunione, uguaglianza davanti alla legge, ma rifiutò l'idea di una "guerra sociale" tra ricchi e poveri; in una lettera ai rappresentanti veneziani a Parigi, nel giugno 1848, scrisse che il pericolo dell'intervento francese sarebbe stato proprio il rischio che la guerra si trasformasse «in sociale, tra i non aventi e gli aventi».[148]

– Il timore del conflitto di classe e la guardia civica

Da qui nacque anche il carattere duplice e per certi aspetti ambiguo, del suo rapporto con il popolo.
Da un lato, Manin amò dire di essere l'unico a "conoscere davvero il popolo di Venezia" e costruì con la folla un dialogo diretto, in dialetto, fatto di frasi brevi e risposte corali – «Ho scoperto che vualtri no me amé… Vualtri disé de sì co la boca, ma no col cuor» – e di scene come quella di San Marco, dove venne sollevato sulle spalle e invitò a sgombrare la piazza legando amicizia personale e obbedienza: «Chi no va via, no xe mio amigo, e xe nemigo dell'Italia…».[149]

[146] G. Pillinini, *Il giornalismo politico a Venezia nel 1848-49*, Istituto per la storia del Risorgimento italiano – Archivio Guido Izzi, Roma-Venezia 2005, pp. 13-50.; P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana*, cap. II («Verso la rivoluzione»), in particolare interrogatori del 19 febbraio 1848, pp. 56-70.
[147] M. Isnenghi, *Se Venezia Vive*, Marsilio, Venezia, 2021, p.233; Ivi, cap. II, appunti di carcere, pp. 70-80.
[148] Ivi, cap. III, lettera ai rappresentanti veneziani a Parigi, giugno 1848, pp. 99-100.
[149] Ivi, cap. III, scene di San Marco e dialoghi in dialetto, pp. 81-88.

Sono momenti in cui la volontà collettiva sembrò passare attraverso la sua persona: l'adesione politica diventò quasi un legame affettivo.

Dall'altro lato, però, lo stesso Manin temette che le "classi inferiori" potessero sfuggire al controllo, rivolgere il proprio odio non solo contro gli austriaci ma anche contro "i ricchi": la Gazzetta di Venezia e i rapporti di polizia segnalarono, nei giorni successivi al 18 marzo, episodi di operai che "tumultuavano" o chiedevano denaro ai passanti, cosa per lui inaccettabile.[150]

Nacque così l'idea della Guardia civica come strumento chiave della sua strategia.
Dopo la sparatoria del 18 marzo, quando gli chiesero come riportare calma in città, Manin propose la costituzione di una milizia cittadina armata: da un lato togliere ai militari il monopolio delle armi e favorire la fraternizzazione con i soldati italiani della guarnigione, dall'altro incanalare il potenziale insurrezionale del popolo in una struttura gerarchica controllata dalle élite.
Non fu casuale che, fin dall'inizio, la Guardia venisse pensata come corpo scelto: al comando fu posto Mengaldo, veterano napoleonico; i capitani di sestiere furono scelti fra nobiltà e alta borghesia (Gradenigo, Pietro Correr); dalle compagnie attive vennero esclusi per regolamento i "mestieri sordidi".[151]
In una pagina molto citata, Manin affermò che bisognava evitare "anarchia" e "saccheggi" e che la Guardia doveva servire sia contro l'austriaco sia contro il disordine interno: le due funzioni – arma nazionale e difesa dell'ordine sociale – «si intrecciavano in modo compatto» nella sua mente.[152]

Questa logica "a doppio contenimento" – dell'Austria dall'esterno, dei poveri dall'interno – ritornò nelle sue scelte di governo dopo la proclamazione della Repubblica.
Il governo che compose fu, di fatto, un esecutivo borghese moderato: l'unico ministro di origine artigiana, Angelo Toffoli, sarto, venne scelto più per l'"influenza nelle classi inferiori" e per il valore simbolico (quasi un'imitazione della Francia rivoluzionaria) che per reale volontà di aprire il potere alle plebi. Al suo fianco sedettero uomini che provenivano dalle magistrature asburgiche (Castelli, Camerata), dalla grande ingegneria (Paleocapa), dal ceto dei professionisti e del ceto medio colto (Pincherle, Paolucci) [153].
La "questione sociale" venne affrontata con strumenti caritativi e paternalistici – scuole serali per operai, restituzione dei pegni dati al Monte di Pietà fino a quattro lire, piccoli aumenti salariali, alleggerimenti fiscali – ma la redistribuzione della ricchezza non entrò mai davvero all'ordine del giorno; ciò che contò fu rassicurare mercanti, banchieri, grandi proprietari che sostennero la

[150] Ivi, p. 106 (rapporti di polizia e "tumulti" popolari dopo il 18 marzo).
[151] Ivi, p. 130; e pp. 125-131 sulla composizione sociale e regolamentare della Guardia civica.
[152] Ivi, p. 106 (funzione della Guardia civica tra ordine sociale e lotta nazionale).
[153] Ivi, cap. IV, in particolare sulla composizione del ministero (Toffoli, Castelli, Camerata, Paleocapa, Pincherle, Paolucci), pp. 123-124.

Repubblica con offerte generose, ma sarebbero stati pronti a ritirare l'appoggio di fronte a ogni deriva "sociale" [154].

– L'avvicinamento ai Savoia

Ginsborg insiste sul fatto che Manin visse costantemente in bilico tra due poli: da una parte l'intransigenza repubblicana sul piano istituzionale – il rifiuto dell'ipotesi di una monarchia costituzionale lombardo-veneta, anche se "italiana" – dall'altra il realismo che ad un certo punto lo portò a considerare indispensabile l'esercito sabaudo per sconfiggere l'Austria, accettando così una sospensione di fatto del confronto tra repubblicani e monarchici "fino a guerra finita".[155]
Il progetto di una Repubblica veneta autonoma dentro un sistema italiano più ampio non fu quindi il sogno di un isolamento lagunare, ma il tentativo di garantire a Venezia un margine di autogoverno e di difendere i suoi interessi economici in un quadro sempre più dominato dal Piemonte [156].
Allo stesso tempo, però, questo equilibrio lo portò a commettere errori militari gravi, come il congedo troppo rapido delle truppe italiane che avevano passato il fronte, privando la Repubblica del nucleo professionale su cui costruire un esercito proprio [157].

- In conclusione

Rileggendo questa parabola a distanza di tempo, Isnenghi ha sottolineato un altro elemento: nel giro di circa un decennio Manin passò dall'opzione repubblicana alla scelta monarchica e arrivò a definire "terroristici" i moti mazziniani [158].
Il Quarantotto diventò così, per lui e per molti della sua generazione, quel «quarto d'ora di poesia» che la "prosa" dell'amministrazione liberale e del nuovo Stato nazionale tese poi a normalizzare o a rimuovere [159].
Sul piano della memoria, il risultato fu duplice: da un lato, l'enorme investimento affettivo del popolo su Manin si tradusse in una monumentalizzazione individuale che oscurò il ruolo collettivo dei ceti subalterni; dall'altro, la stessa borghesia che nel 1848 aveva scelto la via repubblicana faticò, negli

[154] A. Bernardello, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto. Un caso atipico 1815-1866*, FrancoAngeli, Milano 2015, pp. 333-336; P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana*, cap. IV (politica sociale: Monte di Pietà, salari, imposte), pp. 96-115.
[155] P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana*, capp. III-IV (rapporto con il Piemonte e l'esercito sabaudo), pp. 147-172.
[156] Ivi, capp. III-IV (progetto di Repubblica veneta nel quadro italiano e timori di "municipalismo").
[157] Ivi, cap. IV (congedo delle truppe italiane e conseguenze militari per la difesa di Venezia).
[158] M. Isnenghi, «Quarantotto lungo, memoria corta», in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, vol. I, Roma 2002, pp. 225-245.
[159] M. Isnenghi, *Se Venezia vive. Una storia senza memoria*, Marsilio, Venezia 2021, cap. su Manin e la memoria del 1848.

anni successivi, a riconoscersi come rivoluzionaria e preferì presentare una Venezia "mendica" o "pentita", più compatibile con il nuovo equilibrio monarchico [160].

Se torniamo alle giornate di marzo, la leadership di Manin appare come una sorta di traduzione continua tra mondi sociali diversi. Parlò in dialetto alla folla riunita in piazza, usò un linguaggio giuridico nei confronti dei notabili, adottò il lessico repubblicano francese nei rapporti con i diplomatici; promise libertà e dignità alla città, sicurezza alla proprietà, riforme morali al clero, ordine e moderazione alle potenze straniere.

Il suo merito, difficilmente discutibile, fu di aver colto lo spirito presente in una finestra temporale strettissima in cui il malcontento economico, il patriottismo borghese e l'indecisione austriaca rendevano possibile l'azzardo di una Repubblica veneta. Il suo limite strutturale, altrettanto evidente, fu di aver pensato quella Repubblica soprattutto come "ricostruzione politica della società borghese", per riprendere una formula di Marx su Lamartine che la storiografia ha applicato al caso veneziano: un progetto incapace di saldare in modo organico l'alleanza con i poveri urbani [161].

4.4 Linguaggio repubblicano e costruzione dell'identità politica

Il 1848 veneziano oltre a battaglie, scontri e barricate, fu anche una storia di parole, simboli e immagini che, al di là della propaganda, cercarono di dare un senso profondo a ciò che stava accadendo. In pochi mesi nacque un vero linguaggio repubblicano, che unì riferimenti alla Serenissima, richiami all'Italia e formule moderne di cittadinanza e – raccontando la nuova dimensione politica della città – a trasformare il sentimento diffuso di "alterità" veneziana in una identità politica.

– Un lessico condiviso.

Un primo canale fu la stampa. Prima dell'insurrezione esisteva praticamente solo la Gazzetta privilegiata, giornale ufficiale, prudente e controllato; dopo marzo 1848, a Venezia comparvero nel giro di un anno circa 75 testate tra quotidiani, periodici, fogli occasionali e numeri unici, sostenute da 17 tipografie e oltre 40 giornalisti. Questo "esplodere" di giornali creò uno spazio nuovo in cui parole come "Repubblica", "popolo", "nazione italiana", "patria" e "San Marco" divennero di uso comune e servirono a costruire un lessico condiviso della rivoluzione. I giornali furono in gran parte fogli di

[160] Sintesi personale a partire da P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana*, capp. II-IV, e M. Isnenghi, op. cit.

[161] P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana*, capp. III-IV (stili di linguaggio e ruolo di mediazione di Manin).

opinione, più che di informazione: commentarono, discussero, polemizzarono e in questo modo offrirono alla città un linguaggio per riflettere su s stessa. [162]

Non mancarono i proclami ufficiali attraverso i quali la Repubblica di S. Marco non solo parlò al popolo ma cercò di definire sé stessa. Manin e il Governo provvisorio insistettero su un doppio registro: da una parte l'affermazione dell'indipendenza veneziana e della continuità con la tradizione repubblicana, dall'altra l'inserimento nel quadro più ampio della "nazione italiana" e della comune lotta contro l'Austria [163]. Nei testi si alternarono formule come "Repubblica di Venezia" e "Repubblica di San Marco", accanto a richiami espliciti all'Italia e alla fratellanza con le altre città insorte, per indicare che il nuovo Stato non voleva essere un semplice ritorno nostalgico al passato ma intendeva collocarsi dentro un progetto nazionale.

D'altronde il riferimento all'Italia e ad un ideale nazionale italiano fu presente fin dalla dichiarazione della Repubblica di S. Marco il 22 marzo del 1848: *"Noi siamo liberi, e possiamo doppiamente gloriarci di esserlo, giacché lo siamo senza aver versato goccia né del nostro sangue né di quello dei nostri fratelli; perché io considero come tali tutti gli uomini. Ma non basta aver abbattuto l'antico governo; bisogna altresí sostituirne uno nuovo, e il piú adatto ci sembra quello della Repubblica, che rammenti le glorie passate, migliorato dalle libertà presenti. Con questo non intendiamo già di separarci dai nostri fratelli italiani, ma anzi formeremo uno di que' centri, che dovranno servire alla fusione successiva e poco a poco di questa Italia in un sol tutto. Viva dunque la repubblica! Viva la libertà! Viva San Marco"* [164]. Isnenghi ha mostrato come questa scelta di linguaggio tenesse insieme due livelli: la memoria repubblicana locale e la costruzione di una identità italiana che si sovrappose, senza cancellarla, all'identità antica di Venezia.[165]

– I simboli.

Accanto alle parole, contarono molto i simboli e i gesti. Il leone di San Marco, le bandiere, le processioni civili e religiose, le cerimonie per i caduti, i ritratti di Manin e degli altri protagonisti divennero strumenti per rendere visibile la nuova Repubblica. Bernardello ha ricostruito come, nei mesi del 1848–49, la città risultasse piena di segni: iscrizioni sulle case, coccarde, inni cantati in

[162] G. Pillinini, Il giornalismo politico a Venezia nel 1848-49, Istituto per la storia del Risorgimento italiano – Archivio Guido Izzi, Roma-Venezia 2005, pp. 13-30.
[163] P. Ginsborg, Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848-49, Einaudi, Torino 2008, cap. III–IV.
[164] D. Manin, discorso in piazza San Marco per la proclamazione della Repubblica di San Marco, 22 marzo 1848, in P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848-49*, Torino, Einaudi, 2008, pp. xx-yy.
[165] M. Isnenghi, «Quarantotto lungo, memoria corta», in Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento, vol. I, Roma 2002, pp. 225-245.

piazza, immagini patriottiche esposte nelle botteghe e nelle case borghesi [166]. In questo senso il linguaggio repubblicano non rimase astratto: passò concretamente attraverso la città, i suoi spazi e le sue pratiche quotidiane. La piazza San Marco, le calli, i teatri e le chiese divennero palcoscenico di una narrazione politica che coinvolse sia le élite sia, almeno in parte, i ceti popolari.

Allo stesso tempo circolarono stampe che rappresentavano Manin, il leone di San Marco, scene di combattimento e figure allegoriche di Venezia, pensate per essere capite – in tempi in cui l'analfabetismo era assai diffuso – anche da chi non leggeva i giornali. I simboli, le allegorie in questa fase, funzionarono quindi come un linguaggio politico parallelo, capace di arrivare a un pubblico più ampio di quello raggiunto dalla stampa [167].

– L'arte, le canzoni.

Una parte importante di questo linguaggio passò anche attraverso l'arte e la musica. Un ruolo lo ebbero i canti patriottici (la più cantata "Benedetta la Santa Bandiera" un inno a Pio IX), poesie, incisioni e immagini "a servizio della causa rivoluzionaria", mostrando come artisti, dilettanti colti e semplici popolani contribuissero a diffondere un immaginario patriottico condiviso [168]. Canzoni in dialetto, cori improvvisati nei campi, inni eseguiti nei teatri e nelle chiese tradussero in forma emotiva e accessibile idee complesse come "libertà", "nazione", "repubblica". Per cogliere meglio questa dimensione "sonora" della rivoluzione veneziana, è interessante il lavoro di Irene Schrattenecker, che ha analizzato sistematicamente inni patriottici, canti popolari e stampe del 1848 come un vero laboratorio di immaginario politico. In quelle canzoni – dal repertorio filo-Pio IX ai cori repubblicani – il linguaggio musicale diventa una forma di reazione emotiva, che contribuì a costruire in concreto un'appartenenza nazionale e cittadina nuova [169]

– Il linguaggio repubblicano espressione della società.

Il lessico repubblicano non fu però neutro: rifletté la struttura sociale della città. Nei giornali esaminati da Pillinini si sentì forte la voce della borghesia colta, che usò un linguaggio spesso alto, moralizzatore, attento all'ordine e alla "dignità" del popolo, mentre la plebe compariva più come

[166] A. Bernardello, Venezia nel Regno Lombardo-Veneto. Un caso atipico 1815-1866, FrancoAngeli, Milano 2015, pp. 288-295;
[167] A. Bernardello, *Nobiltà, borghesia e classi popolari patria e rivoluzione 1847-1848*, in **Id.**, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto. Un caso atipico 1815-1866*, Milano 2015, pp. 283-316 (in part. pp. 283-285 e 325-328), e P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848-49*, Milano 1978, pp. 96-105 (sintesi personale).
[168] A. Bernardello, Venezia nel Regno Lombardo-Veneto. pp. 367-380.
[169] I. Schrattenecker, «Il potere delle immagini. Gli inni patriottici, i canti popolari e le stampe della rivoluzione del 1848», in G. Benzoni (a cura di), *Venezia Quarantotto. Episodi, luoghi e protagonisti di una rivoluzione*, Venezia, Iveser, a. a. Ivi

destinataria che come autrice diretta della parola scritta [170]. Allo stesso tempo, le fonti raccolte da Bernardello mostrano che nel linguaggio quotidiano dei ceti popolari la rivoluzione era passata attraverso formule più semplici: invocazioni a San Marco, grida "Viva l'Italia" o "Viva la Repubblica", espressioni di rabbia contro i "Tedeschi" e contro la fame [171]. Ci fu quindi uno scarto costante tra il linguaggio elaborato dei giornali e dei proclami e quello più elementare dei campi e delle calli, ma tra i due livelli esistette comunque un collegamento: le parole e i simboli "alti" filtrarono verso il basso, si semplificarono, vennero adattati.

In questo quadro, il linguaggio repubblicano contribuì a costruire una identità politica nuova, ma non risolse tutte le contraddizioni. Da un lato, la Repubblica di San Marco si presentò come Stato "del popolo", si richiamò alla tradizione repubblicana e al diritto di Venezia a governarsi secondo la propria storia e le proprie esigenze; dall'altro mantenne molte forme di linguaggio paternalistico, soprattutto nel modo in cui descrisse i ceti popolari, visti spesso come bisognosi di guida, educazione, controllo a cui non bisognava concedere troppo potere [172]. La stessa parola "popolo" oscillò tra significato civico (tutti i cittadini) e significato sociale ristretto (i poveri, i lavoratori manuali), e questa ambiguità si rifletté nelle politiche adottate dal governo e nei testi dei giornali [173].

– L'eredità culturale immateriale del Quarantotto.

Nonostante questi limiti, il 1848 lasciò un patrimonio identitario importante. Lessico, simboli, canti e racconti nati in quei mesi continuarono a circolare a lungo, anche dopo la caduta della Repubblica: nei testi successivi, nelle commemorazioni, nelle richieste di "specialità" e di riconoscimento di Venezia come città diversa dalle altre, si ritrovarono molte di quelle parole e immagini. In questo senso il linguaggio repubblicano del Quarantotto non fu solo lo specchio di un momento, ma uno strumento con cui Venezia provò a produrre politicamente la propria differenza [174]: si pensò come Repubblica, si raccontò come città "altra" e, a partire da questo racconto, messo da parte l'orizzonte indipendentista, formulò poi istanze concrete allo Stato da cui pretese in vari modi e momenti il riconoscimento della sua diversità.

[170] G. Pillinini, Il giornalismo politico a Venezia nel 1848-49, pp. 30-50.
[171] A. Bernardello, Venezia nel Regno Lombardo-Veneto, pp. 295-302; 375-382.
[172] P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848-49*, Milano 1978, pp. 96-106, 124-128, 162-176 (in part. pp. 96-105, 124-128, 166-176).
[173] A. Bernardello, *Nobiltà, borghesia e classi popolari patria e rivoluzione 1847-1848*, in **Id.**, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto. Un caso atipico 1815-1866*, Milano 2015, pp. 283-323 (in part. pp. 283-295, 406-416)
[174] Sul culto ottocentesco del passato veneziano e sulla costruzione del mito della Serenissima, anche in rapporto al 1848-49, cfr. S. Woolf, "L'Ottocento. 1797-1918. Nota introduttiva", in *Storia di Venezia*, Roma 2002; per il linguaggio repubblicano e le pratiche politiche del 1848-49, P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848-49*, Milano 1978, cap. III-IV; A. Bernardello, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto. Un caso atipico 1815-1866*, Milano 2015, in part. "Nobiltà, borghesia e classi popolari. Patria e rivoluzione 1847-1848" e i saggi su volontariato, guardia civica e crociate.

4.5 La sconfitta militare e l'elaborazione del fallimento

– Addio Serenissima; il tramonto del sogno restauratore

Quando Venezia cadde, nell'agosto 1849, si chiuse di fatto – e anche sul piano simbolico – la breve stagione della Repubblica di San Marco e con essa tramontò ogni prospettiva di uno Stato veneziano autonomo [175]. La resistenza, pure celebrata come eroica e spesso avvicinata a quella della coeva Roma repubblicana, non cambiò il risultato finale: l'Austria tornò a dominare sul piano militare e politico, e l'ipotesi di un "Veneto repubblicano" dentro una futura confederazione italiana fu messa definitivamente da parte [176]. Ma soprattutto a tramontare definitivamente fu l'idea di un ritorno alla Serenissima Repubblica: il legame "ideale" con quel millenario patrimonio politico e con esso tutte le conseguenti aspirazioni, per forza di cose si scontrò definitivamente con il realismo di una situazione geopolitica e un percorso storico irreversibili.

Ciò che non si spezzò però fu un certo legame "sentimentale" con quella memoria, una lunga esperienza che aveva lasciato in eredità una coscienza identitaria e un senso di alterità che pur essendo in fase di lenta "evaporazione" ancor oggi non sono spariti del tutto.

In questo passaggio, il nesso tra sconfitta militare e ridefinizione dell'immaginario politico risultò immediato: Venezia non venne più pensata come possibile Stato indipendente e questa volta in maniera definitiva [177]. Alcune rivendicazioni in questo senso saranno sostenute solo molti anni dopo, verso la fine del XX secolo, da gruppi politici numericamente limitati.

Già nella fase dell'assedio, le scelte di Manin manifestarono la tensione fra fedeltà al principio repubblicano e consapevolezza del limite delle forze veneziane [178]. L'insistenza sulla legalità, sulla disciplina interna e sull'ordine sociale – che lo distinse dai capi dell'insurrezione romana – rivelò un pensiero politico timoroso della deriva giacobina più che della sconfitta militare [179]. La riluttanza a riconoscere formalmente la Repubblica romana, come pure la diffidenza verso un'alleanza organica con i governi democratici dell'Italia centrale, isolarono Venezia proprio nel momento in cui l'esito

[175] G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III, La rivoluzione nazionale 1846-1849, in part. cap. II-III (sez. "Le rivoluzioni di Venezia e di Milano") e cap. V ("La difesa di Venezia").
[176] Ivi; P. Ginsborg, *Daniele Manin and the Venetian Revolution of 1848–49*, capp. VIII-IX (resistenza di Venezia e confronto con Roma).
[177] Ginsborg, *Daniele Manin.…*, cap. X (conclusioni sulla nuova collocazione di Venezia nell'orizzonte nazionale).
[178] Ivi, capp. III-IV (profilo politico di Manin tra legalismo e opzione insurrezionale) e cap. IX (Manin dittatore).
[179] Ginsborg, *Daniele Manin.…*, cap. IV; G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III, cap. III (diffidenza verso il modello giacobino e timore della "guerra sociale").

della guerra dipendeva ormai da equilibri sovrastatali fra le grandi potenze e la monarchia sabauda [180].

La logica di "resistere ad ogni costo", affermata dall'Assemblea veneziana, si infranse progressivamente contro tre fattori: il blocco navale, la superiorità di fuoco austriaca e il logoramento sociale prodotto da fame, bombardamenti e colera. [181] L'evacuazione di forte Marghera, la distruzione parziale del ponte ferroviario e la riorganizzazione estrema della difesa lagunare non riuscirono a trasformare l'eroismo in risorsa strategica, consegnandolo a struggenti pagine di storia senza risultato. [182] Quando, nell'estate del 1849, Manin aprì alla possibilità di trattare, la discussione non verteva più sul "se" ma sul "come" capitolare, con margini sempre più ristretti su ipotesi di una relativa autonomia veneziana all'interno dell'Impero. [183]

– La svolta: dal sogno repubblicano all'indipendenza monarchica.

Sul piano politico-istituzionale, il fallimento della via repubblicana portò ad un bivio che assunse da subito la forma di un'alternativa secca [184]: da un lato, il ritorno pieno sotto il dominio asburgico, con le limitate garanzie costituzionali promesse da Vienna; dall'altro, la prospettiva – che aveva avuto un momento di forza nel 1848 – di una fusione col Piemonte e di un Regno dell'Alta Italia guidato da Carlo Alberto. [185] A Milano, il plebiscito per l'annessione consolidò la soluzione monarchico-costituzionale e marginalizzò il progetto repubblicano federale di Cattaneo e dei democratici. [186] In Veneto, la proclamazione della Repubblica e il complesso rapporto tra capitale lagunare e città di Terraferma ritardarono e complicarono questo passaggio, ma portarono allo stesso esito. [187]

Proprio qui si collocò la svolta decisiva. [188] La progressiva centralità del Piemonte nella guerra e poi nella mediazione diplomatica, unita all'incapacità dei repubblicani di costruire un'alternativa militare autonoma e un fronte internazionale favorevole, spinse una parte crescente delle élites venete a

[180] P. Ginsborg, *Daniele Manin…*, cap. IX (rapporti con Roma e con gli Stati dell'Italia centrale); G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III, capp. III e V (isolamento veneziano nel quadro diplomatico europeo).
[181] G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III, cap. V ("La difesa di Venezia"); P. Ginsborg, *Daniele Manin…*, cap. IX ("Gli ultimi mesi, aprile-agosto 1849").
[182] P. Ginsborg, *Daniele Manin…*, cap. IX (assedio di Marghera, distruzione del ponte ferroviario, linea difensiva lagunare).
[183] G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III, cap. V (trattative con Bruck, ultimatum di giugno e margini di autonomia ipotizzati per un Regno veneto nell'Impero).
[184] Ivi (alternativa tra ritorno pieno all'ordine asburgico e innesto nel progetto sabaudo).
[185] G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III, capp. II-III (guerra regia, progetto di Regno dell'Alta Italia e ruolo di Carlo Alberto).
[186] Ivi, cap. II (governo provvisorio lombardo, plebiscito del maggio 1848 e marginalizzazione del repubblicanesimo democratico).
[187] Ivi, cap. II (consulta veneta, comitati provinciali e tensione fra Venezia e Terraferma).
[188] P. Ginsborg, *Daniele Manin…*, capp. IV e IX (centralità crescente del Piemonte nella strategia di Manin).

collocare il proprio disegno politico dentro la cornice sabauda [189]. Giorgio Candeloro sottolinea come questa svolta ebbe un peso strutturale di lungo termine in tempi successivi: la "guerra regia" si concluse con una sconfitta sul piano militare, ma il quadro monarchico-costituzionale che aveva contribuito a consolidare rimase, di fatto, l'unica prospettiva considerata praticabile per rilanciare da là in poi il moto nazionale [190]. In questo scenario, il progetto di una Venezia-Stato, repubblicana e federale, cedette il passo a una soluzione in cui il ritorno all'indipendenza non passava più attraverso la restaurazione di San Marco, bensì attraverso l'espansione del Regno di Sardegna [191]. La deliberazione di annessione fu votata dall'Assemblea veneziana il **4 luglio 1848**. In quella seduta, a grande maggioranza, i deputati della Repubblica di San Marco approvarono la **fusione immediata** di città e provincia di Venezia con gli Stati sardi, seguendo il precedente lombardo. Questo fu l'esatto momento storico della definitiva rinuncia ad ogni concreto progetto, prospettiva, anche semplice speranza, di un ritorno a quello stato autonomo repubblicano estinto solo 52 anni prima.

L'elaborazione del fallimento si organizzò attorno a questo doppio movimento: la memoria di una resistenza "esemplare", destinata a essere riletta e rielaborata come anticipazione del patriottismo nazionale; l'interiorizzazione della **fine dell'orizzonte statuale veneziano** come condizione necessaria per l'ingresso in una nuova costruzione statale, unitaria e monarchica [192]. Anche dal punto di vista psicologico lo scarto qui fu radicale: nel giro di pochi anni, l'idea di un possibile ritorno alla Serenissima – pur viva nel 1848 – divenne anacronismo, mentre l'adesione, all'inizio riluttante ma poi crescente, alla monarchia piemontese si configurò come realismo, ovvero l'unica via percorribile per riaprire una prospettiva di libertà politica [193]. Fu in questo slittamento, più ancora che nella sconfitta sul campo, che si realizzò la fine dell'idea di Venezia come Stato indipendente e si preparò l'adesione, anche psicologica, alla prospettiva di una nuova appartenenza statuale [194].

[189] G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III, capp. III e V (dipendenza militare e politica dalle monarchie italiane); P. Ginsborg, *Daniele Manin…*, cap. IV (rinuncia alla strategia repubblicana autonoma).
[190] G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III, cap. III ("Il fallimento della guerra regia") e conclusioni sul moderatismo monarchico-costituzionale.
[191] P. Ginsborg, *Daniele Manin…*, cap. X (Venezia e la prospettiva di un'Italia unita sotto la dinastia sabauda); G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III (transizione dall'orizzonte repubblicano locale a quello monarchico nazionale).
[192] P. Ginsborg, *Daniele Manin…*, cap. X (memoria della resistenza veneziana nel discorso risorgimentale); G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III (reinterpretazione patriottica delle sconfitte del 1848-49).
[193] G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III, capp. IV-V (crisi del federalismo repubblicano e consolidamento della soluzione sabauda); P. Ginsborg, *Daniele Manin…*, cap. X.
[194] Sintesi dei percorsi argomentativi in P. Ginsborg, *Daniele Manin…*, capp. IX-X, e in G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III, conclusioni sulla "svolta monarchica" del Risorgimento.

4.6 La memoria del 1848 e la trasformazione dell'identità veneziana

La Venezia che usciva dalla resa dell'agosto 1849 non era più la stessa che si era affacciata al '48 urlando "Viva San Marco" e "Fuori i barbari". Nel giro di pochissimi anni, quella lingua repubblicana così conflittuale fu lentamente assorbita, piegata, tradotta in un registro nuovo che la voleva più tecnica, più riflessiva, in poche parole più "conciliante". La nuova missione era cercare di ricavare margini di specialità e di autonomia concreta dentro l'Impero, non più contro. [195]

In questa trasformazione il 1848 rimase comunque un punto di riferimento ineludibile. Ma la memoria di quelle giornate smise di essere un repertorio di rivendicazioni politiche; divenne piuttosto un serbatoio di immagini, di emozioni, di argomenti da riutilizzare in chiave diversa. Da "Venezia repubblicana" si passò lentamente a "Venezia speciale", cominciò col tempo a svilupparsi la mentalità di una città che non chiedeva più il diritto all'indipendenza, bensì il diritto di essere trattata in modo differente dentro un grande Stato. [196]

– Porto franco e continuità della "specialità"

La vicenda del porto franco – tolto nel 1849 come segno di punizione e poi restituito nel 1851 – è un momento in cui questa mutazione si può vedere quasi in controluce.

Per due decenni (1829-1848) il regime di franchigia concesso all'intera città aveva accompagnato la rinascita economica e demografica di Venezia: aumento dei traffici, ritorno di capitali, crescita di una borghesia commerciale che guardava alla città lagunare come a un nodo naturale nei traffici del Mediterraneo e dell'Italia settentrionale. [197] In quell'esperienza si condensava un'idea forte: Venezia non era solo una città "bella" o gloriosa, ma una realtà economica precisa, capace di vivere se, e solo se, poteva sfruttare la sua posizione di porto aperto tra Adriatico e retroterra padano. Quando gli austriaci abolirono il porto franco dopo la riconquista, non colpirono soltanto un privilegio fiscale: incrinarono l'intera rappresentazione che la città aveva fatto di sé stessa, quella di una comunità che stava rialzandosi grazie al commercio marittimo e che vedeva nella franchigia il "farmaco ristoratore" della propria esistenza. [198]

– La supplica di Gaspari.

[195] P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848-49*, Bologna, il Mulino, 1978, capp. III-IV.
[196] G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III, Milano, Feltrinelli, 1970, pp. 153-201.
[197] A. Bernardello, "Venezia nel Regno Lombardo-Veneto", in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002.
[198] L. L. Gaspari, *Il ripristinamento del porto franco di Venezia nell'anno MDCCCLI*, Rovigo, Tip. Minelli, 1859, art. I.

Luigi Luciano Gaspari, intendente provinciale delle finanze, scrisse un breve trattato, molto significativo, per muovere una richiesta al governo di Vienna. Impostò la sua supplica del 1851 su una triplice scansione temporale – **prima**, durante e dopo: descrisse prima del 1829 una Venezia "profondamente abbattuta"; **durante** il porto franco, tra 1829 e 1848, una città che "si riebbe a nuova vita per incremento e moto di popolazione, per traffici e conseguente agiatezza"; **dopo** l'agosto 1848 una ricaduta nella "primitiva prostrazione", con commerci illanguiditi "a guisa d'uomo al morso di un venefico animale" [199].

Gaspari era un funzionario "di dentro", non un notabile politico o un patriota in vista. Nel frontespizio del trattato si presentava come «cavaliere Gaspari, I. R. Consigliere, Intendente Provinciale delle Finanze», cioè un alto ufficiale dell'amministrazione finanziaria asburgica, con carriera costruita dentro gli uffici del fisco imperiale. Al momento in cui componeva il suo scritto lavorava nel comparto doganale veneziano (lo si ritrova indicato anche come direttore d'Ufficio superiore della Dogana principale al Fondaco dei Tedeschi), quindi esattamente nel nodo tecnico in cui passavano le decisioni su dazi, linee doganali, regimi di franchigia e rivolse il suo trattato per perorare la causa di un ripristino del porto franco a Venezia, al ministro delle Finanze a Vienna. Con ciò puntò al vertice politico-amministrativo dell'apparato fiscale imperiale e indirettamente all'imperatore ("Cesare", "S. M. l'Imperatore") come titolare ultimo del potere di concedere o revocare il porto franco. Un intervento quinti "tecnico" che nasceva all'interno dell'apparato burocratico-amministrativo imperiale.

Nel suo testo ci sono non solo dati economici ma anche un modo di raccontare concretamente la storia della città di quegl'anni e che offre l'immagine di un'identità coerente con la tradizione: Venezia è ciò che è – una città portuale, commerciale, marittima – ma ora lo è nella misura in cui può funzionare come porto franco. Identità, in questa prospettiva, significava prima di tutto vocazione strutturale, quasi naturale, più che progetto politico.

– La richiesta all'Austria. Identità economica e richiesta politica.

Il testo di Gaspari è una fonte preziosa proprio perché mostra dall'interno del sistema di potere il passaggio da un linguaggio **di rottura** ad un linguaggio **di supplica** argomentata. L'autore non nega gli avvenimenti del '48-49, ma li edulcora, li "depura" da quella carica insurrezionale. La situazione era cambiata, non c'era più conflitto, non c'era più Manin, non c'era più la repubblica, non c'era più l'idea di una Venezia staccata dall'Impero, ma una città che chiedeva le venisse riconosciuta una identità specifica ed un ruolo preciso all'interno dell'Impero. E c'era un funzionario che si rivolgeva

[199] L. L. Gaspari, *Il ripristinamento del porto franco di Venezia*, art. I.

alla “sapienza e magnanimità di Cesare” e alla “clemenza del nostro Re”, chiedendo di essere ascoltato in quanto leale servitore dell’ordine restaurato. [200]

L’identità veneziana era mercantile, in questo contesto, veniva definita con insistenza in termini esclusivamente economici: Venezia non era, e non sarebbe mai stata, città manifatturiera, perché le mancavano acqua dolce, energia, materie prime, territorio agricolo; non poteva vivere che del commercio marittimo, del trasporto e dello scambio delle merci. [201]

Da questo “dato di natura” Gaspari fece discendere la richiesta politica. Se Venezia viveva solo del mare e del commercio, allora negarle il porto franco significava condannarla a una decadenza irreversibile, mentre restituirglielo significava non solo salvarla, ma rafforzare l’economia dell’Impero nel suo complesso. Egli volle insistere su di un concetto che fosse chiaro: il porto di Venezia era insostituibile come via naturale per l’Italia, in equilibrio complementare con Trieste che guardava alla Germania: chiudere Venezia all’interno di barriere doganali equivaleva a regalare traffici a Genova, Livorno e ad altre potenze [202]. Qui lo spirito del 1848, con tutto il suo “orgoglio municipale” di tradizione repubblicana, riaffiorava. Quei sentimenti continuavano a circolare nella città – nei ricordi delle giornate di marzo, nelle cronache, nel culto dei caduti – ma nella supplica essi riemergevano in una forma nuova: non più come rivendicazione di sovranità, bensì come argomento identitario a favore della specialità economica.

– Forma istituzionale: specialità senza autonomia

La formula “identità → richiesta politica → forma istituzionale speciale”, che attraversa l’intera storia moderna di Venezia, anche se a ritmo intermittente, nel secondo Ottocento assunse così un profilo nuovo. L’identità si concentrava sulla dimensione porto-commerciale; la richiesta politica veniva calibrata su un obiettivo limitato ma concreto (la franchigia doganale); la forma istituzionale si traduceva in un regime particolare interno all’ordinamento asburgico, non in un autogoverno.

Gaspari non chiedeva una costituzione veneziana, né un ritorno alla repubblica. Non contestava la Costituzione del 4 marzo 1849 concessa da Vienna: al contrario, la invocava. Citava il paragrafo che definiva l’Impero come “un solo territorio doganale” ma sottolineava subito la clausola che permetteva la “segregazione di singoli luoghi” dal territorio doganale. Il ripristino del porto franco, dunque, non sarebbe stato un privilegio, bensì uno strumento necessario, previsto dalla Costituzione,

[200] L. L. Gaspari, *Il ripristinamento del porto franco di Venezia*, prefazione e art. II.
[201] L. L. Gaspari, *Il ripristinamento del porto franco di Venezia*, art. III.
[202] L. L. Gaspari, *Il ripristinamento del porto franco di Venezia*, art. IV.

proprio per realizzare, in termini sostanziali, un'equità fra territori che avevano strutture economiche profondamente diverse [203].

La forma istituzionale che veniva proposta non riguardava il potere politico in senso stretto, ma toccava punti molto concreti: il disegno delle linee doganali, la definizione del "territorio extra-doganale", la possibilità per Venezia di funzionare come deposito e centro di redistribuzione per l'entroterra. In tale contesto il porto franco diventava per la città il luogo ideale dove poter negoziare la propria "differenza", senza mettere in discussione l'autorità imperiale.

– Lungo periodo: dal mito di San Marco al principio della "funzione"

Sul lungo periodo, questo spostamento ebbe conseguenze profonde. **L'immaginario veneziano**, che nell'antico regime e ancora nel 1848 si nutriva del mito di San Marco, del ricordo delle millenarie istituzioni e di un forte sentimento di comunità politica, nel corso dell'Ottocento si riarticolò attorno a due poli diversi ma intrecciati [204]. Da un lato, il **culto del passato**, la città delle rovine, dei monumenti, delle memorie repubblicane, che continuava a fornire un patrimonio simbolico potentissimo, alimentato dalla letteratura, dalla pittura, dal turismo nascente. Dall'altro, la costruzione di una **nuova legittimazione** fondata sulla **"funzione"**: Venezia chiedeva di esistere perché serviva, perché era utile, perché svolgeva un ruolo che nessun'altra città dell'Impero poteva svolgere allo stesso modo. [205]

Porto franco, specialità fiscale, ruolo nella marina mercantile e militare, rivendicazioni di autonomia amministrativa: erano tutte declinazioni di un medesimo movimento. La città non rinunciava alla propria memoria, ma la faceva funzionare dentro una grammatica diversa, imparando a parlare un linguaggio compatibile con il grande Stato che la conteneva. [206]

– Conclusioni

In questo senso, la supplica di Gaspari – con il suo tono rispettoso, quasi umile, ma lucidamente argomentato – segnava bene la chiusura del ciclo aperto dal 1848. Quello che era stato un momento di rottura radicale veniva rielaborato come passaggio, come episodio fondativo di una coscienza di sé che da allora in poi avrebbe cercato sbocchi meno drastici e più negoziali. La Venezia che nel 1851

[203] L. L. Gaspari, *Il ripristinamento del porto franco di Venezia*, art. V.
[204] A.-J. Marc, M. Loechel, "Le rappresentazioni della comunità", in *Storia di Venezia*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1992
[205] G. Romanelli, "Venezia nell'Ottocento", in *Enciclopedia Treccani. Venezia*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002.
[206] S. Woolf, "L'Ottocento. 1797-1918. Nota introduttiva", in *Enciclopedia Treccani. Venezia*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2001.

chiedeva il ripristino del porto franco non era più la città che proclamava la Repubblica, ma nemmeno una città inevitabilmente rassegnata: era una comunità che si preparava ad un salto culturale importante, epocale nella visione di sé, e tentava di trasformare la sconfitta politica in specialità istituzionale. Lo faceva giocando fino in fondo la carta di una identità che continuava a farla sentire "altra" rispetto al resto del mondo. [207]

[207] P. Ginsborg, *Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848-49*, capp. IX-X.

CAPITOLO V

Dall'annessione al Regno d'Italia alla marginalità nazionale (1866–1918)

5.1. L'annessione al Regno d'Italia: aspettative e prime disillusioni

– Venezia nel Regno Sabaudo.

All'indomani del 1866 Venezia entrò nel Regno d'Italia con una situazione economica critica e un porto in difficoltà. Lo scalo però alle spalle aveva almeno trent'anni di tentativi di rilancio che non si potevano liquidare come un semplice fallimento [208]; Adolfo Bernardello ha mostrato come durante il Regno Lombardo-Veneto, porto franco, iniziative della Camera di commercio e progetti infrastrutturali abbiano alimentato la formazione di una borghesia cittadina che guardava ancora al mare ma anche ad un relativo sviluppo industriale come strumenti per uscire dalla marginalità imposta dall'Impero [209]. L'annessione non arrivava quindi in un deserto: intercettava un ceto dirigente che aveva già accumulato delusioni ma anche progetti e aspettative, e che ora trasferiva queste attese su un nuovo interlocutore, lo Stato unitario italiano.

– Un'economia in crisi.

Il quadro materiale, tuttavia, era pesante. I dati ricostruiti da Massimo Costantini mostrano che tra il 1860 e il 1865 il movimento marittimo complessivo del porto veneziano era crollato da oltre 700.000 tonnellate a poco più di 440.000, con una caduta particolarmente marcata delle importazioni e un arretramento anche delle esportazioni (cfr. tab. 1). [210]

[208] A. Bernardello, *Venezia nel Regno Lombardo-Veneto. Un caso atipico (1815-1866)*, Milano, FrancoAngeli, 2014, in particolare i capp. IV–V.
[209] A. Bernardello, "Venezia 1830-1866. Iniziative economiche, accumulazione e investimenti di capitale", in *Storia di Venezia* (Treccani online).
[210] M. Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", in *Storia di Venezia*, vol. XII, *Il mare*, a cura di A. Tenenti e U. Tucci, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002, tab. 5.

Tab. 1 – Movimento marittimo complessivo del porto di Venezia (1860–1865) [211]

Anno	Importazioni (tonnellate)	Esportazioni (tonnellate)	Totale movimento (tonnellate)
1860	426.747	289.986	716.733
1861	347.500	239.738	587.238
1862	317.057	191.306	508.363
1863	291.076	200.066	491.142
1864	286.704	179.558	466.262
1865	273.722	170.972	444.694

Fonte: Costantini, Dal porto franco al porto industriale, tab. 5. [212]

Ancora più eloquente, per misurare la crisi dello scalo nella sua funzione di transito, era la crescita del numero di navi che ripartivano vuote: nel 1865 oltre il 40 per cento della stazza in uscita lasciava Venezia senza carico, inequivocabile segno di una forte contrazione dei traffici [213]. In quegli stessi anni, come mostrano le statistiche sul traffico con il Litorale austriaco, la città perdeva quasi metà del proprio traffico con Trieste e il suo retroterra, determinando un crollo anche della funzione sussidiaria che il porto di Venezia aveva nei confronti di quello giuliano. Trieste da oltre un secolo era il porto principale dell'Impero e il confronto diretto tra i due porti rende visibile uno squilibrio assoluto e ormai strutturale (cfr. tab. 2).[214]

Tab. 2 – Movimento marittimo complessivo dei porti di Venezia e Trieste (1860–1865, ton. di stazza) [215]

Anno	Venezia	Trieste
1860	875.292	1.453.374
1861	744.982	1.476.812
1862	667.923	1.544.634
1863	619.581	1.465.782
1864	597.141	1.564.102
1865	580.360	1.693.882

[211] L. L. Gaspari, *Il ripristinamento del porto franco di Venezia*, art. III.
[212] Ivi, tab. 5.
[213] Ivi, tab. 9.
[214] Ivi, tabb. 7–8.
[215] Ivi, tab. 6.

Fonte: Costantini, Dal porto franco al porto industriale, tab. 6. [216]

– Il porto di Venezia non più attuale.

Su questo terreno quantitativo si innestava una trasformazione di lungo periodo del rapporto tra città e porto. Il vecchio modello emporiale centrato su San Marco, l'Arsenale e la Riva degli Schiavoni aveva già lasciato il posto, in età asburgica, a uno scalo inserito in reti territoriali più vaste, i cui centri decisionali e produttivi non coincidevano più con Venezia.[217] Le grandi opere della seconda dominazione – diga di Malamocco, porto franco, ferrovia Milano -Venezia, ponte translagunare – migliorarono l'accesso e i collegamenti con l'entroterra, ma non risolsero il nodo cruciale del rapporto porto–ferrovia. Si trattava di un'annosa questione che abbiamo visto nel capitolo III, la riprendiamo solo con un accenno perché si trattava di un antico problema che veniva trasferito alla nuova amministrazione italiana: la nuova stazione di Santa Lucia restava separata dalle aree di attracco ancora dislocate fra il bacino di San Marco e il canale della Giudecca [218]. L'asse commerciale iniziò comunque a ruotare verso occidente, in direzione del ponte, ma senza che a questo spostamento corrispondesse un disegno coerente di politica portuale [219]. C'era dunque distanza tra lo scalo e la stazione ferroviaria che era il collegamento che portava le merci da e verso l'entroterra: un problema che andava risolto.

– Fine della subalternità a Trieste?

Questo lungo declino alimentò un'idea di Venezia "sacrificata" rispetto ad altri porti [220]. Trieste divenne ancor più di prima il termine di paragone obbligato: un porto sistematicamente favorito da politiche tariffarie, sovvenzioni e investimenti che l'avevano trasformato nel grande emporio dell'Impero, mentre Venezia nel periodo austriaco veniva relegata a scalo secondario [221]. È in questo contesto che Rolf Petri legge il 1866 come momento ancora una volta carico di aspettative: per patrioti e nostalgici dell'indipendenza repubblicana, il porto in crisi era la prova tangibile di una decadenza riscattabile soltanto con la "liberazione" dallo straniero e l'ingresso nello Stato nazionale [222]. L'annessione, insomma, non era attesa solo come fatto politico, ma come occasione per rovesciare

[216] A.-J. Marc, M. Loechel, "Le rappresentazioni della comunità", in *Storia di Venezia*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1992
[217] R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", *Archivio Veneto*, n.s., 142 (2011), pp. 376-378.
[218] M. Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", cit., pp. 888-890.
[219] Ivi, pp. 890-891.
[220] R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., pp. 376-378.
[221] M. Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", cit., pp. 892-893; "Iniziative economiche, accumulazione e investimenti di capitale", in *Storia di Venezia* (Treccani online).
[222] R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., p. 383.

un rapporto di forza percepito come ingiusto. In un misto di ideali risorgimentali, che avevano cominciato a coinvolgere il popolo, illusioni, frustrazioni da sanare e aspirazioni della borghesia commerciale, l'Unità all'Italia divenne un evento salutato con entusiasmo crescente.

L'impatto immediato fu però controverso. Petri ricorda che il porto di Venezia venne rapidamente dichiarato "di importanza nazionale" e che una commissione presieduta da Pietro Paleocapa fu incaricata di affrontare insieme i problemi lagunari e quelli di adattamento alla navigazione moderna [223]. Al tempo stesso, però, la città ereditava un collegamento porto–ferrovia arretrato e non funzionale: le merci che arrivavano a S. Marco dovevano essere trasbordate su barche lungo il canale della Giudecca per raggiungere la stazione, con costi elevati e logistica complicata, e la Stazione marittima a Santa Marta esisteva ancora solo sulla carta. Costantini parla con molta chiarezza di una "fase di transizione" in cui il ponte ferroviario aveva già modificato il tradizionale centro economico della città, senza offrire ancora un sistema integrato nave–treno. [224]

– Dall'abolizione del porto franco alle prime richieste allo Stato italiano.

Dentro questa transizione si collocano le prime rivendicazioni del periodo post-unitario. Non si trattava, almeno all'inizio, di chiedere uno statuto speciale in senso politico, ma di ottenere dallo Stato un riconoscimento concreto sul piano infrastrutturale e funzionale [225]. La Camera di commercio e i gruppi economici locali insistevano sulla necessità di completare e dar compimento al progetto della Stazione marittima: un grande bacino a S. Marta, affacciato sulla Giudecca e collegato direttamente alla ferrovia, che eliminasse i doppi trasbordi e desse al porto un'impronta moderna [226]. Il progetto di Paleocapa, ripreso dopo il 1866, andava precisamente in quella direzione e, come mostra anche lo studio di Giovanni Luigi Fontana sull'economia veneziana nell'età liberale, la Stazione marittima fu concepita come fulcro di un porto riorganizzato su basi "moderne", fondato sul collegamento diretto nave–treno; un tentativo di rimettere la città "in circolo" nel sistema dei traffici nazionali [227].

La vicenda del porto franco, abolito nel 1874 per uniformare il regime doganale ai porti del Regno d'Italia, riassume bene l'ambivalenza di questi anni. Bernardello e Costantini concordano nel sottolineare che la franchigia aveva portato limitati benefici alla città, favorendo più il traffico di transito e il consumo di merci estere che non quelle prodotte in casa, migliorando le condizioni per le

[223] Ivi, pp. 383-384.
[224] M. Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", cit., pp. 891-893.
[225] Ivi; R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., pp. 383-384.
[226] M. Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", cit., pp. 891-893; M. Costantini, "Il porto di Venezia", in *Storia di Venezia*, vol. XII, cit., pp. 904-905.
[227] Giovanni Luigi Fontana, "L'economia", in *Storia di Venezia*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002, ora in https://www.treccani.it/enciclopedia/l-economia_(Storia-di-Venezia)/ (ultimo accesso 16 febbraio 2026).

importazioni ma sfavorendo le esportazioni, quindi molti vantaggi per l'acquisto di materie prime ma nessuno per l'esportazione dei propri manufatti, a danno dell'accumulazione locale di capitale. La sua soppressione liberava almeno le manifatture, sostanzialmente separate dal mercato italiano, da una condizione di "estraneità" rispetto al proprio retroterra riportandole all'interno di un sistema economico unitario [228] [229]. Allo stesso tempo, però, la scelta di revocare il porto franco senza accompagnarla con una convinta strategia e di sviluppo del porto lagunare alimentava l'impressione che, ancora una volta, Venezia dovesse accontentarsi di un ruolo intermedio fra grandi poli come Genova e i nuovi scali adriatici. [230]

– Il mito come strumento rivendicativo.

Come ha messo in luce Giandomenico Romanelli, la costruzione della Stazione marittima a Santa Marta e il suo raccordo con la ferrovia trasformarono l'estremità occidentale della città in un nuovo polo portuale e produttivo, attorno al quale si concentrarono il Cotonificio veneziano, il Mulino Stucky, cantieri e magazzini, dando vita a un vero "paesaggio urbano industriale" della Venezia tardo-ottocentesca [231]. Il **carattere dipendente** di questa industrializzazione, legato alle fortune del traffico e ai capitali esterni, rese ancora più evidente quanto il destino di Venezia fosse ormai intrecciato alle decisioni dei poteri centrali: ma sul piano dell'immaginario civico, l'annessione costrinse anche a riformulare il mito della Serenissima. Petri ha mostrato come la "rinascita" portuale che si svilupperà fra Marittima e Porto Marghera si fondasse sulla consapevolezza che il modello di città-Stato indipendente non era più riproducibile, ma che il richiamo a quel passato ancora poteva essere usato per legittimare una posizione speciale dentro lo Stato italiano [232]. Il capitolo V seguirà questa tensione fra desiderio di "specialità" e rischio di marginalità, già nata nei decenni precedenti ma che da ora proseguirà nell'ambito del nuovo stato nazionale. [233]

[228] Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", cit., pp. 896-898.
[229] Ivi; A. Bernardello, "Venezia 1830-1866…", cit.
[230] "L'economia", cit.; G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. III, Milano, Feltrinelli, 1964, pp. 310-320.
[231] Giandomenico Romanelli, *Venezia Ottocento. L'architettura. L'urbanistica,* Venezia, Albrizzi, 1988; Id., "Venezia nell'Ottocento", in *Enciclopedia Italiana*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, ora inhttps://www.treccani.it/enciclopedia/venezia-nell-ottocento_(altro)/(ultimo accesso 16 febbraio 2026).
[232] R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., pp. 389-393.
[233] M. Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", cit., pp. 908-912; R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., pp. 392-393.

5.2. Venezia: periferia dello Stato unitario.

– Venezia nel nuovo regno già ridimensionata.

Alla vigilia dell'annessione Venezia entrò nel Regno d'Italia come una città già ridimensionata, con un porto che non era più il centro di un impero marittimo, ma lo sbocco di un territorio limitato e privo di un forte apparato produttivo [234]. Come ha ricordato Gino Luzzatto, il lungo Ottocento veneziano si chiuse in una condizione economica strutturalmente fragile, segnata da una perdita di peso nei traffici internazionali e da un rapporto sempre più sbilanciato con il retroterra lombardo-veneto; in tale situazione si realizzò l'ingresso nel nuovo Stato nazionale [235]. In altri termini, Venezia non fu "messa ai margini" dall'Unità, ma vi entrò già in posizione subordinata, e la nuova gerarchia dei centri italiani tese più a cristallizzare che a correggere questa condizione [236].

– Un passato che creava ancora aspettative. "Porto di importanza nazionale".

Il linguaggio politico post-1866 andava in direzione opposta [237]. Rolf Petri ha mostrato come, subito dopo l'annessione, Venezia venisse solennemente dichiarata "porto di importanza nazionale", in nome sia del suo passato glorioso sia delle attese che il ceto dirigente locale nutriva rispetto al ruolo della città nel nuovo Regno [238]. Nel discorso patriottico, la "liberazione" sarebbe dovuta coincidere con la restituzione di una centralità: il porto lagunare era immaginato come sbocco naturale dell'intera pianura padana, quasi un corridoio privilegiato tra il cuore produttivo del paese e il Mediterraneo [239]. Ma dietro ai proclami, osserva Petri, non esisteva una strategia coerente che facesse di Venezia il perno della politica portuale italiana: gli investimenti, le compagnie di navigazione e le stesse scelte tariffarie e strategiche guardavano sempre più a Genova e ai grandi scali tirrenici come realtà da favorire. Lo scalo lagunare invece restò privo di un vero "privilegio" e la dichiarata "importanza nazionale" del porto veneziano fu solamente teorica [240].

---

[234] Dennis Romano, "Austrian Venice, 1815–1866", in *Venice. The Remarkable History of the Lagoon City*, Oxford, Oxford University Press, 2019, ora in https://academic.oup.com/book/55872/chapter/439228538 (ultimo accesso 17 febbraio 2026), in part. il quadro sulla perdita di ruolo commerciale e portuale di Venezia rispetto a Trieste e sul ridimensionamento del suo retroterra alla vigilia dell'annessione al Regno d'Italia

[235] Gino Luzzatto, "L'economia veneziana dal 1797 al 1866", in *Storia della civiltà veneziana*, a cura di Vittore Branca, III, *Dall'età barocca all'Italia contemporanea*, Firenze, Sansoni, 1979, pp. 267-277 (in part. pp. 275-276).

[236] L'idea di una marginalità che precede l'Unità e viene poi "ereditata" dal Regno d'Italia è ripresa anche in studi recenti sul lungo Ottocento veneziano.

[237] Per il clima politico e simbolico del 1866 e le aspettative di "rinascita" dopo l'annessione, cfr. i materiali divulgativi della Biblioteca Nazionale Marciana.

[238] Rolf Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002.

[239] Sul progetto di fare di Venezia lo sbocco naturale della pianura padana nel discorso postunitario, cfr. Petri, op. cit., e i riferimenti al 1866 nei percorsi della Marciana.

[240] Per il ruolo effettivo del porto di Venezia nel sistema portuale italiano tra XIX e XX secolo, con la centralità di Genova, cfr. Petri, op. cit., e la sintesi storica sul porto.

– Una ripresa senza centralità; la nuova economia non cancella la subalternità.

Giovanni Luigi Fontana, nella sintesi dedicata all'economia veneziana tra Ottocento e Novecento, insiste su questa distanza fra retorica ideale e strutture reali [241]. Il porto e la città inizialmente conobbero una vera una fase di crescita: aumentarono i traffici, si avviò una certa industrializzazione, si moltiplicarono iniziative manifatturiere e di servizi [242].

Una testimonianza concreta di questa "Venezia industriale" fu l'insediamento, soprattutto nel 1887, di grandi stabilimenti manifatturieri nel centro storico, dall'Arsenale alla manifattura tabacchi, dal Cotonificio veneziano alle vetrerie e fonderie, come mostra la seguente tabella delle principali fabbriche presenti in città [243].

Stabilimento	**Branca**	**Addetti**
Arsenale di Venezia	*cantieri navali*	3.851
Michelangelo Jesurum	*merletti*	2.400
Manifattura tabacchi	*lavorazione tabacchi*	1.715
Cotonificio veneziano	*tessuti di cotone*	919
Società veneta imprese e costr. pubbliche	*industria metalmeccanica*	880
Baschiera	*fiammiferi*	785
Neville	*fonderia*	404
Weberbek	*vetreria*	400
Ceresa	*vetreria*	383
Tis	*fonderia*	373
Bonlini	*vetreria*	250
Molino Stucky	*molino e pastificio*	187
Testolini	*vetreria*	176

[241] Giovanni Luigi Fontana, "L'economia", in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002, ora in https://www.treccani.it/enciclopedia/l-economia_(Storia-di-Venezia)/ (ultimo accesso 16 febbraio 2026).
[242] Sull'espansione dei traffici e delle iniziative industriali a Venezia tra fine Ottocento e primo Novecento, cfr. Fontana, op. cit., e Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia".
[243] Per una mappa delle principali fabbriche presenti nel centro storico nel 1887, cfr. Rolf Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", in Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002, che riprende i dati di GIANDOMENICO ROMANELLI – GUIDO ROSSI, *Abitare a Venezia: esodo e sfratti*, «Materiali veneti», 4 (1976), p. 113, e MAURIZIO REBERSCHAK, *L'economia*, in *Storia delle città italiane. Venezia*, a cura di Emilio Franzina, Roma 1986, pp. 229-298

Stabilimento	Branca	Addetti
Tommasi & C.	*vetreria*	135
Guggenheim	*mobilificio*	140
Finella	*cantiere navale*	100
De Marco Gasparini	*fonderia*	85
Società di navigazione lagunare	*cantiere navale*	68
Stabilimento meccanico Layet	*officine mecc. e cantieri navali*	67
Filippini	*cantiere navale*	43
F.lli Herion (Junghans)	*orologi*	58
Silurificio Schwartzkopff	*siluri*	in costruzione

Tabella 1 – Le maggiori fabbriche manifatturiere presenti in Venezia centro storico nel 1887 (rielab. da Romanelli–Rossi e Reberschak).

Tuttavia, la natura di questo sviluppo rimase per molti aspetti subalterna: il porto era fortemente sbilanciato sulle importazioni di materie prime, l'industria locale dipendeva da capitali e imprese esterne e il retroterra effettivo continuava a essere ristretto, incapace di sostenere una piena autonomia economica veneziana [244]. Fontana mette in rilievo che quando si parla di "Venezia industriale" s'intende un periodo durante il quale la città ebbe uno sviluppo in tal senso ma non un ruolo di guida nel sistema italiano, si inserì piuttosto come elemento intermedio dipendente da catene decisionali e finanziarie i cui centri restarono altrove [245]. Possiamo dire che rispetto ai periodi della dominazione francese e asburgica, il ruolo di Venezia e la sua subordinazione ad una realtà statuale più grande che stabiliva strategie e regole per lei ma non "con lei", non cambiarono con l'ingresso nel Regno d'Italia.

In questo senso, il riconoscimento di Venezia come porto di "interesse nazionale" non produsse un mutamento di gerarchie, ma piuttosto un adattamento della città a un sistema nel quale la centralità si misurava su altri parametri [246]. Petri nota che, per tutto il periodo che precedette la Grande guerra, il porto lagunare riuscì sì a crescere e a migliorare la propria posizione relativa, diventando il secondo scalo italiano dopo Genova in alcuni indici, ma sempre nella forma di un porto che viveva più di traffici di transito che di esportazioni derivanti dal proprio tessuto produttivo o mercantile [247]. La "rinascita" portuale ed economica veneziana, letta in questa chiave, appare come una rinascita relativa, incompleta: Venezia tornò a contare, ma non tornò a decidere [248]. D'altronde da tempo non

[244] Per lo squilibrio strutturale tra importazioni di materie prime e limitata capacità esportativa radicata nel tessuto locale, cfr. Fontana, op. cit.
[245] Sulla "Venezia industriale" come nodo di catene decisionali e finanziarie esterne, ibid.
[246] Sul mancato rovesciamento della gerarchia portuale italiana nonostante il riconoscimento di Venezia come porto di importanza nazionale, cfr. Petri, op. cit.
[247] Per i dati sul posizionamento di Venezia tra i porti italiani e sul carattere prevalentemente di transito dei traffici, cfr. Petri, op. cit., e Massimo Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", in *Storia di Venezia. Il mare*.
[248] Sulla nozione di "rinascita condizionata" del porto veneziano, cfr. Petri, op. cit.

era più un mercato né era diventata definitivamente un nuovo centro produttivo manifatturiero di ragguardevoli dimensioni; la definizione "porto di transito" è chiaramente esplicativa.

Massimo Costantini, ricostruendo la lunga parabola che va dal porto franco all'era industriale, fissa il focus proprio su questo nesso fra sviluppo e dipendenza [249]. Già sotto l'Austria la concessione della franchigia aveva favorito soprattutto il traffico di transito e il consumo di merci estere, ma –come si è detto– senza produrre una solida accumulazione di capitale locale; la sua abolizione nel 1874, imposta dall'esigenza di uniformare lo status doganale con il resto del Regno, aprì un nuovo capitolo ma non risolse il nodo di fondo [250]. Nel nuovo Stato, le grandi decisioni sulle infrastrutture, sulle tariffe ferroviarie e sulle politiche doganali venivano prese a Roma, così come prima a Vienna e prima ancora a Milano/Parigi, spesso in funzione di equilibri nazionali e di interessi che superavano di molto l'orizzonte veneziano; la città rimase così, anche nelle fasi di espansione, in una posizione di dipendenza strutturale rispetto alle scelte del centro [251].

– Marginalità economica, quindi politica e simbolica.

Fontana e Petri convergono nel sottolineare che questa condizione di perifericità non fu solo economica, ma anche politica e simbolica [252]. Venezia non era più capitale di nulla e per molti aspetti nemmeno capoluogo: il baricentro amministrativo e decisionale del Veneto si collocava altrove, mentre la città veniva progressivamente "specializzata" in alcune funzioni che pubblicamente la retorica politica continuava a caricare di idealismo nazionale, ma che nella pratica la confinavano in un ruolo economico settoriale e politicamente secondario [253]. L'immagine della "Regina dell'Adriatico", rilanciata nelle celebrazioni e nei discorsi ufficiali, coesisteva con una realtà in cui la posizione di Venezia nel contesto generale del nuovo stato era del tutto marginale [254].

La pervicace insistenza con cui la città continuava a cercare di ritrovare un ruolo in linea con la sua importanza storica era stupefacente. I veneziani non si rassegnavano ad un ruolo secondario e Petri parla, a tal proposito, di un'"indubbia corsa al recupero" che nel giro di un mezzo secolo riporterà

[249] Massimo Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", in *Storia di Venezia. Il mare*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1991.
[250] Per gli effetti della franchigia e della sua abolizione nel 1874 su traffici e manifatture veneziane, cfr. Costantini, op. cit.
[251] Sul ruolo dello Stato centrale nelle scelte relative a infrastrutture, tariffe ferroviarie e politiche doganali che condizionano il porto di Venezia, cfr. Costantini, op. cit.
[252] Per la convergenza di Petri e Fontana sull'idea di una perifericità insieme economica e simbolica di Venezia nel Regno d'Italia, cfr. Fontana, "L'economia", e Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia".
[253] Sullo spostamento del baricentro amministrativo e sulla progressiva "specializzazione" di Venezia in funzioni portuali, industriali e turistiche, cfr. Luzzatto, "L'economia veneziana dal 1797 al 1866", e la voce Treccani "La costruzione della città turistica".
[254] Per il contrasto fra immagine celebrativa di Venezia e realtà delle decisioni economiche prese altrove, cfr. Petri, op. cit., e la sintesi storica sul porto di Venezia.

Venezia in cima alla graduatoria dei porti adriatici, ma sottolinea che questo risultato non eliminò i tratti di fondo di una rinascita "a metà" [255]. I traffici aumentarono, ma rimasero squilibrati; le industrie si insediarono, ma con forte presenza di capitali esterni e alto grado di dipendenza energetica e logistica; il porto si modernizzò, ma continuò a funzionare come uno snodo in un sistema più ampio che non aveva in Venezia il suo centro [256]. Nel nuovo Regno, insomma, la città non era la "testa" di un organismo politico ed economico, bensì una delle sue estremità: importante, talvolta strategica, ma pur sempre periferica rispetto ai luoghi dove si concentravano potere e decisioni [257].

5.3. L'abolizione del porto franco e la nascita della Stazione marittima

– L'addio al Porto Franco.

L'abolizione del regime di porto franco, in vigore dal 1829-30 e considerato uno dei cardini della politica portuale ed economica asburgica, segnò uno spartiacque decisivo nella storia economica e infrastrutturale di Venezia post-unitaria [258]. La scelta del governo italiano di sopprimere la franchigia con effetto dal 1° gennaio 1874, in nome dell'uniformità di status tra gli scali del Regno, chiuse definitivamente la stagione del porto "estero" rispetto al proprio retroterra e aprì, al tempo stesso, **il ciclo del porto industriale** [259]. Nel quadro politico nazionale, la misura si inseriva in una più ampia tendenza dello Stato liberale a ridurre privilegi fiscali e regimi speciali di antico retaggio – dai porti franchi ai dazi locali – in nome sia dell'eguaglianza fra province e scali sia di un rafforzamento del controllo centrale sulle politiche doganali, considerate strategiche per la costruzione del mercato unico italiano [260]. In questa prospettiva, l'abolizione delle franchigie fu presentata come condizione per una concorrenza "leale" fra porti e per l'inserimento ordinato dell'Italia nel commercio internazionale. E tutto questo al prezzo di sacrificare quegli spazi di autonomia economica locale che una buona parte del ceto politico e mercantile avrebbe voluto preservare [261].

– Il porto franco: un bilancio finale.

[255] Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", sul "mezzo secolo" di corsa al recupero e i suoi limiti.
[256] Sul carattere squilibrato della crescita dei traffici, la dipendenza da capitali esterni e il profilo di Venezia come snodo in un sistema più ampio, cfr. Petri, op. cit., e Fontana, "L'economia".
[257] Per l'interpretazione di Venezia come estremità periferica – pur importante – dell'organismo economico nazionale, cfr. ancora Fontana, op. cit., e Petri, op. cit.
[258] Dennis Romano, "Austrian Venice, 1815–1866", in Venice. The Remarkable History of the Lagoon City, Oxford, Oxford University Press, 2019, ora in https://academic.oup.com/book/55872/chapter/439228538 (ultimo accesso 17 febbraio 2026).
[259] Massimo Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", in Storia di Venezia. Il mare, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1991.
[260] Alberto Caracciolo, "Porti franchi e politica doganale nell'Italia liberale", in Studi di storia economica e sociale sull'Ottocento italiano, Milano, FrancoAngeli, 1980.
[261] Ivi, in parte. le pagine dedicate al superamento dei regimi di porto franco nell'Italia postunitaria.

Nel bilancio che si è tracciato di questa esperienza, i vantaggi della franchigia appaiono, in un periodo che collochiamo alla metà dell'Ottocento, più modesti di quanto avevano lasciato sperare le ottimistiche aspettative dei primi decenni. Quando Venezia da porto franco entrò nel Regno d'Italia nel 1866, le merci straniere entravano facilmente e con tasse ridotte, mentre i prodotti delle fabbriche e manifatture veneziane, quando cercavano di vendere nel resto d'Italia, venivano tassati come se arrivassero da un paese estero. In pratica, le imprese locali dovevano competere in casa con merci straniere agevolate e – allo stesso tempo – erano svantaggiate quando provavano a esportare verso il mercato nazionale. Questo doppio svantaggio, anche se in un primo momento la franchigia aveva favorito una ripresa del traffico portuale, rese molto più difficile la crescita di un'industria veneziana forte e capace di reggere la concorrenza delle altre aree industriali italiane [262]. Inoltre, il porto franco, se da un lato aveva favorito il traffico internazionale di transito e il consumo locale di merci straniere, dall'altro lasciava alla città soprattutto gli introiti di un servizio portuale in senso stretto, con benefici concentrati in una fascia sociale relativamente limitata, mentre il peso maggiore gravava sulle manifatture cittadine, esposte alla concorrenza estera e trattate come "straniere" dal mercato nazionale [263].

– L'abolizione favorì l'export, dunque la nuova industria.

In questo quadro quindi l'abolizione del porto franco, accompagnata dall'avvio di nuove opere marittime da parte dello Stato unitario, fu un fattore positivo per la classe industriale dell'epoca. Essa, infatti, stimolava nuovi insediamenti e non determinò, almeno nel medio periodo, un crollo del traffico: il movimento marittimo veneziano, dopo aver superato il milione di tonnellate nel 1874, rimase sostanzialmente stabile fino al salto del 1887, quando in un solo anno passò da 1.463.965 a 1.929.036 tonnellate (oltre il 30% in più) [264]. Nel bilancio di lungo periodo, la fine della franchigia si può leggere non come una "torto" inflitto a Venezia dal nuovo Stato (come poteva apparire in un primo momento) ma come il tentativo di risolvere l'ambiguità di un porto formalmente italiano ma doganalmente "foresto", separato dal suo stesso retroterra [265]. La nuova situazione politica in fondo imponeva tale scelta: Venezia non commerciava più all'interno di un grande impero ma si rivolgeva principalmente al mercato nazionale italiano.

[262] Massimo Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", cit., cap. VI, sul bilancio della franchigia ei suoi effetti su traffici e manifatture.
[263] Ivi, in particolare il passo sul porto franco come fattore di vantaggio per il transito e di svantaggio per le manifatture locali.
[264] Ivi, dati sul movimento marittimo veneziano tra 1874 e 1887.
[265] Ivi, interpretazione della fine della franchigia come superamento della "ambiguità doganale" di Venezia.

– L'annosa questione del collegamento porto - ferrovia.

La vera "questione scottante" rimessa sul tappeto dall'annessione del 1866 fu però quella del collegamento porto-ferrovia, che l'Austria aveva lasciato irrisolta nonostante il completamento della stazione di Santa Lucia [266]. Alla vigilia dell'Unità le merci che approdavano progressivamente lungo il canale della Giudecca dovevano essere inoltrate alla testa di ponte ferroviario su burchi e peate a remi, attraverso il canale della Scomenzera, con un trasbordo costoso e logisticamente inefficiente. Tra il 1867 e il 1868, sulla base delle indicazioni di una commissione tecnica presieduta da Pietro Paleocapa, la Camera di commercio si pronunciò per la costruzione di una Stazione marittima a Santa Marta, riprendendo nella sostanza un progetto già avanzato nel 1865 dal consigliere ministeriale Pasetti, che collocava però il nuovo porto a San Basilio [267]. La differenza sostanziale fra le due soluzioni riguardava la scelta tra un'area già edificata, all'estremità occidentale delle Zattere, e una zona da creare ex novo sulle barene oltre il canale Scomenzera: ma in entrambi i casi l'idea guida era quella di procedere con lo spostamento del baricentro portuale dal bacino di San Marco alla parte occidentale della Giudecca, saldando infine, "a metà strada", i terminali ferroviario e marittimo. In questo senso la Marittima fu pensata, fin dall'origine, come risposta "moderna" al doppio dovere di dare contenuto concreto alla retorica proclamazione di Venezia come "porto di importanza nazionale" e di adattare lo scalo alla nuova politica delle grandi correnti di traffico, anche marittimo, integrate alla rete ferroviaria [268].

– La soluzione: la Stazione Marittima.

I lavori della Marittima iniziarono nel 1869, in coincidenza significativa con l'apertura del canale di Suez che alimentava aspettative di rilancio del traffico veneziano, poi in buona parte deluse. Il collegamento materiale tra la testa ferroviaria di Santa Lucia e il nuovo bacino portuale venne realizzato nel corso degli anni Settanta mediante un terrapieno a ferro di cavallo, innalzato col materiale di scavo del bacino interno e proteso all'estremità nord-occidentale del canale della Giudecca. La Stazione marittima – presto denominata semplicemente come "Marittima" – fu aperta all'esercizio il 1° maggio 1880, ancora incompleta sul lato di ponente ma già pienamente operativa sul molo di levante, attrezzato per i navigli minori verso il canale Scomenzera e per i bastimenti di maggior tonnellaggio lungo il bacino interno. In quella fase il traffico rimase complessivamente modesto (1.215.229 tonnellate nel 1880, valore solo di poco superiore alla punta del 1859), ma la

[266] Massimo Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", cit., pp. 889-892, sulla questione del collegamento porto-ferrovia.
[267] Ivi, sui progetti Pasetti-Paleocapa e sulla scelta di Santa Marta rispetto a San Basilio.
[268] Ivi, lettura della Marittima come infrastruttura "moderna" legata alla rete ferroviaria e al ruolo nazionale dello scalo veneziano.

nuova infrastruttura introdusse una continuità operativa di più alta qualità e rendimento nel rapporto nave-ferrovia e consolidò il nuovo asse occidentale del porto [269]. Costantini ha insistito sul carattere in parte "deluso" di questa prima crescita, segnata da fasi di stagnazione e da un nuovo arresto negli anni Novanta, ma anche sul fatto che proprio la Marittima rese possibile la successiva corsa al recupero rispetto ai porti concorrenti [270].

Nel venticinquennio successivo la Marittima non soltanto assorbì una quota crescente del movimento marittimo veneziano, ma divenne il fulcro del riassetto economico e territoriale della città. La quota di traffico in entrata che fece capo alla Stazione marittima salì dal 16% del 1881 al 53% del 1887, fino a una media dell'82% nel primo quindicennio del XX secolo, con punte tra il 90 e il 95% nei primi anni del Novecento [271]. Attorno al nuovo scalo marittimo-ferroviario si addensò un paesaggio tipicamente "industriale": grandi stabilimenti come il Cotonificio veneziano a Santa Marta e il mulino Stucky all'estremità occidentale della Giudecca, dotati di raccordi ferroviari e banchine proprie, si accompagnarono a cantieri navali, officine meccaniche, magazzini generali e nuovi impianti di servizio (gas, acqua, magazzini Parisi ecc.). Rolf Petri ha sottolineato come, alla fine dell'Ottocento, il centro storico ospitasse ancora un forte addensamento manifatturiero – dall'Arsenale alla Manifattura tabacchi, dal Cotonificio alle vetrerie e fonderie – ma al tempo stesso come le principali rilocalizzazioni industriali convergessero proprio sulle aree di Santa Marta e della Giudecca occidentale, attratte dall'interfaccia porto-ferrovia e dai minori costi di movimentazione [272]. La presenza, nel 1887, di grandi fabbriche insulari – dall'Arsenale alla Jesurum, dalla Manifattura tabacchi al Cotonificio, fino alle maggiori vetrerie e fonderie – rendeva evidente il quadro di una "Venezia industriale" che rimaneva ancora nel perimetro lagunare, ma ormai strutturalmente orientata verso il nuovo asse e orizzonte occidentale [273]. La successiva fase di sviluppo, in questo processo progressivo di occidentalizzazione delle strutture produttive e del porto, non potrà che essere in terraferma.

Si può dire, in conclusione, che l'abolizione del porto franco e la costruzione della Stazione marittima non rappresentavano due capitoli distinti, ma due momenti di un medesimo processo di "ricentraggio" del porto veneziano rispetto allo spazio nazionale e al proprio retroterra. Soppressa una franchigia che aveva reso Venezia una sorta di enclave doganale in un rapporto complicato con la regione

[269] Massimo Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", cit., pp. 892-895, sui lavori della Stazione marittima, il terrapieno a ferro di cavallo e l'apertura del 1880.
[270] Ivi, andamento dei traffici negli anni Ottanta-Novanta e carattere "deluso" della prima crescita.
[271] Massimo Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", cit., tab. 10 e 11, sull'evoluzione dei traffici e sulla quota di movimento assorbita dalla Marittima.
[272] Rolf Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", in Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002, pp. 376-381.
[273] Rolf Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., sulle dinamiche di "ricentraggio" del porto veneziano nel sistema nazionale.

circostante, lo Stato unitario investì in un nuovo scalo collegato alla ferrovia, che rafforzò il ruolo del porto lagunare come nodo di transito e, nello stesso tempo, diede vita a una specifica forma di "Venezia industriale" lungo il fronte occidentale della città. La Marittima appariva quindi come soluzione di compromesso e al tempo stesso ponte ideale verso la successiva scelta di Porto Marghera, che portò alle estreme conseguenze il legame fra porto, ferrovia, grande industria e definitivo spostamento di questa verso ovest [274].

5.4 Prime richieste di riconoscimento economico e infrastrutturale

All'indomani dell'annessione al Regno d'Italia, la classe dirigente veneziana percepì con grande lucidità il rischio che la città restasse confinata, come poi fu, al ruolo di porto secondario in un sistema adriatico dominato da Trieste, porto primario del vicino Impero, e, sempre più, da Fiume che era divenuta lo scalo principale del Regno d'Ungheria e buona parte dell'area balcanica [275]. In numerosi documenti camerali e municipali, Venezia si presentava come un grande porto in declino che chiedeva allo Stato un riconoscimento delle proprie specifiche condizioni storiche e geografiche, ritenute tali da giustificare interventi mirati sul piano economico e infrastrutturale al fine di poter rivaleggiare con i porti vicini a parità di condizioni, o quasi [276]. Proprio in questo senso, il periodo compreso tra gli anni Sessanta e Ottanta dell'Ottocento appare contrassegnato da una serie di iniziative – piani portuali, richieste di opere pubbliche, progetti istituzionali – nelle quali le élites locali cercavano di costruire una nuova legittimazione per Venezia all'interno del giovane Stato nazionale [277].

– La Camera di Commercio portavoce delle richieste, la commissione Paleocapa e primi segnali dallo Stato.

Un primo terreno privilegiato di questa richiesta di riconoscimento fu quello portuale in senso stretto, attraverso la Camera di commercio, che fin dai primi anni post-unitari si pose come cerniera fra interessi locali e governo centrale [278]. La Camera non si limitò a registrare il declino del traffico, ma produsse memoriali e relazioni nei quali denunciava la "spodestazione" di Venezia a vantaggio dei porti concorrenti e chiedeva interventi straordinari per rimediare a una situazione che veniva giudicata non naturale, ma frutto di precise scelte politiche a favore di Trieste in età austriaca, un torto che ora

[274] Rolf Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit.; Massimo Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", cit., sulla funzione di cerniera della Marittima rispetto alla successiva scelta di Porto Marghera.
[275] Rolf Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", in Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002, pp. 376-379.
[276] Ivi, pp. 379-381.
[277] Ivi.
[278] Venezia tra laguna e terraferma. Il ruolo della Camera di commercio, tesi e materiali consultabili in https://unitesi.unive.it (ultimo accesso 19 febbraio 2026).

toccava al nuovo Stato risolvere [279]. In questa prospettiva, la nomina della commissione Paleocapa nel 1866 – incaricata di studiare "nel loro complesso" i problemi della laguna e del porto – poteva essere intesa come un primo segnale che l'Italia intendesse finalmente prendere sul serio la "questione veneziana", riconoscendo alla città un ruolo di rilievo nella politica marittima nazionale [280]. Le soluzioni poi adottate – dalla scelta della Stazione marittima a Santa Marta alla successiva sistemazione delle bocche di porto – rispondevano infatti a un insieme di pressioni locali che chiedevano un porto adeguato alle esigenze della navigazione moderna e dei traffici internazionali [281].

*– La Stazione marittima come **risarcimento** per la revoca del porto franco.*

Proprio il progetto della Stazione marittima, discussa nel paragrafo precedente, fu il simbolo più evidente di questo tentativo di ottenere dal governo un riconoscimento infrastrutturale e strategico del ruolo di Venezia, al di là del semplice mantenimento o meno del porto franco [282]. Le discussioni attorno ai progetti Pasetti e Paleocapa, riprese dalla Camera di commercio e dagli ambienti imprenditoriali cittadini, insistevano sul fatto che la collocazione del nuovo scalo dovesse rispecchiare le esigenze specifiche di una città insulare che richiedeva soluzioni tecniche diverse rispetto ai porti di terraferma [283]. Le polemiche sul mantenimento o meno della franchigia generale furono spesso accompagnate da rivendicazioni più ampie, nelle quali si chiedeva che Venezia fosse considerata non solo come "uno dei tanti porti italiani", ma come un nodo di transito e di lavorazione industriale dotato di una storia e di una morfologia particolari, tali da esigere una politica infrastrutturale su misura [284]. La stessa abolizione del porto franco nel 1874 venne usata dalla Camera e dai gruppi industriali emergenti come contrappeso per ottenere in cambio qualcosa che potesse compensarla. Non persero dunque l'occasione per rilanciare la richiesta di un porto modernizzato e dotato di collegamenti efficienti con l'entroterra, in modo da recuperare terreno rispetto agli scali concorrenti: così nacque la Stazione marittima [285].

– Una richiesta particolare: la Regia Scuola Superiore di Commercio.

[279] Ivi; cfr. anche Rolf Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., pp. 376-378.
[280] Massimo Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", in Storia di Venezia. Il mare, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1991, pp. 889-892.
[281] Ivi.
[282] Ivi, pp. 892-898.
[283] Ivi.
[284] Ivi, in part. cap. VI ("Dal porto franco al porto industriale").
[285] Ivi, pp. 896-898.

Accanto alle opere materiali, un secondo capitolo delle istanze di riconoscimento fu quello della richiesta di **istituzioni economiche e formative** da localizzare in città, in primo luogo la fondazione a Venezia della **Regia Scuola Superiore di Commercio** nel 1868 [286], che sarà il primo nucleo storico su cui verrà fondata l'Università di Ca'Foscari. Il progetto, elaborato da Luigi Luzzatti e Edoardo Deodati e presentato dalla Camera di commercio al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, mirava a creare un istituto di alto livello per la formazione di quadri commerciali e consulari, concepito fin dall'inizio come scuola "nazionale" e non puramente locale [287]. Come hanno messo in luce gli studi sulla storia di Ca' Foscari, l'argomento decisivo addotto dai promotori fu proprio la particolare vocazione marittima e mercantile di Venezia: la città era indicata come luogo naturale per un'istituzione destinata a preparare i giovani alle carriere nel commercio internazionale, nella navigazione e nella diplomazia economica [288]. In tal modo, la rivendicazione di una "specialità" veneziana non si traduceva soltanto in richieste di privilegi fiscali o di opere portuali, ma anche nell'aspirazione ad ospitare un centro di elaborazione delle scienze economiche e commerciali che desse alla città un nuovo tipo di centralità in seno al Regno [289].

– La stampa locale, megafono delle istanze veneziane a sostegno del progetto della Regia Scuola.

La stampa cittadina svolse un ruolo importante nel veicolare e consolidare questa immagine di Venezia come città che, pur ferita dal declino, chiedeva allo Stato di riconoscerne la funzione peculiare all'interno dell'economia nazionale [290]. Come mostra un recente studio sulla fondazione della Regia Scuola, la **Gazzetta di Venezia** diede ampio spazio alle discussioni del Consiglio provinciale del giugno 1868, pubblicando il resoconto dettagliato della seduta in cui fu approvato lo Statuto della Scuola e insistendo sul fatto che si trattasse della prima istituzione del genere in Italia, destinata a porre Venezia "all'avanguardia" nello studio del commercio e della navigazione [291]. In questi articoli, la città viene rappresentata come un organismo che, forte della propria storia di grande emporio mediterraneo, chiede un "risarcimento" simbolico ed economico per le perdite subite nel XIX secolo, risarcimento che passa non solo attraverso cantieri e dighe, ma anche attraverso la creazione di scuole, istituti e uffici specializzati [292]. La stampa sottolinea inoltre la convergenza di

[286] Dalla Scuola Superiore di Commercio alla Facoltà di Economia, in Le discipline economiche e aziendali nei 150 anni di storia di Ca' Foscari, Edizioni Ca' Foscari, Venezia 2018, pp. 23-30, in https://edizionicafoscari.it (ultimo accesso 19 febbraio 2026).
[287] Ivi.
[288] Ivi; cfr. anche 33333. Le discipline economiche e aziendali nei 150 anni di storia di Ca' Foscari, Edizioni Ca' Foscari, 2018, pp. 15-22.
[289] Ivi.
[290] Ivi; sul ruolo della stampa veneziana v. anche il cap. su fonti e metodi in 33333. Le discipline economiche…, cit.
[291] Dalla Scuola Superiore di Commercio alla Facoltà di Economia, cit., pp. 26-28, con rimando agli articoli della "Gazzetta di Venezia" del 1° luglio 1868.
[292] Ivi.

interessi tra Provincia, Comune e Camera di commercio nel sostenere il progetto, presentando questa unità di intenti come prova che Venezia non era rassegnata a un destino di marginalità, ma intendeva proporsi come **laboratorio nazionale** di politiche economiche e di formazione commerciale [293].

– Venezia chiede un ruolo nei processi decisionali.

Le richieste di riconoscimento non si limitarono tuttavia all'ambito infrastrutturale e scolastico, ma investirono anche la sfera più propriamente istituzionale, con proposte di riforma degli organi di governo del porto e di creazione di nuovi enti deputati a coordinarne l'espansione [294]. Le ricerche storiografiche dedicate al rapporto tra Camera di commercio e amministrazioni locali in età post-unitaria hanno messo in rilievo come Venezia rivendicasse un ruolo più incisivo nei processi decisionali che riguardavano la laguna, le bocche di porto e i collegamenti con la terraferma, lamentando spesso una distanza eccessiva tra i centri ministeriali romani e le esigenze concrete di un'area portuale interna ad una laguna così peculiare [295]. In questo quadro, la "specialità" veneziana veniva rivendicata non come pretesa di isolamento, ma come richiesta di un modello di governance che tenesse conto dell'intreccio fra problemi idraulici, urbanistici e commerciali, ben diverso da quello di un porto di semplice approdo su costa continentale [296].

- In conclusione.

Infine, le prime richieste di riconoscimento economico e infrastrutturale si inserirono in un discorso più ampio sulla funzione di Venezia nel sistema adriatico e mediterraneo, che la storiografia recente ha individuato come uno dei tratti distintivi della cultura economica cittadina tra Otto e Novecento [297]. Petri ha mostrato come il tema della "rinascita" dell'economia portuale veneziana sia ricorrente nei dibattiti dell'epoca post-unitaria, dove si alternano toni nostalgici per il passato e proposte concrete per rilanciare traffici e industrie in concorrenza con Trieste e Fiume [298]. In questa insistita rivendicazione, il riconoscimento richiesto allo Stato era duplice: da un lato, si pretendeva che venisse valorizzato il ruolo di Venezia come secondo grande porto italiano per movimento complessivo (dopo Genova), dall'altro ci si concentrava sulla necessità di politiche industriali e infrastrutturali che le consentissero di svolgere tale funzione senza essere penalizzata dalla propria morfologia lagunare [299].

[293] Ivi.
[294] Venezia tra laguna e terraferma. Il ruolo della Camera di commercio, cit.
[295] Ivi.
[296] Ivi.
[297] Salvatore Ciriacono, "Venezia e la globalizzazione (secoli XVI-XIX)", in Storia Mediterranea, disponibile in https://www.storiamediterranea.it (ultimo accesso 19 febbraio 2026).
[298] Rolf Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., pp. 379-383.
[299] Ivi.

L’insieme di queste istanze – opere sul porto, creazione di istituzioni formative, proposte di riforma degli organi portuali – costituì il retroterra politico e culturale entro cui maturarono, nei decenni successivi, sia la trasformazione del porto lagunare, sia la grande scelta di Porto Marghera come nuova frontiera industriale veneziana, sia le continue richieste di riconoscimento di una “specialità veneziana” [300].

5.5. La nascita dell’idea di “specificità veneziana”.

- La lenta maturazione di un’idea e la consapevolezza dell’alterità.

L’idea di “specificità veneziana”, ancor oggi molto diffusa e molto dibattuta, maturò lentamente, tra Ottocento e primo Novecento, a partire da un insieme di memoria storica, percezione della forma urbana e pratiche di governo del territorio [301]. Nel XIX secolo il mito della Serenissima come grande Stato indipendente si sedimentò nella coscienza collettiva non solo come sentimento nostalgico, ma anche come parametro di confronto con le nuove e diverse forme statali succedutesi dopo il 1797 [302]. Confronto dal quale non poteva che nascere una serie di istanze il cui filo conduttore fu la ripetuta invocazione di un riconoscimento “speciale” in vari campi, da quello infrastrutturale a quello istituzionale. A questa memoria politica, infatti, si sommò la consapevolezza, altrettanto radicata, di vivere in un ambiente urbano “altro” rispetto alle città di terraferma che rese naturale per i veneziani pensarsi come eccezione, ancor prima che il linguaggio della “specificità” trovasse un nome preciso [303].

– L’idea filtra nelle classi di governo: nasce l’immagine della “città da conservare” (ma non si andrà oltre).

Già nelle prime decadi dell’Ottocento, il modo in cui le autorità centrali e locali regolarono il tessuto edilizio veneziano lasciava intravedere questa sensazione di eccezionalità [304]. Ancor più dopo il 1866 le commissioni preposte all’ornato e alla conservazione, eredi delle pratiche napoleoniche e austriache e poi riorganizzate in età italiana, trattarono la città storica non come un qualunque

[300] Ivi; cfr. anche Rolf Petri, La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno, Milano, FrancoAngeli, 1990, pp. 19-32.
[301] Voce “Venezia”, in Enciclopedia Treccani, sez. storica e urbanistica, consultabile in https://www.treccani.it (ultimo accesso 19 febbraio 2026).
[302] Ivi.
[303] Ivi; cfr. anche “Storia di Venezia”, in Wikipedia, https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_di_Venezia (ultimo accesso 19 febbraio 2026).
[304] Su commissioni all’ornato, politiche di tutela e trasformazioni del tessuto edilizio veneziano tra Ottocento e Novecento si vedano, tra gli altri contributi, i saggi raccolti in «Studi veneziani», n.s., 52 (2006), Fondazione Giorgio Cini, Venezia, in particolare i contributi dedicati alla storia urbana e alla tutela del centro storico, disponibili in https://www.cini.it (ultimo accesso 19 febbraio 2026).

agglomerato urbano da “modernizzare”, ma come un insieme urbano storicamente connotato che andava governato con particolare cautela, bilanciando esigenze igieniche e viarie con la tutela di un patrimonio ritenuto irripetibile [305]. Studi recenti su figure come Angelo Alessandri – pittore, copista, restauratore attivo nella Venezia di fine Ottocento e docente all’Accademia di Belle Arti – hanno mostrato come proprio in quegli anni si consolidasse un ambiente culturale in cui artisti, amministratori e tecnici condividevano l’idea di una “città da conservare”, cioè di un organismo urbano che andava aggiornato ma non stravolto, perché portatore di un’identità visiva e simbolica unica [306]. In questo clima culturale di **sensibilità conservativa**, la difesa del paesaggio urbano non fu solo un fatto estetico, ma un modo di affermare che Venezia era diversa dalle altre città italiane e, per questo, doveva essere trattata diversamente.

Parallelamente, le trasformazioni economiche e infrastrutturali che interessano l’area occidentale della città – dalla costruzione del ponte ferroviario al sorgere della Stazione marittima, fino ai primi insediamenti industriali alla Giudecca e a Santa Marta – accentuarono il senso di una città sospesa tra due poli: quello monumentale-lagunare e quello produttivo-moderno [307]. Il porto che si riorganizzava attorno alla Marittima e i nuovi stabilimenti (molini, cotonifici, fonderie) che si innestavano in un tessuto urbano ancora dominato da chiese, campanili e palazzi gotico-rinascimentali, producendo quell’ibrido che la storiografia più recente ha descritto come “metropoli incompiuta”: né pura città museo, né pura città industriale [308]. Proprio questa convivenza di fabbriche e monumenti, di banchine ferroviarie e scorci pittorici testimoniava quanto Venezia non fosse (e non è) riconducibile ai modelli di sviluppo urbano prevalenti altrove, e quindi che richiedesse un tipo di attenzione e di regolazione particolari [309].

– La “specificità” entra nel dibattito: l’idea prende forma.

Tra fine Ottocento e primo Novecento, questa consapevolezza che si stava diffondendo di una “alterità” veneziana cominciò a tradursi in discorsi più espliciti, in cui la città veniva definita – da amministratori, intellettuali e tecnici – come luogo che concentrava in sé funzioni culturali, turistiche e industriali in misura non paragonabile ad altri contesti [310]. È in questa logica che Venezia cominciò

[305] Ivi.
[306] Gaia Costa, “Una città da conservare. Angelo Alessandri tra arte e copia nella Venezia di Otto Novecento”, tesi di dottorato, Università Ca’ Foscari, 2025, sintesi in https://unitesi.unive.it (ultimo accesso 19 febbraio 2026).
[307] Rolf Petri, “La rinascita dell’economia portuale di Venezia”, in Storia di Venezia. L’Ottocento e il Novecento, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002, pp. 376 383.
[308] Ivi; cfr. anche R. Petri, “La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno”, Milano, FrancoAngeli, 1990, pp. 19 32.
[309] “Venezia. Viaggio nell’archeologia industriale”, in ArcheoMedia, 16 settembre 2021, in https://www.archeomedia.net (ultimo accesso 19 febbraio 2026).
[310] “Venezia tra Ottocento e Novecento: alla ricerca di una identità nuova”, scheda di presentazione, Amici di Brera, 2025, in https://amicidibrera.org (ultimo accesso 19 febbraio 2026).

a essere descritta, in certa pubblicistica e nei progetti urbanistici, come “sacrario di monumenti” e “museo vivente” da un lato, e come “porta d’entrata e d’uscita dei traffici dell’entroterra industriale e commerciale” dall’altro [311]. La specificità non era dunque solo una questione di forma urbana, ma il risultato di una combinazione singolare di storia politica, patrimonio artistico e ruolo economico.

Nel dibattito culturale veneziano tra Ottocento e Novecento emerse che attorno a questa rappresentazione della città si definivano posizioni diverse, quando non conflittuali, su che cosa fare di questa specificità. Da una parte, vi era chi temeva che la modernizzazione infrastrutturale e industriale – dai progetti di ampliamento portuale all’idea di nuove grandi arterie viarie, per non dire del l’”ardito” progetto di portare la ferrovia fino all’isola di S. Giorgio Maggiore attraverso la Giudecca – potesse “snaturare” irreversibilmente la città storica; dall’altra, alcuni gruppi dirigenti compresero che far rendere economicamente il capitale storico-monumentale (Biennale, musei, grandi eventi, immagine di città unica) era un modo per finanziare e far accettare socialmente la grande operazione industriale sulla terraferma, presentandola come necessario complemento della Venezia-museo.

– *Specificità possibile fonte di reddito*.

Alcuni studi dedicati ai luoghi di cultura veneziani nel Novecento hanno mostrato che istituzioni come la Scuola Superiore di Commercio, i Musei Civici, più tardi la Biennale e gli stessi itinerari turistici siano stati pensati e presentati come strumenti per valorizzare, in termini simbolici ed economici, il “capitale storico” accumulato nei secoli [312]. La città storica, restaurata, spettacolarizzata, piena di eventi e istituzioni culturali, produceva così “rendite della storia”: turismo, prestigio, investimenti e una parvenza di centralità politica. La valorizzazione della dimensione storico-monumentale di Venezia poteva quindi generare ricchezza per la città e reddito per gli imprenditori [313].

Le due anime – conservatrice e modernizzatrice – condividevano però un presupposto: Venezia non poteva essere trattata come una città qualunque, perché la sua storia, la sua struttura fisica e la sua immagine nel mondo la rendevano un caso a sé. In questo senso, il linguaggio della specificità non era solo nostalgico, ma anche progettuale.

[311] Ivi

[312] “Rendite della storia: luoghi di cultura nella modernizzazione novecentesca”, in Laboratoire italien, 2014, in https://journals.openedition.org/laboratoireitalien/840 (ultimo accesso 19 febbraio 2026).

[313] F.M. Paladini, “Rendite della storia: luoghi di cultura nella modernizzazione novecentesca (1890 1966)”, in «Laboratoire italien», 15 (2014), spec. pp. 135 146, in part. il passo sul “sacrario di monumenti” e la “città dell’avvenire”. Si veda anche M. Reberschack, “Gli uomini capitali: il gruppo veneziano, Volpi, Cini e gli altri”, in Storia di Venezia. L’Ottocento e il Novecento, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002, disponibile in https://www.treccani.it.

– La continuità storica della specificità; il cambiamento della prospettiva.

Questa costruzione ideale di Venezia come città "speciale" manteneva una forte continuità con la lunga memoria della Serenissima come Stato indipendente, ma ne rovesciava in parte il significato [314]. Se nel Settecento l'elemento che distingueva Venezia era anzitutto istituzionale – repubblica aristocratica in un'Europa di monarchie assolute – nell'Ottocento e nel primo Novecento l'idea di Venezia veniva sempre più declinata in termini di forma urbana, patrimonio culturale e funzione economico-portuale [315]. La città che si immaginava "altra" rispetto all'Italia unita non era più solo la capitale di un ex Stato, ma un corpo urbano insulare e lagunare che resisteva ai tentativi di standardizzazione amministrativa e urbanistica; una città che, allora come oggi, costringe chiunque ci viva quotidianamente, camminando tra calli e fondamenta, prendendo i vaporetti come mezzi pubblici, a pensare in modo diverso le distanze, gli spostamenti, il lavorare, l'abitare, il vivere. La città che non ha periferie terrestri ma insulari che si raggiungono in barca, ha canali al posto delle strade su cui muovere i mezzi di trasporto, che costringe il corpo a misurarsi con ponti e gradini in un continuo movimento a piedi, che ti accompagna ad un ritmo sempre uguale da secoli, porta a quella percezione quotidiana dell'alterità nella quale si sono innestate, nel tempo, le rivendicazioni di "specialità".

– La specificità come "categoria esterna".

Infine, la storiografia più recente ha sottolineato come la specificità veneziana non sia stata solo un'auto descrizione, ma anche una categoria esterna ad un certo punto accettata, cioè un modo con cui lo Stato e i diversi attori nazionali guardarono a Venezia e ne regolarono lo sviluppo [316]. Progetti particolari come quello di Porto Marghera, le leggi speciali per la laguna, le discussioni sui piani regolatori del centro storico e sulle infrastrutture di accesso (stradali, ferroviarie, aeroportuali) sono stati spesso giustificati dallo Stato proprio in nome dell'eccezionalità della città e del suo ambiente, ora per proteggerla, ora per "sfruttarne" la rendita di immagine e di storia [317]. Fra autopercezione veneziana e riconoscimento da parte dei poteri centrali (che non sempre la capirono fino in fondo) prese forma, tra fine Ottocento e primo Novecento, quell'idea di "specificità" che nel secondo

[314] Aurelio Musi, "La storicità del vivente: Venezia come problema storiografico", in Mediterranea. Ricerche storiche, disponibile in https://www.storiamediterranea.it (ultimo accesso 19 febbraio 2026).
[315] Ivi.
[316] "Venezia tra Ottocento e Novecento, una città e il suo volto", presentazione di conferenza, Istituto Italiano di Cultura, in https://iicamburgo.esteri.it (ultimo accesso 19 febbraio 2026).
[317] Rolf Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit.; "La questione dell'accessibilità a Venezia nel Novecento", tesi UNITesi, in https://unitesi.unive.it (ultimo accesso 19 febbraio 2026).

dopoguerra si tradurrà più esplicitamente da “parte veneziana” in istanze di autonomia, statuti speciali, referendum e proposte legislative settoriali, da “parte romana” in interventi strutturali su porto e laguna, allargamento del ponte translagunare, sviluppo del porto in terraferma, e normativi con leggi specifiche ed infine speciali.

CAPITOLO VI

Tra rinascita portuale e tutela: il ritorno della specialità veneziana sotto nuove forme (1918–1970)

6.1. Tra le due guerre la rinascita: Venezia porto industriale dell'Alto Adriatico e il regime speciale di Porto Marghera

–Il nuovo assetto dell'area adriatica: un'occasione per Venezia.

La fine della Prima guerra mondiale apriva per Venezia una fase nuova, in cui la città continuava a portare i segni materiali del conflitto ma si trovava inserita in un assetto adriatico profondamente mutato. La dissoluzione dell'Impero asburgico e il ridimensionamento dei porti di Trieste e di Fiume modificavano infatti le gerarchie dell'Alto Adriatico, lasciando a Venezia la possibilità di proporsi di nuovo come grande scalo nazionale e continentale, in un mare che appariva sempre più come "interno" all'area d'influenza italiana [318]. La liberazione dal dominio austriaco cinquant'anni prima era stata letta proprio come occasione per una rinascita e un riscatto nei confronti di Trieste, che ora sembrava poter dare i suoi frutti. In questa prospettiva l'idea di affiancare alla Stazione Marittima un grande porto industriale di terraferma, a Marghera, non risultava più un progetto isolato, ma poteva essere considerata come l'evoluzione coerente di un processo di lungo periodo che aveva già spostato verso occidente il baricentro delle attività portuali [319].

– La Stazione Marittima non più sufficiente.

Già negli anni precedenti il conflitto, la Stazione marittima di Santa Marta si era affermata come fulcro del sistema portuale veneziano, risolvendo almeno in parte il problema dell'incontro diretto fra trasporti via nave e ferrovia e attirando attorno a sé i primi insediamenti industriali "moderni" della città [320]. A vent'anni dalla sua attivazione, tuttavia, quella stessa infrastruttura risultava insufficiente a reggere la crescita del traffico e ad accompagnare il moderno sviluppo industriale, e il dibattito sugli ulteriori sviluppi del porto tendeva sempre più a guardare oltre il perimetro della città storica, verso le aree di terraferma [321]. Il problema non riguardava più solo il punto di contatto fra banchine e binari, ma investiva il modo in cui l'intero complesso portuale si combinava con la struttura industriale e

[318] R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", «Archivio Veneto», n.s., 142, 2011, spec. introduzione sul declino ottocentesco, l'annessione e il contesto adriatico fra le due guerre, pp 393-400
[319] "L'economia", in Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento, Treccani, par. su spostamento del traffico verso occidente e ruolo della Marittima.
[320] "L'economia", cit., sez. sulla Stazione marittima di Santa Marta.
[321] Ivi.

con il territorio del comune, in una misura che la sola Marittima non riusciva più a contenere in modo efficace [322].

– Il porto attraversa la laguna.

Nel primo dopoguerra, la scelta di procedere alla costruzione di Porto Marghera introduceva così una vera discontinuità. Da quel momento il porto veneziano si configurava in modo stabile su due poli distinti ma complementari, raggiungendo un assetto destinato a caratterizzare la storia dello scalo veneziano negli anni a venire: da una parte la Stazione marittima, sempre più orientata al traffico commerciale e ai passeggeri; dall'altra un nuovo scalo di terraferma pensato per servire direttamente gli impianti metallurgici, elettrochimici e petroliferi che si intendeva collocare lungo la gronda lagunare [323].

– Il regime speciale di Porto Marghera.

La convenzione del 1917 tra il Comune e la Società Porto Industriale di Venezia, insieme ai successivi provvedimenti legislativi, apriva infatti la strada alla formazione nell'area dei Bottenighi di una vasta zona industriale sottoposta a "regime speciale" (fiscale, normativo), dotata di canali propri, banchine dedicate e raccordi ferroviari interni, in modo da comprimere al massimo i costi di movimentazione delle materie prime e dei semilavorati [324]. L'apertura del canale Vittorio Emanuele, che a partire dal 1922 assicurava un collegamento diretto tra la Marittima e Marghera, rendeva infine visibile anche sul piano delle infrastrutture l'unità del nuovo sistema portuale veneziano [325].

I dati ricostruiti da Rolf Petri permettono di cogliere bene la portata di questa svolta [326]. Nel giro di pochi anni, fra gli anni Venti e Trenta, il movimento complessivo delle merci nel porto di Venezia – considerando insieme la Marittima e Marghera – tornava a collocare lo scalo lagunare ai vertici dei porti italiani e adriatici [327]. Una tabella comparativa relativa ai traffici di Venezia, Trieste e Fiume, fra l'età giolittiana e il periodo tra le due guerre, mostra con chiarezza il ribaltamento dei rapporti: mentre Fiume conosceva un drastico ridimensionamento e Trieste perdeva la posizione dominante

[322] R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., pp. 383 387.
[323] "Venezia", in Enciclopedia Italiana, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, s.v., par. sul porto industriale di Marghera e la prima zona industriale (1919 1922).
[324] R. Petri, La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno, Milano 1990, pp. 19 33.
[325] "L'economia", cit., par. sul canale Vittorio Emanuele e il collegamento Marittima Marghera.
[326] "L'economia", cit., par. sul canale Vittorio Emanuele e il collegamento Marittima Marghera.
[327] R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., pp. 389 394.

che aveva avuto sotto l'Austria, Venezia recuperava terreno fino a superare i volumi di movimento dei due concorrenti altoadriatici [328]

Traffico merci nei porti dell'Alto Adriatico (migliaia di tonnellate)

Porto	Anno	Mare	Ferrovia	Totale
Trieste	1913	3450	2698	6148
Venezia	1913	2528	1194	3722
Fiume	1913	770	446	1216
Trieste	**1938**	3381	1998	5379
Venezia	**1938**	4177	1838	6015
Fiume	**1938**	2096	1941	4037

Fonte: R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", «Archivio Veneto», n.s., 142, 2011, p. 394, tab. 3 (dati da K. Pelikan, *Triest in Konkurrenz mit Venedig und Rijeka*, Wien 1949, e P. Fortini, *Porti dell'Alto Adriatico e navigazione interna*, Roma 1942) [329].

Per i ceti dirigenti cittadini, questo "sorpasso" confermava che la scelta di puntare su un grande porto industriale di terraferma non comprometteva la centralità storica della città, ma al contrario la rafforzava in forme nuove [330].

– *Un porto, due volti.*

Questi numeri non raccontavano soltanto una storia di tonnellaggi, ma segnalavano anche un cambiamento di funzione del porto veneziano. Da un lato, la Stazione marittima continuava a funzionare come principale nodo per le merci generali e per il traffico passeggeri, assumendo un peso crescente anche nell'immagine turistica di Venezia e nel suo ruolo di porta d'accesso verso l'entroterra. Dall'altro, il nuovo porto industriale di Marghera era concepito per trattenere sul posto una parte significativa di quei flussi commerciali, facendoli confluire in impianti produttivi stabili: grandi complessi elettrochimici, metallurgici e petroliferi installati a ridosso delle banchine e collegati in modo diretto alla rete ferroviaria nazionale [331].

[328] Ivi.
[329] R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., p. 394, tab. 3, con dati da K. Pelikan, Triest in Konkurrenz mit Venedig und Rijeka, Wien 1949, e P. Fortini, Porti dell'Alto Adriatico e navigazione interna, Roma 1942.
[330] R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., conclusioni interpretative.
[331] M. Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", in Storia di Venezia. Il mare, Roma Bari 1991, pp. 898-905.

Gli studi dedicati all'area industriale hanno mostrato come l'aumento dei traffici legati alle materie prime e ai prodotti intermedi destinati alla lavorazione in loco contribuisse a sua volta a far crescere il movimento complessivo dello scalo, innestando un meccanismo di complementarità fra funzione di transito e funzione industriale [332].

– La funzione del porto nella nuova concezione di Venezia e del suo entroterra.

È normale vedere in questo passaggio l'avvio di una nuova stagione per il porto di Venezia: una stagione in cui la "rinascita" non era più intesa come ritorno a una grandezza commerciale perduta, ma come integrazione più stretta fra porto, industria e territorio comunale, a partire dalla conquista della terraferma [333]. In questa prospettiva, le pagine introduttive della *Storia di Venezia* curate da Mario Isnenghi hanno insistito sul carattere "industriale, navalista, irredentista, imperialista" del rilancio novecentesco della venezianità, fondato sulla continuità fra l'era Grimani-Foscari, la decisione di costruire Porto Marghera e poi la stagione di Volpi e Cini [334].

Allo stesso tempo, maturava una diversa percezione della città storica: la consapevolezza che il centro insulare non poteva sopportare ulteriori funzioni industriali spingeva ad accentuare la separazione fra Venezia "museo" e Marghera "fabbrica", lasciando a Mestre il ruolo di testa di ponte infrastrutturale e più tardi residenziale, fra i due mondi [335].

Questo quadro storico risulta – anche a noi che lo osserviamo oggi – molto significativo, perché segnava il ritorno, sotto forme nuove, di un'idea di "specificità veneziana" che non si esauriva più nella specialità del porto franco o nei privilegi doganali ottocenteschi: il sistema Marittima–Marghera fu costruito fin dall'inizio come un insieme eccezionale, fondato su regimi fiscali e doganali particolari (speciali), su condizioni favorevoli per gli investimenti industriali e su una pianificazione territoriale che distingueva nettamente le funzioni della città storica da quelle della terraferma [336]. Nei paragrafi successivi, la convenzione del 1917 e la legge che la recepiva – modellate anche sulla precedente esperienza delle leggi speciali per Napoli – saranno analizzate come il momento in cui

[332] Quaderni Insula, Industrie e attività a Venezia agli inizi del '900, n. 4, 2004.
[333] R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., pp. 389 394; M. Costantini, op. cit.
[334] M. Isnenghi, "Il Novecento. Introduzione", in Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento, Treccani, passi sul carattere "industriale, navalista, irredentista, imperialista" del rilancio novecentesco e sulla continuità Grimani Foscari Volpi Cini.
[335] "Mestre, la città del Novecento", in Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento, Treccani, par. su annessione di Mestre, ponte automobilistico e ruolo di testa di ponte infrastrutturale.
[336] R. Petri, La frontiera industriale, cit., pp. 19 33; "L'economia", cit.

questa rinnovata aspirazione alla specialità trovava, per la prima volta nel Novecento, una traduzione giuridica compiuta [337]

6.2. La legge speciale per Porto Marghera: Volpi e il laboratorio della specialità.

– La battaglia tra modernizzatori e neo-insulari.

Nel 1917 la decisione di fondare Porto Marghera, il nuovo porto di Venezia in terraferma, chiudeva una lunga battaglia sul destino portuale della città, combattuta tra lo schieramento modernizzatore del conte Piero Foscari e di Giuseppe Volpi, che propendeva per la costruzione di un grande porto nella vicina terraferma, e il fronte "neo-insulare" della Camera di commercio e della classe dirigente cittadina, che avrebbe preferito lo sviluppo della Stazione Marittima con coinvolgimento di altri territori insulari come la Giudecca e S. Basilio [338]. Secondo i modernizzatori, per evitare che Venezia "uscisse dalla storia" bisognava farla "uscire dall'isola", costruendo una "grande Venezia" di acqua e di terra, con un centro insulare e una periferia di terraferma destinata alle nuove industrie e ai loro lavoratori [339]. La scelta dell'area di Marghera – una gronda lagunare paludosa e marginale, ma collegabile a ferrovia e canali interni – non fu un semplice dettaglio tecnico: segnava l'avvio di un progetto che voleva cambiare in modo duraturo l'assetto urbano, economico e sociale del comune di Venezia.

– La Convenzione del 1917. La Società Porto Industriale di Venezia.

Il cuore giuridico di questo progetto fu la convenzione stipulata nel luglio 1917 tra il governo Boselli, le istituzioni locali e la Società del porto industriale creata appositamente da Volpi [340]. Dopo un primo Sindacato di studi costituito all'inizio del 1917, il 12 giugno nacque la Società Porto Industriale di Venezia; poche settimane dopo, a Roma, veniva firmata la convenzione che le affidava la realizzazione del "nuovo porto di Venezia a Marghera" [341]. La convenzione del 23 luglio 1917 veniva

[337] R. Petri, La frontiera industriale, cit., capp. su leggi speciali per Napoli e modello per Venezia.; G. Zazzara, I cento anni di Porto Marghera (1917-2017), in «Italia contemporanea», n. 284, 2017, pp. 209-236, consultato online in data [25.02.2026], tramite la piattaforma «FrancoAngeli Journals», all'indirizzo: https://journals.francoangeli.it.
[338] Ivi, p. 211.
[339] Ivi, p. 211.
[340] "Società Porto industriale di Porto Marghera", scheda del Sistema Informativo Unificato per le Soprintendenze Archivistiche (SIUSA), https://siusa-archivi.cultura.gov.it/cgi-bin/pagina.pl?TipoPag=prodente&Chiave=59892, ultima consultazione 27 febbraio 2026.
[341] Decreto luogotenenziale 26 luglio 1917, n. 1191, che approva la convenzione 23 luglio 1917 per la costruzione del nuovo porto in regione di Marghera ed autorizza la costruzione del porto, con esproprio di una parte del territorio del comune di Mestre; cfr. "Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia", 7 agosto 1917, n. 186 (pdf consultabile in https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/1917/08/07/186/sg/pdf), ultima consultazione 27 febbraio 2026; si veda anche il rinvio in Camera dei deputati, Portale storico, scheda sul progetto di legge di

approvata e resa esecutiva dal decreto luogotenenziale 26 luglio 1917, n. 1191, che autorizzava la costruzione del nuovo porto in regione di Marghera ed espropriava una parte del territorio comunale per la sua realizzazione [342]. Fin dall'inizio, dunque, la trasformazione di Marghera fu regolata da un atto speciale, che definiva un regime distinto da quello ordinario del resto del territorio comunale.

La convenzione non si limitava ad appaltare lavori pubblici, ma attribuiva alla Società Porto Industriale un insieme di poteri che, di fatto, ne facevano un soggetto dotato di funzioni quasi pubbliche sul nuovo porto e sulla zona industriale [343]. Alla Società veniva riconosciuto il compito di promuovere e attuare gli espropri nelle aree individuate, anticipando indennità e spese di sistemazione, con il diritto al rimborso da parte dello Stato e le veniva inoltre affidata la bonifica dei terreni, la loro lottizzazione e la facoltà di concederli o cederli alle imprese che chiedevano di insediarsi, selezionando così i soggetti ammessi e fissando le condizioni economiche e tecniche dell'insediamento [344]. In questo modo, un ente privato assumeva il ruolo di mediatore obbligato tra il potere pubblico e il capitale industriale, concentrando nelle proprie mani la regia materiale e fondiaria dell'intera operazione [345].

– La strategia del "gruppo veneziano".

Questa architettura giuridica si inseriva in una strategia più ampia del "gruppo veneziano" guidato da Volpi e Cini [346]. Volpi controllava, attraverso la Sade, la produzione e distribuzione dell'energia elettrica, indispensabile per le future fabbriche; Cini era attivo nel campo armatoriale e assicurativo, con interessi legati ai traffici adriatici e mediterranei [347]. L'operazione Marghera permetteva a questo gruppo di tenere insieme porto, energia e rendita fondiaria: l'acquisto di vaste porzioni della gronda lagunare, rivendute o conferite tramite società immobiliari e la stessa Porto Industriale, generò profitti consistenti, mentre il controllo delle infrastrutture garantiva un potere di indirizzo sulle scelte produttive [348]. La convenzione del 1917 quindi, ufficialmente nata come strumento tecnico, assumeva i connotati di un sistema attraverso il quale un nucleo ristretto di capitalisti trasformava in capitale

conversione, https://storia.camera.it/documenti/progetti-legge/19171011-854-conversione-legge-del-decreto, ultima consultazione 27 febbraio 2026.
[342] "Società Porto industriale di Porto Marghera", scheda SIUSA, cit.
[343] Ivi.
[344] Ivi.
[345] Ivi.
[346] Maurizio Reberschack, "Gli uomini capitali: il gruppo veneziano, Volpi, Cini e gli altri", in *Storia di Venezia*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, edizione online: https://www.treccani.it/enciclopedia/gli-uomini-capitali-il-gruppo-veneziano-volpi-cini-e-gli-altri_%28Storia-di-Venezia%29, ultima consultazione 27 febbraio 2026.
[347] "CINI, Vittorio", in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, edizione online: https://www.treccani.it/enciclopedia/vittorio-cini_%28Dizionario-Biografico%29, ultima consultazione 27 febbraio 2026.
[348] M. Reberschack, "Gli uomini capitali: il gruppo veneziano, Volpi, Cini e gli altri", cit.

privato decisioni e risorse di natura pubblica [349]. Le istituzioni veneziane in breve si adattarono a questo assetto. La giunta del sindaco Filippo Grimani, pur consapevole del carattere privatistico dell'operazione, finì per allinearsi al progetto, considerandolo la via più realistica per inserire Venezia nel Novecento industriale [350].

– Un progetto condiviso.

Anche "i socialisti veneziani, al di là di qualche riserva generale sulla veste privatistica, fecero ponti d'oro all'iniziativa, immaginando che le fabbriche in terraferma potessero risolvere il problema della disoccupazione e favorire l'ascesa del proletariato" [351]. Il clima di guerra contribuiva a rafforzare queste scelte: mentre piovevano le bombe austriache sulla città storica, la prospettiva di spostare verso la terraferma una parte delle funzioni portuali e produttive sembrava rispondere anche a esigenze di sicurezza militare [352]. La scelta di Marghera maturò come risultato della combinazione di esigenze militari, convenienze economiche e aspettative politiche legate alla "grande Venezia". L'applicazione della convenzione non rimase a lungo sulla carta. Subito dopo la guerra, la Società di Volpi reclutò un primo grande contingente di manovali per gli scavi dei canali e l'imbonimento delle barene e, nel giro di pochi anni, un paesaggio fatto di paludi fu trasformato in un'area industriale di circa 1.300 ettari, dotata di ampie vie centrali, canali interni, banchine e raccordi ferroviari [353]. Nel 1919 trovò posto il cantiere navale Breda, cui seguirono l'acciaieria (Acciaierie e Cantieri Navali Veneziani), lo stabilimento di concimi Montecatini fertilizzanti, la Vetrocoke di area Fiat, gli impianti per l'alluminio (Società italiana dell'allumina Montecatini e Sava) e i depositi petroliferi di società come Nafta, Siap e Agip [354]. Si trattava di impianti ad altissimo consumo di energia elettrica, fornita dalla Sade, che andavano a comporre un sistema produttivo fin dall'inizio imperniato sulla chimica e sull'elettro-metallurgia [355].

– Il carattere "speciale" della Convenzione.

[349] Ivi.; Ivi.
[350] G. Zazzara, *I cento anni di Porto Marghera (1917-2017)*, cit., p. 2"Venezia nella Grande guerra", in *Storia di Venezia*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, edizione online: https://www.treccani.it/enciclopedia/venezia-nella-grande-guerra_%28Storia-di-Venezia%29, ultima consultazione 27 febbraio 2026.340
[351] G. Zazzara, *I cento anni di Porto Marghera (1917-2017)*, cit., p. 212.
[352] "Venezia nella Grande guerra", in *Storia di Venezia*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, edizione online: https://www.treccani.it/enciclopedia/venezia-nella-grande-guerra_%28Storia-di-Venezia%29, ultima consultazione 27 febbraio 2026.
[353] G. Zazzara, *I cento anni di Porto Marghera (1917-2017)*, p. 212.
[354] Ibidem
[355] Ibid.

La provenienza dei capitali conferma il carattere "speciale" del regime creato dalla convenzione. La maggior parte delle imprese insediate a Marghera aveva sede fuori dal Veneto, in particolare nel "triangolo industriale", ed era attratta da agevolazioni fiscali e infrastrutturali difficilmente ottenibili altrove [356]. La storiografia ha messo in relazione il quadro normativo definito nel 1917 con la tradizione delle leggi speciali per Napoli, sottolineando come anche a Marghera l'intervento pubblico si esercitasse soprattutto attraverso incentivi all'impianto e all'esercizio degli stabilimenti, sotto forma di esenzioni fiscali e di facilitazioni sui dazi doganali [357]. Ci fu uno sviluppo avvenuto "anche grazie a significative agevolazioni fiscali", che rendevano la zona particolarmente attrattiva per grandi gruppi esterni al Veneto [358].

In questo senso, la convenzione del 1917 e il decreto luogotenenziale che la approvava possono essere letti come il primo "statuto speciale" moderno per Venezia: non solo perché disegnavano un regime eccezionale di poteri e di governo del territorio, ma anche perché istituivano un pacchetto di vantaggi economici destinato esclusivamente alle imprese che sceglievano Porto Marghera come luogo di insediamento [359] Diversi tentativi di insediamento di medi imprenditori veneziani non ebbero invece successo, segno che la struttura della convenzione e la dimensione degli investimenti favorivano grandi gruppi già forti su scala nazionale . Gilda Zazzara, riprendendo le interpretazioni di Petri e Dorigo, nota che l'ingresso del capitale produttivo moderno, pur pilotato da oligarchie locali, assunse i tratti di un investimento "coloniale" nel "Mezzogiorno del Nord", fondato su istituti normativi derivati dalla legislazione speciale per Napoli [360]. Marghera nacque così come un'area regolata da norme eccezionali, in cui l'eccezione non riguardava solo il porto, ma anche le condizioni fiscali, fondiarie e amministrative offerte alle imprese [361].

– Gli effetti nel lungo periodo della Convenzione: una vera trasformazione.

La riflessione storiografica successiva ha legato questo "statuto speciale" alle trasformazioni di lungo periodo della città e della società veneziana nel Novecento. Porto Marghera è stato descritto come

[356] Ibid.
[357] Rolf Petri, "Industria, territorio, intervento speciale. Riflessioni su una tradizione italiana", in "Meridiana", XXX, 1997 (in part. il richiamo agli incentivi delle leggi speciali per Napoli: esenzioni fiscali ed esenzioni da dazi doganali); versione digitale consultabile, ad es., in http://www.rivistameridiana.it/files/Petri,-Industria-e-intervento-speciale.pdf, ultima consultazione 27 febbraio 2026.
[358] G. Zazzara, *I cento anni di Porto Marghera (1917-2017)*, cit., p. 210 e p. 212.
[359] Wladimiro Dorigo, *Una legge contro Venezia. Natura storia interessi nella questione della città e della laguna*, Roma, Officina Edizioni, 1973; Rolf Petri, *La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Milano, FrancoAngeli, 1990, per il collegamento fra Marghera e la tradizione delle leggi speciali.
[360] G. Zazzara, *I cento anni di Porto Marghera (1917-2017)*, cit., p. 212; R. Petri, *La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, cit.; W. Dorigo, *Una legge contro Venezia*, cit.
[361] W. Dorigo, *Una legge contro Venezia*, cit.; R. Petri, *La frontiera industriale*, cit.; per una sintesi recente v. anche G. Zazzara, *I cento anni di Porto Marghera (1917-2017)*, cit., p. 212.

uno dei principali porti industriali europei del "secolo breve", per dimensioni, traffici, capacità produttiva e concentrazione operaia, ma inserito in un assetto di sviluppo in cui la pianificazione pubblica tendeva ad assecondare, più che a guidare, le decisioni dei grandi gruppi industriali [362].

Gli studi di storia economica e del lavoro hanno associato l'atto del 1917 alla nascita di un nuovo proletariato industriale di origine rurale e al riassetto dei rapporti fra centro storico e terraferma [363]. Urbanisti e storici della città, inoltre, hanno messo in luce come le regole fissate dalla convenzione – primato dell'industria di base, sfruttamento intensivo della gronda lagunare, forte integrazione funzionale tra porto, ferrovia e area industriale – abbiano inciso a lungo sia sulle condizioni ambientali della laguna sia sulle possibilità successive di ripensare il rapporto tra Venezia e il suo entroterra [364].

La convenzione Volpi-Comune del 1917 e il decreto che la approvava possono essere letti – lo ribadiamo - a pieno titolo, come uno statuto speciale per lo sviluppo economico di Venezia sui cui effetti la discussione per tutto il secolo successivo non si è mai spenta: fu l'atto che definì un regime eccezionale e duraturo di poteri, incentivi e vincoli su cui si è costruita tutta la storia successiva del porto industriale [365]

[362] G. Zazzara, *I cento anni di Porto Marghera (1917-2017)*, cit., p. 210.
[363] Ibidem
[364] Ibid.
[365] Cesco Chinello, "Storia operaia di Porto Marghera", in *Storia di Venezia. Il Novecento*, a cura dell'Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma, 2002, in particolare le pp. 2307-2316.

6.3 Porto industriale e porto commerciale. Marittima - Marghera come sistema “speciale” a due poli.

– La “specificità (anche) portuale”, uno scalo bipolare.

Nel quadro delineato dai primi due paragrafi, gli anni compresi tra la metà degli anni Venti e la vigilia della Seconda guerra mondiale mostrano con particolare evidenza come il sistema a due poli Marittima–Marghera si traducesse in una nuova gerarchia interna delle funzioni portuali veneziane. Se nel 1926 Porto Marghera assorbiva ancora una quota relativamente contenuta – intorno al 18% – del movimento complessivo di imbarchi e sbarchi, nel giro di poco più di un decennio la sua incidenza sarebbe cresciuta fino a rappresentare circa la metà del traffico merci dello scalo lagunare [366]. La crescita dei volumi movimentati a Marghera non significava soltanto un aumento “quantitativo”, ma segnalava anche il progressivo consolidarsi di una specializzazione funzionale del porto industriale, legata alla natura delle merci trattate e al loro rapporto con l’apparato produttivo locale [367]. Fig.1

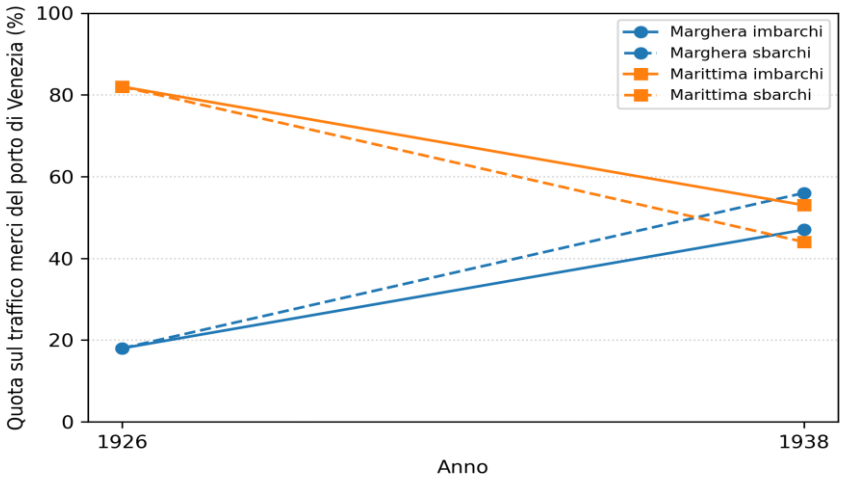


Fig. 1 – Quote del traffico merci del porto di Venezia attribuibili a Porto Marghera e alla Stazione marittima, 1926–1938 (percentuali su imbarchi e sbarchi complessivi).

I dati ricostruiti da Rolf Petri sulla base delle statistiche portuali e delle elaborazioni di Luigi Candida consentono di precisare quanto sopra [368], ma anche quanto segue: nel 1938 Porto Marghera assorbiva, secondo tali ricostruzioni, circa il 47% degli imbarchi e il 56% degli sbarchi complessivi del porto di Venezia, con una composizione merceologica fortemente caratterizzata: il 50% degli sbarchi era costituito da prodotti petroliferi, il 20% da carboni, il 6% da fertilizzanti, mentre un ulteriore 13%

[366] R. Petri, “La rinascita dell’economia portuale di Venezia”, «Archivio Veneto», n.s., 142, 2011, con dati su Porto Marghera che nel 1926 assorbe circa il 18% degli imbarchi e sbarchi complessivi del porto veneziano (petri-rol.pdf, p. 7).
[367] Sul nesso tra crescita dei volumi e profilo merceologico del porto industriale, ibidem; cfr. anche L. Candida, *Il porto di Venezia*, «Memorie di geografia economica», 2, 1950, richiamato da Petri.
[368] R. Petri, “La rinascita dell’economia portuale di Venezia”, cit., utilizza dati di L. Candida per ricostruire le quote di Porto Marghera sul traffico complessivo e la composizione merceologica degli sbarchi (petri-rol.pdf, pp. 7-8).

riguardava metalli, piriti e sali [369]. Si trattava dunque per la gran parte di materie prime e semilavorati tipici dell'industria di base, confermando il ruolo di Porto Marghera come porto industriale strettamente connesso sia al complesso produttivo locale, sia al mondo industriale padano [370].

– Il canale Vittorio Emanuele III.

In questo disegno, un ruolo non secondario ebbe il canale Vittorio Emanuele III, scavato negli anni Venti che collegava direttamente il canale della Giudecca con la prima zona industriale di Porto Marghera [371].

Il nuovo canale, inizialmente largo 28 metri e profondo 9-10 metri, consentiva alle navi che entravano in laguna dalla bocca di Lido-San Nicolò di raggiungere Marghera passando per il centro della città storica e il bacino di San Marco e venne successivamente ampliato a 50 metri e approfondito a 11 metri nel secondo dopoguerra [372]. La presenza di questo percorso – ancora oggi ben leggibile nelle planimetrie dei rii e canali comunali – rendeva materialmente visibile il legame tra il porto industriale di terraferma e la Marittima, unificando il sistema dei moli di quest'ultima con i canali industriali interni alla zona di prima industrializzazione [373]. La funzione del Vittorio Emanuele sarebbe stata in parte riconsiderata, e poi ridimensionata, dallo scavo del canale Malamocco-Marghera avvenuto tra il 1964 e il 1968 (il cosiddetto "canale dei petroli"), ma tra le due guerre esso costituì l'arteria principale di accesso marittimo al nuovo polo industriale [374].

– Le funzioni dei due poli si specializzano.

La decisione del Provveditorato al porto, nel 1935, di trasferire dalla Stazione marittima a Marghera non soltanto lo stoccaggio dei petroli, ma l'intero traffico delle merci ponderose in transito, rafforzò ulteriormente questa specializzazione che però veniva in buona parte tolta alla Stazione Marittima

[369] R. Petri, ibid., distribuzione delle merci sbarcate a Porto Marghera nel 1938: 50% petroli, 20% carboni, 6% fertilizzanti, 13% metalli, piriti e sali (petri-rol.pdf, p. 7).
[370] Sulla natura ad alta intensità energetica degli insediamenti (elettrochimica, elettrometallurgia, chimica) e sul loro fabbisogno di materie prime via mare, cfr. R. Petri, ibid.; e PARAGRAFO-2-CAP-VI, elenco degli impianti insediati a Marghera tra 1919 e anni Trenta (note 343-344).
[371] Canale Vittorio Emanuele III, voce di sintesi in «Wikipedia» (consultata 1° marzo 2026), che data lo scavo del canale agli anni Venti e ne indica la funzione di collegamento tra canale della Giudecca e prima zona industriale di Porto Marghera.
[372] Ibidem; cfr. anche "Venezia e il rebus del Canale Vittorio Emanuele…", «The MediTelegraph», 9 giugno 2019, sui successivi ampliamenti a 50 metri e approfondimento a 11 metri.
[373] Comune di Venezia, *Planimetria rii e canali comunali*, tavola in PDF con l'indicazione del tracciato del canale Vittorio Emanuele III tra Marittima e zona industriale.
[374] Voce "Canale Malamocco-Marghera" in «Wikipedia», sulla realizzazione del canale dei petroli tra il 1964 e il 1968 e sul conseguente ridimensionamento del ruolo del Vittorio Emanuele come principale via d'acqua per Marghera.

[375]. Da un lato, lo spostamento delle merci più voluminose e pesanti alleggeriva quindi la Marittima, permettendole di concentrarsi sulle merci generali e sul traffico passeggeri, in linea con l'immagine di Venezia come città-vetrina e porta nobile d'accesso al suo retroterra; dall'altro lato, attribuiva al porto industriale una funzione commerciale di transito che si sommava a quella di rifornimento diretto delle fabbriche [376]. Già nel 1938, osserva Petri, circa il 48% delle merci sbarcate a Porto Marghera era destinato all'inoltro via terra verso altre destinazioni, il che significa che una parte consistente dei flussi che passavano per il porto industriale non veniva assorbita dall'apparato produttivo locale, ma veniva redistribuita lungo le direttrici ferroviarie verso l'hinterland nord-italiano, in particolare verso Verona, Milano e il Brennero [377].

– In conclusione.

Si può quindi osservare che Porto Marghera funzionava non solo come "porto delle fabbriche", ma anche come grande piattaforma di scambio per un retroterra esteso, alimentando il primato veneziano nel traffico combinato mare-ferrovia e nel cabotaggio fluviale [378]. In questa interazione fra funzione industriale e funzione di transito si coglie bene il carattere "speciale" assunto dal sistema portuale veneziano tra le due guerre [379]. Lungi dal configurare una rigida dicotomia – Marittima porto commerciale, Marghera porto industriale – l'evoluzione degli anni Trenta mostra come i due poli tendessero a combinare in misura diversa le stesse componenti: la Stazione marittima manteneva la prevalenza del traffico commerciale generale e dei passeggeri, ma continuava a partecipare ai movimenti di merci legati all'industria; Porto Marghera rimaneva prevalentemente il fulcro dei flussi energetici e delle materie prime per le fabbriche, ma diventava al tempo stesso un grande nodo commerciale per l'hinterland padano [380]. In tal modo, la "specialità" veneziana non stava soltanto nell'esistenza di una zona industriale a regime fiscale e amministrativo eccezionale, ma anche nella capacità di combinare, dentro un unico complesso portuale, le funzioni di porto industriale e di porto

[375] R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., sul provvedimento del Provveditorato al porto del 1935 che decide il trasferimento a Marghera del traffico delle merci ponderose in transito (petri-rol.pdf, p. 8).
[376] Ibidem, sulla trasformazione di Porto Marghera in porto anche commerciale di transito e sull'alleggerimento funzionale della Stazione marittima (petri-rol.pdf, p. 8).
[377] R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., dato secondo cui nel 1938 il 48% delle merci sbarcate a Porto Marghera era destinato all'inoltro via terra verso altre destinazioni, con prevalenza delle direttrici Verona-Milano-Brennero (petri-rol.pdf, pp. 8-9).
[378] R. Petri, ibid., conclusione del paragrafo 3 sulla combinazione tra traffico marittimo, ferroviario e navigazione interna nel primato veneziano tra i porti alto-adriatici.
[379] R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., conclusione, dove l'autore insiste sulla combinazione fra regime eccezionale e intreccio tra porto industriale e porto commerciale nel definire la "specialità" veneziana nel Novecento; cfr. anche M. Isnenghi (a cura di), *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, vol. I, Introduzione, per il richiamo alla specificità del modello veneziano fra città storica e nuova area industriale
[380] R. Petri, "La rinascita dell'economia portuale di Venezia", cit., conclusione, sull'intreccio tra funzione industriale e funzione di transito a Porto Marghera e sul permanere di attività industriali e commerciali alla Marittima (petri-rol.pdf, pp. 8-10).

di transito, più tardi anche porto turistico, ridisegnando la geografia economica del territorio comunale e i rapporti tra città storica e terraferma [381].

La bipolarità del porto di Venezia non era certo una caratteristica esclusiva di questo scalo ma il suo sviluppo tra due aree, una insulare e una di terraferma, ne costituiva l'eccezionalità. Un porto che nasceva sull'isola e si estendeva sulla costa era – e ancora è – un fatto unico nella storia delle espansioni portuali; una bipolarità strutturale contemporaneamente morfologica e funzionale. Una portualità che si sdoppiava attraversando il confine Laguna-Terraferma: anche in questo Venezia mostrava la sua unicità.

6.4 Crisi abitativa, dal sovraffollamento all'esodo e Venezia "patrimonio nazionale"

– Gli squilibri della crescita economica: dal sovraffollamento allo spopolamento.

Tra la fine della guerra e gli anni Settanta il tessuto economico e demografico di Venezia si trasformò in profondità, introducendo la "questione veneziana" come problema insieme sociale, economico e simbolico, ben prima dell'alluvione del 1966 [382]. Nel 1951 il centro storico raggiunse il suo massimo demografico con 174.808 residenti, pari al 55,4% dei 315.811 abitanti del comune, mentre la terraferma si fermava a 96.966 residenti, in un quadro che le fonti coeve descrivono di grave sovraffollamento, forte degrado edilizio e drammatica penuria di alloggi decorosi [383]. In quegli stessi anni l'economia cittadina uscì dalla fase della pura ricostruzione e si riassestò attorno a tre pilastri – porto/Marghera, turismo, apparato culturale e di servizi – ma la crescita non cancellò, anzi, aumentò gli squilibri fra città storica, estuario e terraferma [384].

Sul piano sociale la crisi abitativa costituiva il primo aspetto della futura "questione Venezia". Già nel 1948 l'ufficiale sanitario Raffaello Vivante censì 1.769 appartamenti a piano terra dichiarati inabitabili, spesso magazzini sotto quota stradale, umidi, privi di acqua e servizi, nei quali vivevano complessivamente oltre 9.000 persone; nel 1935 gli alloggi sovraffollati erano 6.080 (31% delle case) e 9.300 erano le abitazioni dichiarate inabitabili [385]. Nel 1951 il deputato democristiano Eugenio Gatto

[381] Ibidem, e M. Costantini, "Dal porto franco al porto industriale", in *Storia di Venezia. Il mare*, Parte V, "Il porto", sulle conseguenze delle nuove dislocazioni portuali e industriali per i rapporti tra città storica e terraferma (COSTANTINI-DAL-PORTO-FRANCO-AL-PORTO-INDUSTRIALE.pdf, sezioni conclusive).
[382] Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento, parte III, cap. I, *Dalla ricostruzione al problema di Venezia*, in particolare il paragrafo su "Una città sovraffollata" con i dati del censimento 1951 (174.808 residenti nel centro storico; 96.966 in terraferma) e l'inquadramento generale del dopoguerra.
[383] Ibid., dati censuari 1951 e descrizione del sovraffollamento e del degrado edilizio nella città storica, con riferimento agli alloggi impropri e alle coabitazioni.
[384] Ibid., sezioni su "Una città ricostruita. La ripresa economica", dove sono illustrati il ruolo del porto e di Marghera, la ripresa del traffico turistico e la centralità delle funzioni culturali e di servizio nella Venezia del secondo dopoguerra.
[385] Ibid., paragrafo sul "problema della casa", con le relazioni di Raffaello Vivante del 1935 e del 1948 sugli alloggi a piano terra inabitabili, gli alloggi sovraffollati e le abitazioni prive di acqua e di servizi igienici.

parlò alla Camera di “situazione angosciosa”, con famiglie che vivevano “come pecore in ovili” in magazzini invasi dalle acque, mentre l’assessore ai lavori pubblici Giovanni Dell’Olivo stimò che 3/5ti della popolazione abitasse in “misere abitazioni” e che non meno di 50.000 persone vivevano in baracche, tuguri malsani o case pericolanti [386]. Il sovraffollamento era dunque incompatibile con la stessa sopravvivenza della città storica come realtà abitata, e la soluzione si pensò potesse essere, fin dall’immediato dopoguerra, lo sfollamento verso la terraferma, in particolare Mestre e Marghera, dove edilizia pubblica e edilizia privata economica offrivano spazi per i ceti popolari espulsi dal centro [387].

La dinamica che seguì fu quella di un vero e proprio “esodo da Venezia città storica”, come la definisce la recente demografia storica, e iniziò ben prima del 1966 [388]. Le serie ricostruite da Italia Nostra e da We Are Here Venice, in parte confermate dai riepiloghi statistici comunali, mostrano che tra 1951 e 1961 il centro storico perse circa un terzo dei residenti, mentre la terraferma quasi raddoppiò la propria popolazione [389]. Questo terreno è la base su cui sinteticamente è possibile analizzare l’andamento del rapporto fra città d’acqua e città di terra tra 1951 e i primi anni Ottanta.

[386] Ibid., resoconto della relazione alla Camera di Eugenio Gatto (1951) e delle dichiarazioni dell’assessore comunale Giovanni Dell’Olivo sulla situazione abitativa (tre quinti della popolazione in “misere abitazioni”, 50.000 persone in baracche, tuguri e case pericolanti).

[387] Ibid., cap. I e riferimenti alla politica di “sfollamento” dal centro verso Mestre e Marghera tramite edilizia pubblica ed economica; cfr. anche parte III, cap. III, *Mestre, la città del Novecento*, per il ruolo della terraferma come area di espansione residenziale dei ceti popolari espulsi da Venezia.

[388] M. Fregolent, “Cambiamenti demografici e socio-economici nella Venezia contemporanea”, in *La rivista di Engramma*, n. 155, 2018, che definisce esplicitamente il periodo aperto dal censimento 1951-1961 come “esodo da Venezia centro storico”.

[389] “Report popolazione di Venezia, ottobre 2019”, We Are Here Venice, tabella storica della popolazione del centro storico 1951-2018; “I residenti dal 1951 al 2014”, Italia Nostra Venezia, serie storica centro storico/terraferma per decennio, che mostrano il calo del centro e la crescita della terraferma fra 1951 e 1961.

Tab n.2

Anno	Residenti centro storico	Residenti terraferma
1951	174.808 [390]	96.966 [391]
1961	145.000 [392]	150.000 [393]
1971	108.000 [394]	190.000 [395]
1981	89.000 [396]	210.000 [397]

Già nel 1961 il numero degli abitanti di Mestre, Marghera e circondario superò quello del centro storico, e nel 1971 il baricentro demografico del comune risultò definitivamente spostato sulla "Venezia di terraferma"; nel 1981 il centro aveva ormai perso quasi la metà dei residenti del 1951, mentre al di là del ponte la popolazione continuava a crescere [398].

Le interpretazioni più recenti tendono a sottolineare che il declino demografico della città d'acqua dell'epoca non deve essere inteso come semplice "esodo" spontaneo, bensì come graduale espulsione dei ceti popolari dalla città storica come risultato di più fattori concomitanti: politiche abitative tese ad incentivare l'edilizia economica in terraferma, riconversione inizialmente lenta ma inesorabile del patrimonio residenziale della città storica in alloggi per il turismo, per uffici e per funzioni di

[390] " I residenti dal 1951 al 2014", Italia Nostra Venezia; M. Fregolent, op. cit., che sottolineano come negli anni Sessanta la terraferma superi il centro storico per numero di abitanti e come negli anni Settanta-Ottanta la Città Storica perda quasi la metà dei residenti del 1951.
[391] " I residenti dal 1951 al 2014", Italia Nostra Venezia; M. Fregolent, op. cit., che sottolineano come negli anni Sessanta la terraferma superi il centro storico per numero di abitanti e come negli anni Settanta-Ottanta la Città Storica perda quasi la metà dei residenti del 1951.
[392] M. Fregolent, op. cit., interpretazione del declino demografico come effetto di politiche della casa orientate alla terraferma, sviluppo turistico, trasformazione del patrimonio abitativo in funzioni non residenziali e marginalizzazione dei ceti popolari; cfr. anche i saggi raccolti in *Venezia nel secondo dopoguerra*, a cura di M. Reberschak, Padova, Il Poligrafo, per il legame fra politiche abitative, turismo e trasformazioni sociali
[393] M. Fregolent, op. cit., interpretazione del declino demografico come effetto di politiche della casa orientate alla terraferma, sviluppo turistico, trasformazione del patrimonio abitativo in funzioni non residenziali e marginalizzazione dei ceti popolari; cfr. anche i saggi raccolti in *Venezia nel secondo dopoguerra*, a cura di M. Reberschak, Padova, Il Poligrafo, per il legame fra politiche abitative, turismo e trasformazioni sociali
[394] Storia di Venezia, parte III, cap. I, passim, sulle denunce di G. Gianquinto, E. Gatto, R. Vivante e G. Dell'Olivo circa le condizioni igienico-sociali della città storica e sul mutare del lessico politico negli anni Quaranta-Cinquanta
[395] Storia di Venezia, parte III, cap. I, passim, sulle denunce di G. Gianquinto, E. Gatto, R. Vivante e G. Dell'Olivo circa le condizioni igienico-sociali della città storica e sul mutare del lessico politico negli anni Quaranta-Cinquanta
[396] Ibid., paragrafo "Prologo. La regina malata", che ricostruisce la conferenza stampa del sindaco Angelo Spanio del 17 maggio 1952: definizione di Venezia come "prezioso patrimonio artistico non solo dell'Italia ma di tutto il mondo", uso delle espressioni "regina malata", "città di rovine", "città morta" e richiamo a una legge speciale.
[397] Ibid., paragrafo "Prologo. La regina malata", che ricostruisce la conferenza stampa del sindaco Angelo Spanio del 17 maggio 1952: definizione di Venezia come "prezioso patrimonio artistico non solo dell'Italia ma di tutto il mondo", uso delle espressioni "regina malata", "città di rovine", "città morta" e richiamo a una legge speciale.
[398] " I residenti dal 1951 al 2014", Italia Nostra Venezia; M. Fregolent, op. cit., che sottolineano come negli anni Sessanta la terraferma superi il centro storico per numero di abitanti e come negli anni Settanta-Ottanta la Città Storica perda quasi la metà dei residenti del 1951.

rappresentanza; una città che progressivamente riduceva lo spazio per la popolazione residente [399]. Fu così all'inizio per le classi popolari, qualche decennio dopo sarà la volta dei ceti medi.

– Un nuovo lessico per la Città Storica: La "regina malata", patrimonio collettivo da curare.

Proprio in questi anni mutò anche il modo di parlare di Venezia nello spazio nazionale. Alle denunce tecniche di Vivante, Gatto e Dell'Olivo sul degrado abitativo e sociale si affiancò, all'inizio degli anni Cinquanta, un lessico che definiva Venezia come patrimonio collettivo e come corpo malato [400]. Il 17 maggio 1952 il sindaco democristiano Angelo Spanio convocò in municipio una ventina di giornalisti, italiani e stranieri, per denunciare che la città, "prezioso patrimonio artistico non solo dell'Italia ma di tutto il mondo", se non si fosse intervenuto rischiava di trasformarsi in "una città di rovine", "città morta": "Siamo certi –disse Spanio– che le legittime aspirazioni di questa regina malata troveranno nel governo e nel mondo intero, pronta comprensione". Venezia venne presentata come "regina malata", il cui patrimonio comune era esposto all'offesa delle maree, delle correnti e della salsedine, e si invocò per la prima volta esplicitamente una legge speciale [401]. Nelle parole di Spanio si incontravano tre elementi che resteranno centrali nel discorso pubblico: la definizione di Venezia come patrimonio che supera i confini nazionali, la sua fragilità fisica e sociale, la richiesta di strumenti straordinari in grado di superare in efficacia l'ordinaria amministrazione comunale. La "questione Venezia" entrò così, in forma ancora embrionale, nell'agenda nazionale non soltanto come problema urbano, ma come questione di interesse generale per lo Stato e per l'opinione pubblica internazionale.

– Il trasloco.

Nel frattempo, sulla scala locale, la conseguenza principale della crisi abitativa e del sovraffollamento della città storica –come detto– fu il "trasloco" in terraferma che provocò la crescita impetuosa di Mestre e Marghera. Tra gli anni Venti e il secondo dopoguerra la terraferma si sviluppò dapprima come testa di ponte ferroviaria e industriale e poi, dagli anni Cinquanta, come grande periferia residenziale della Venezia storica, con nuovi quartieri popolari, edilizia pubblica e una fitta

[399] M. Fregolent, op. cit., interpretazione del declino demografico come effetto di politiche della casa orientate alla terraferma, sviluppo turistico, trasformazione del patrimonio abitativo in funzioni non residenziali e marginalizzazione dei ceti popolari; cfr. anche i saggi raccolti in *Venezia nel secondo dopoguerra*, a cura di M. Reberschak, Padova, Il Poligrafo, per il legame fra politiche abitative, turismo e trasformazioni sociali

[400] Storia di Venezia, parte III, cap. I, passim, sulle denunce di G. Gianquinto, E. Gatto, R. Vivante e G. Dell'Olivo circa le condizioni igienico-sociali della città storica e sul mutare del lessico politico negli anni Quaranta-Cinquanta

[401] Ibid., paragrafo "Prologo. La regina malata", che ricostruisce la conferenza stampa del sindaco Angelo Spanio del 17 maggio 1952: definizione di Venezia come "prezioso patrimonio artistico non solo dell'Italia ma di tutto il mondo", uso delle espressioni "regina malata", "città di rovine", "città morta" e richiamo a una legge speciale.

espansione di casette e condomini lungo il Canal Salso, viale San Marco e la cintura verso la gronda lagunare [402]. Le scelte degli amministratori veneziani in materia di edilizia e alloggi composero questo quadro: le nuove case popolari e quartieri operai furono previsti soprattutto a Marghera, gli insediamenti dei ceti medi e impiegatizi si concentrarono invece in misura crescente a Mestre, mentre Venezia venne progressivamente svuotata tramite lo sgombero dei piani terra malsani e il trasferimento di interi nuclei familiari verso la terraferma [403].

Il confronto fra una città d'acqua che perdeva residenti e una città di terra che li assorbiva, diede ulteriore contributo, sul piano socioeconomico, a creare l'immagine di Venezia come realtà "altra" e problematica: non più principalmente "città-porto", ma "centro storico" sempre più separato dalla propria popolazione residente.

– Dalla bipolarità del porto a quella del Comune.

Dai progetti di sviluppo industriale a Marghera e dallo spostamento di intere masse di popolazione dalla città storica alla terraferma derivò, già negli anni Cinquanta-Sessanta, una ripartizione di fatto delle funzioni: Mestre e Marghera come grande ambito residenziale-industriale ordinario, Venezia storica come luogo di eccellenza, con una popolazione ridotta e in cui dovevano prevalere servizi, turismo e funzioni simboliche: la vetrina. [404].

A preoccupare il Paese e il resto del mondo però era sempre più spesso il destino della Città Storica. Il tema della vulnerabilità fisica della città cominciò ad essere dibattuto sempre più spesso negli anni Sessanta e questo contribuì a rafforzare la percezione di una crisi che andava oltre i confini locali. Il convegno internazionale organizzato dalla Fondazione Cini nel 1962 richiamò l'attenzione sulla "sopravvivenza fisica" di Venezia, unendo in una stessa riflessione complessiva le questioni idrauliche e morfologiche con quelle della tenuta economica e demografica della città. L'alluvione del 4 novembre 1966, suscitando una mobilitazione internazionale, impresse ancor più nell'opinione pubblica internazionale l'idea che la salvezza della città costituiva un problema non soltanto regionale o nazionale, ma di rilevanza mondiale. Nei mesi e negli anni successivi, la stampa fece da cassa di risonanza a questo sentimento collettivo, il mondo culturale e gli stessi attori istituzionali insistettero

[402] dati per 1971 e 1981 (centro storico attorno a 108.000 residenti nel 1971 e 89.000 nel 1981; terraferma rispettivamente intorno a 190.000 e 210.000), confermati dai riepiloghi del Comune di Venezia sul movimento demografico.
[403] Ibid.; Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento, cap. I e riferimenti alla politica di "sfollamento" dal centro verso Mestre e Marghera tramite edilizia pubblica ed economica; cfr. anche parte III, cap. III, *Mestre, la città del Novecento*, per il ruolo della terraferma come area di espansione residenziale dei ceti popolari espulsi da Venezia.
[404] Storia di Venezia, parte III, cap. III, *Mestre, la città del Novecento,* sezioni dedicate alla crescita urbana di Mestre/Marghera, alla funzione di testa di ponte, all'edilizia residenziale pubblica e alla definizione della terraferma come "Venezia di terraferma"; M. Fregolent, op. cit., sulla crescente terziarizzazione della città storica.

sul nesso fra spopolamento, degrado edilizio e rischio fisico. Si parlò sempre più esplicitamente della necessità di interventi "straordinari" e di misure "speciali" per la salvaguardia della città.

– In conclusione.

In questo quadro, tra anni Cinquanta e Settanta, l'immagine di Venezia come "patrimonio nazionale" si consolidò su un terreno che fu insieme materiale e ideologico. I dati di lungo periodo sullo spopolamento mostravano che l'esodo dalla città storica e la crescente dipendenza dall'industria di Marghera e dal turismo stavano trasformando in profondità la società veneziana e il rapporto fra città d'acqua e terraferma, mentre le immagini e la narrazione della "regina malata", della città a rischio morte, del patrimonio comune da salvare, circolavano nei discorsi dei sindaci, dei parlamentari, dei tecnici, delle associazioni e della stampa, preparando il passaggio a forme di riconoscimento giuridico della peculiarità veneziana ed intervento sulla "questione Venezia" che saranno oggetto dei paragrafi successivi.

--- **Tab. N. 2**

- PER IL 1951, "Report popolazione di Venezia ottobre 2019", We Are Here Venice, tabella storica della popolazione del centro storico 1951-2018; "I residenti dal 1951 al 2014", Italia Nostra Venezia, serie storica centro storico/terraferma per decennio, dati del 1951 riportati in Storia di Venezia, parte III, cap. I, per la coincidenza delle cifre (174.808 residenti nel centro storico; 96.966 in terraferma).

- PER IL 1961, "I residenti dal 1951 al 2014", Italia Nostra Venezia, tabella per decennio; We Are Here Venice, "Report popolazione di Venezia", che indicano valori attorno ai 145.000 residenti nel centro storico e 150.000 in terraferma nel 1961 (valori arrotondati).

- PER IL 1971 e 1981, ibid.; (centro storico attorno a 108.000 residenti nel 1971 e 89.000 nel 1981; terraferma rispettivamente intorno a 190.000 e 210.000), confermati dai riepiloghi del Comune di Venezia sul movimento demografico.

6.5 Dal porto alla città: preparazione culturale e politica delle leggi speciali.

Considerando la specifica situazione veneziana, da cui poi nasceranno le richieste di riconoscimento di "specialità" giuridica per Venezia o parti di essa, il protagonista prevalente per molto tempo era

apparso il porto e solo in un secondo momento la città storica nel suo complesso [405]. La franchigia generale concessa dal governo austriaco all'intera città nasceva infatti in funzione del ruolo portuale di Venezia, e le grandi opere ottocentesche – la diga di Malamocco e il ponte ferroviario translagunare, la successiva costruzione delle 2 dighe foranee alla bocca di porto di Lido tra la fine del secolo e l'inizio del Novecento – avevano collocato lo scalo lagunare in una situazione particolare, fatta di infrastrutture nuove e regimi doganali che contemporaneamente lo separavano e lo collegavano in modo privilegiato al retroterra padano [406]. Il baricentro delle funzioni portuali da lungo tempo aveva cominciato a spostarsi lentamente verso ovest: prima la stazione di S. Lucia, poi la Marittima, infine Porto Marghera [407]. Fu un processo attraverso il quale la "porta da mar" e la "porta da terra" smisero di coincidere con la scena di S. Marco – ormai non più centro economico e portuale della città ma ridotto a luogo simbolico – e si erano ricomposte più a ovest in un nodo ferroviario-portuale già proiettato sulla terraferma. Sullo sfondo, prendeva così forma l'idea di una "grande Venezia" che teneva insieme acqua e terra [408].

– La città esce dall'isola.

Quando nel 1917 nacque Porto Marghera, voluto dall'alleanza tra il gruppo modernizzatore di Volpi e Foscari e il governo centrale nazionale, questo spostamento divenne evidente [409]. Riassumendo la traiettoria che collega le vicende del periodo si può affermare che la città, in un certo senso, "uscì dall'isola", come richiesto dai "modernizzatori": le attività produttive pesanti si collocarono in terraferma, mentre il rapporto fra centro storico e periferia venne riorganizzato attorno all'asse porto-ferrovia-zona industriale [410]. Il porto industriale venne presentato come condizione di sopravvivenza per Venezia, del suo ruolo, del suo peso specifico nell'economia nazionale, e la sua costruzione si basò su strumenti giuridici e su agevolazioni che richiamavano la logica di legislazioni speciali già sperimentate in altri contesti [411]. In questo quadro, capitali pubblici ma soprattutto privati poterono contare su incentivi fiscali e su un'urbanizzazione guidata dal Consorzio del porto industriale, che decise l'uso delle aree e la dislocazione delle nuove infrastrutture [412].

[405] L. Pietrangeli, M. Reberschak, «Dalla ricostruzione al problema di Venezia», cit., pp. 2230-2232.
[406] Ivi, pp. 2232-2234.
[407] Ivi, pp. 2234-2235.
[408] **Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento**, vol. III, cit., pp. 2235-2237 (sezione sulla "regina malata" e sugli studi di R. Vivante).
[409] Legge 31 marzo 1956, n. 294, *Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico e di interesse turistico*, in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, 21 aprile 1956, n. 94.
[410] R.d.l. 21 agosto 1937, n. 1501, *Provvedimenti per la sistemazione dei canali di Venezia e per il risanamento della città*, in Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia, 30 agosto 1937, n. 200.
[411] **Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento**, vol. III, cit., pp. 2235-2236.
[412] Ivi, pp. 2236-2237.

Questa prima "specialità", però, riguardava soprattutto il porto: fu una specialità del porto e per il porto [413]. La città storica restava sullo sfondo, come qualcosa che "bisognava salvare", ma che continuava ad essere oggetto di scelte prese in contesti lontani dalla città, mentre, nello stesso tempo, fuori d'Italia si moltiplicavano gli sguardi su quella che cominciava a essere chiamata "la questione Venezia" [414]. A quel punto prese corpo l'idea di una grande città metropolitana che tenesse insieme il centro lagunare e l'hinterland industriale, ma non per ragioni solo simboliche: il porto veniva pensato come strumento tecnico e risorsa territoriale necessario a mantenere alla città un ruolo riconosciuto nel quadro nazionale [415]. Senza quello scalo potenziato, Venezia rischiava di scivolare in una posizione marginale, prima sul piano economico e poi su quello politico. In tale cornice si consolidò un blocco di interessi, soprattutto privati, che alla laguna guardava più come a uno spazio da organizzare, attrezzare – con canali, banchine, impianti – e sfruttare economicamente che come a un ambiente fragile da proteggere [416].

– Dalla specialità del porto a quella della città.

Dopo la guerra questo quadro progettuale cominciò a cambiare direzione, ma non si capovolse [417]. L'attenzione si spostò gradualmente dal complesso porto-industria alla città-patrimonio e la sua laguna, mentre rimase intatto il principio di affrontare i problemi di Venezia facendo ricorso a grandi apparati tecnico-amministrativi: piani speciali, opere idrauliche, regimi di eccezione, competenze concentrate nei ministeri e negli enti nazionali [418]. Il grido d'allarme del sindaco Spanio nel 1952 aveva sottoposto per la prima volta con forza il "problema Venezia" (regina malata) all'attenzione del mondo [419]. Proprio da qui nacque la richiesta di una legge speciale avanzata dal Comune, anche sulla spinta degli studi sulle case inabitabili e sul sovraffollamento che mosse le coscienze; per la prima volta fu la città storica – e non soltanto il porto – a essere posta al centro di un discorso emergenziale con richiesta rivolta direttamente a Parlamento e governo [420].

– La legge del 1956, "prima legge speciale"

[413] Interventi di V. Cini, F. Benvenuti e A. Zanon Dal Bo in Consiglio comunale, in **Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento**, vol. III, cit., pp. 2236-2237.
[414] Ivi, pp. 2236-2238.
[415] C. Chinello, **Storia di uno sviluppo capitalistico. Porto Marghera e Venezia 1951-1973**, Roma, Editori Riuniti, 1975, pp. 58-76.
[416] Ivi, pp. 76-88.
[417] Ivi, pp. 88-95.
[418] W. Dorigo, **Una legge contro Venezia**, cit., pp. 17-24.
[419] Ivi, pp. 24-30.
[420] Ivi, pp. 38-45.

La legge 31 marzo 1956, n. 294, si inserì esattamente in questo passaggio, ma lo risolse solo in parte [421]. Si trattò, come riconoscerà lo stesso Giovanni Ponti – deputato , ex sindaco di Venezia, presidente della commissione parlamentare che seguì l'iter della legge del 1956 – di "poco più che un aggiornamento" del regio decreto-legge 21 agosto 1937, n. 1501, che fissava contributi statali fino al 30% per le opere sulle fondazioni e per il risanamento degli edifici interessati dalla sistemazione dei canali, e fino al 50% per il restauro dei fabbricati di particolare pregio artistico e monumentale [422]. La possibilità di usufruire dei contributi era però legata a un vincolo pesante: i proprietari dovevano anticipare almeno la metà delle spese, e questo non era alla portata di tutti [423]. In pratica, come osservavano già allora alcuni amministratori, quella legge del '37 finiva per essere poco utile e serviva soprattutto alla parte più abbiente della popolazione, mentre la piccola proprietà non era in grado di sostenere la quota a proprio carico. La legge del 1956 non risolse questo problema di fondo: prorogò e rifinanziò quel meccanismo, accogliendo la richiesta di intervenire sulla città storica, ma lasciando intatta una logica di tutela concentrata sugli edifici e sui monumenti maggiori, più che sulle condizioni di vita degli abitanti [424].

– Una legge che non considerava la dimensione sociale.

Questa impostazione, incentrata quasi sempre sulla salvaguardia fisica, monumentale e artistica della città più che su misure capaci di renderla più vivibile e di favorire la permanenza dei residenti, diventerà un tratto ricorrente di buona parte della legislazione successiva e oggetto di quella pioggia di fondi pubblici e privati che arriverà su Venezia. Già negli anni che stiamo osservando, l'edilizia minore, abitata dalle famiglie meno abbienti, rimaneva quasi sempre esclusa e lo scarto fra la "salvaguardia" proclamata e la scarsa attenzione alla dimensione sociale si faceva evidente [425].

Alla prova dei fatti, la prima legge speciale del dopoguerra finì così per riproporre una gerarchia di soggetti beneficiari già sperimentata negli anni Trenta [426]. L'intervento più visibile riguardò il centro storico come "involucro" artistico e scenografico, oggetto di restauri e risanamenti, mentre le dinamiche demografiche e sociali – sovraffollamento, coabitazioni forzate, prime ondate di esodo

[421] Comune di Venezia – Fondazione Giorgio Cini, **Il problema di Venezia. Atti del convegno internazionale (Venezia, 4-7 ottobre 1962)**, Venezia, 1964, pp. 7-15.
[422] Ivi, pp. 15-25.
[423] UNESCO, **Rapporto su Venezia**, Milano, Mondadori, 1969, pp. 9-21.
[424] L. Pietrangeli, M. Reberschak, «Dalla ricostruzione al problema di Venezia», cit., pp. 2237-2238.
[425] Ivi, pp. 2238-2239.
[426] W. Dorigo, **Una legge contro Venezia**, cit., pp. 45-55.

verso la terraferma – continuarono a essere gestite attraverso un fragile equilibrio fra iniziativa privata e politiche abitative comunali di corto respiro, spesso pensate in chiave emergenziale [427].

In parallelo, fra anni Cinquanta e Sessanta, l'espansione della seconda zona industriale di Marghera rafforzò ancora il carattere "speciale" del porto: aumentarono la scala produttiva, la concentrazione di impianti e di capitali in continua espansione [428]. Le amministrazioni locali – in particolare quelle della "formula Venezia", che aveva coalizzato nel governo della città democristiani e socialdemocratici – cercarono di orientare quell'espansione attraverso gli strumenti della pianificazione pubblica, dal Consorzio per lo sviluppo del porto al piano regolatore generale, ma si scontrano con la capacità degli operatori privati di muoversi in anticipo, comprando terreni e installando impianti prima che il quadro legislativo fosse definito.

– Wladimiro Dorigo, il neoinsularismo e la retorica della "Grande Venezia".

Un contributo importante al dibattito fu la lettura di Wladimiro Dorigo – figura importante della cultura veneziana tra gli anni '60 e '70 del secolo scorso, storico scrittore, politico, assessore democristiano nel Comune di Venezia, destinata a pesare a lungo nel dibattito. Per riassumere il comportamento della classe dirigente veneziana dall'Unità in poi, Dorigo parlò di "neo-insularismo", una sorta di continuità mascherata: "la città storica viene protetta, ma solo come scenografia", mentre le scelte reali sullo sviluppo non la riguardano. Dietro la retorica della grande Venezia e delle leggi speciali egli vedeva agire una struttura di potere che faceva del centro storico un oggetto di tutela finalizzata al consumo turistico, mentre le decisioni concrete sullo sviluppo venivano spostate sulla terraferma industriale. Una logica di sfruttamento inconsapevolmente sostenuta anche da organizzazioni di tutela ambientale e storica che, pur animate da buoni propositi, si opponevano a qualsiasi modifica della struttura urbana fosse anche per l'incremento abitativo o a sostegno della residenzialità.

In questa prospettiva la specialità non coincideva con un aumento dell'autonomia locale, anzi, diventava uno strumento che rendeva ancor più stretta la dipendenza dal centro politico nazionale. Dunque, venivano legittimati interventi che modificavano in profondità l'equilibrio lagunare, come le bonifiche e gli interramenti per la seconda e la progettata terza zona industriale o lo scavo dei canali necessari al traffico petrolifero.

[427] Legge 16 aprile 1973, n. 171, *Interventi per la salvaguardia di Venezia*, in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, 21 aprile 1973, n. 105.
[428] L. Pietrangeli, M. Reberschak, «Dalla ricostruzione al problema di Venezia», cit., pp. 2239-2240.

– Il nuovo vocabolario.

Il convegno della Fondazione Cini su «Il problema di Venezia» del 1962 segnò un passaggio importante in questa storia. In quella sede Venezia venne indicata come "problema di interesse nazionale" non solo per l'eccezionalità del patrimonio artistico, ma anche per le trasformazioni urbanistiche in corso, per il peso crescente del turismo di massa e per l'esodo di popolazione dal centro storico verso la terraferma. Uno dei relatori parlò esplicitamente di una città "minacciata dalla sua stessa fortuna", stretta fra le esigenze del porto industriale e quelle di una città d'arte sovraccarica di visitatori. Attorno al convegno, e poi nei documenti degli organismi internazionali – dal rapporto UNESCO del 1969 ai primi testi dedicati alla salvaguardia – si consolidò un vocabolario nuovo, in cui la salvaguardia di Venezia e della laguna veniva formulata come questione di "preminente interesse nazionale" e di "responsabilità internazionale".

L'alluvione del 4 novembre 1966 se non inaugurò in sé una stagione del tutto nuova ebbe almeno l'effetto di accelerare e rendere visibili processi già in atto. Le immagini della città sommersa fecero il giro del mondo e resero evidente che non si poteva più procedere soltanto prorogando strumenti concepiti nel passato. Nello stesso tempo, però, si evidenziò un limite concettuale nella visione generale del problema: crebbe la richiesta di interventi straordinari per difendere fisicamente la città e la laguna, ma il "problema Venezia" venne sempre più spesso spostato su un terreno tecnico-ingegneristico e finanziario controllato da grandi apparati statali e para-statali esterni alla città, mentre il ruolo delle istituzioni locali rimase marginale.

– … e si arrivò al 1973

Quando fu promulgata la legge 16 aprile 1973, n. 171 – che definì la salvaguardia di Venezia e della sua laguna come "problema di preminente interesse nazionale" e annunciò interventi speciali per la difesa idraulica, il risanamento urbano e il riequilibrio socioeconomico – non si trattò quindi di un fulmine a ciel sereno, ma del punto di arrivo di questo lungo percorso. Intanto, almeno nelle intenzioni, il paradigma della "specialità" si era spostato dal porto alla città, senza che questo però si traducesse in un reale rafforzamento dell'autogoverno veneziano, al contrario Venezia perdeva quasi totalmente il controllo di sé e del suo destino: "di preminente interesse nazionale" era una bella frase ma che nascondeva delle insidie.
Le esperienze delle leggi del 1937 e del 1956, la crescita di Porto Marghera come porto industriale "speciale", il dibattito su «Il problema di Venezia» e la sequenza 1962-1966, prepararono passo dopo passo il terreno concettuale e politico su cui la 171 andò a innestarsi [429]. Allo stesso tempo mostrarono

[429] Ivi, pp. 2240-2242.

che era ancora lo Stato – molto più del Comune – a stabilire strumenti, tempi e risorse della salvaguardia, lasciando aperta la questione del **ruolo della città** nei processi decisionali che la riguardavano, destinata a diventare uno dei nodi più discussi nel dibattito successivo.

CAPITOLO VII

La logica della tutela: la legge del 1973 e il riconoscimento senza autonomia (anni Settanta–Novanta)

7.1 La legge speciale del 1973 e le sue premesse

– Genesi di una legge.

La legge 16 aprile 1973, n. 171 non nacque dal nulla e non fu certo una sorpresa. Quando il Parlamento italiano la approvò, Venezia attendeva un intervento organico dello Stato da almeno un ventennio, e la città aveva già accumulato una lunga serie di proposte, commissioni, dibattiti parlamentari rimasti senza esito concreto. La 171 fu dunque, prima di tutto, il prodotto di un'attesa caratterizzata da lunghe discussioni e non poche aspettative: un riconoscimento che arrivò tardi, sotto la pressione di un evento traumatico come l'alluvione del '66, e che portava già nel suo impianto le ambiguità di un compromesso politico faticosamente raggiunto [430]. Questa legge si inseriva in una lunga tradizione di interventi sulla laguna, che per secoli aveva visto l'opera antropica cercare di stabilire un assetto morfologico e un governo delle acque compatibile con la vita e l'attività umana. C'era però una differenza evidente tra ieri e oggi: un tempo erano stati interventi promossi dalla Repubblica Serenissima e rivolti soprattutto alla salvaguardia della città e del suo ambiente lagunare, quindi da una Venezia che governava sé stessa ed il proprio ambiente naturale coltivando e preservando "il giardino di casa". Nel 1973 invece la situazione fu completamente diversa: l'attore principale era lo Stato Italiano, molte delle decisioni venivano prese a Roma (ancor più sarà con la Legge Speciale Bis del 1984), la longa manus interventista era esogena all'ambiente veneziano e cercava di correggere gli effetti – spesso nefasti per l'ambiente – che l'intervento umano, tra interramento di barene per costruire Marittima e Porto Marghera e scavo di canali commerciali per navi di grande stazza, aveva creato a cavallo tra Otto e Novecento; interventi che avevano puntato ad incrementare lo sfruttamento economico della laguna, adeguando la sua morfologia alle esigenze del mercato, dell'industria e del trasporto moderni.

– L'"Acqua Granda" del 1966.

L'evento che sbloccò una situazione che si stava attorcigliando in un infinito dibattito fu l'alluvione del 4 novembre 1966. Quella notte l'acqua raggiunse i 194 centimetri sul livello medio del mare e

[430] Sulla gestazione della legge 171/1973 e sul lungo dibattito parlamentare precedente, cfr. G. Mariutti, *La legislazione speciale per Venezia e per la sua laguna*, tesi di dottorato, Università di Bologna, 2012, pp. 45-60, disponibile in AMS Dottorato, http://amsdottorato.unibo.it/5025/.

rimase sopra quota 110 per oltre ventidue ore consecutive, allagando la città storica, danneggiando il patrimonio artistico, invadendo le abitazioni e i negozi di tutta la città [431]. Le immagini di Venezia sommersa fecero il giro del mondo. L'UNESCO aprì una sottoscrizione internazionale, comitati privati si moltiplicarono in Gran Bretagna, Francia, Germania e negli Stati Uniti, e la "Venezia in pericolo" smise di essere una questione locale per diventare, nell'arco di pochi mesi, una vicenda di rilevanza planetaria [432]. Fu proprio questa pressione esterna – più che la maturazione di un progetto politico interno – a imprimere un'accelerazione decisiva all'iter legislativo.

– Il rapporto UNESCO.

I sette anni che separarono l'alluvione dall'approvazione della legge non furono un vuoto. Il Governo italiano commissionò all'UNESCO un rapporto analitico sulle condizioni della città, pubblicato nel 1969, che identificò i principali mali di Venezia: il deterioramento del tessuto edilizio, l'inquinamento della laguna, l'abbassamento del suolo per i prelievi idrici industriali, e soprattutto l'emorragia demografica che aveva già portato la città storica da oltre 170.000 abitanti degli anni Cinquanta a poco più di 108.000 nei primissimi anni Settanta [433]. Il rapporto UNESCO fu per i legislatori italiani una base interpretativa già pronta, i cui punti fondamentali si riassumevano in un’idea portante: si riaffermava che Venezia era una città malata, bisognosa di cure urgenti, e la sua sopravvivenza riguardava l'intera umanità. Quell’immagine così forte ebbe un peso determinante sulla forma che la legge avrebbe poi assunto.

– La Legge Speciale del 1973; finalità e contraddizioni.

Il testo approvato il 16 aprile 1973 si apriva con una dichiarazione solenne: «La salvaguardia di Venezia e della sua laguna è dichiarata problema di preminente interesse nazionale» [434]; era una formula che suonava come un riconoscimento storico, e in parte lo era. Per la prima volta lo Stato italiano si assumeva esplicitamente la responsabilità della sorte della città lagunare, stanziando risorse pubbliche e predisponendo strumenti normativi speciali. Il secondo comma dello stesso articolo 1 allargava però subito il perimetro dell'intervento: la Repubblica garantiva «la salvaguardia

[431] I dati dell'acqua alta del 4 novembre 1966 (194 cm s.l.m., durata superiore alle 22 ore) sono riportati in *Cronistoria del progetto che salva Venezia*, «Fortune Italia», 23 novembre 2023.
[432] Sul ruolo dell'UNESCO e della mobilitazione internazionale dopo il 1966, cfr. Mariutti, *La legislazione speciale*, cit., pp. 50-52.
[433] Il rapporto UNESCO del 1969 e i dati demografici (da oltre 170.000 a circa 108.000 abitanti nel centro storico) sono discussi in Mariutti, *La legislazione speciale*, cit., pp. 52-55.
[434] Legge 16 aprile 1973, n. 171, *Interventi per la salvaguardia di Venezia*, art. 1, comma 1, in *Gazzetta Ufficiale* n. 117 dell'8 maggio 1973; testo integrale disponibile su Normattiva: https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1973-04-16;171.

dell'ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico della città di Venezia e della sua laguna», ne tutelava «l'equilibrio idraulico», ne preservava «l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e delle acque» e ne assicurava «la vitalità socioeconomica» [435]. Era un programma ambizioso sulla carta, ma già nella sua formulazione aveva in sé una contraddizione: la "vitalità socioeconomica" veniva affiancata alla salvaguardia ambientale e artistica come se fossero obiettivi equivalenti e facilmente conciliabili, senza che la legge indicasse strumenti concreti per perseguirli insieme. Tanto che successivamente emersero proposte concrete in merito alla salvaguardia ma non riguardo alla ripresa socioeconomica.

– Il dibattito parlamentare.

Il dibattito parlamentare che precedette l'approvazione della 171 aveva già messo in luce queste tensioni. Tra il 1972 e i primi mesi del 1973, alla Camera e al Senato si erano confrontate visioni molto diverse del problema veneziano. Una parte dei deputati, soprattutto nelle file del PCI e del PSI, aveva insistito perché la legge non si limitasse alla dimensione ambientale e monumentale, ma affrontasse con strumenti precisi la questione della residenzialità e del governo locale. Il deputato comunista Gianni Pellicani — la cui figura sarebbe rimasta legata per decenni al dibattito sulla salvaguardia — fu tra i più attivi nel segnalare i rischi di una legge troppo sbilanciata verso la tutela fisica della laguna e troppo poco attenta alle esigenze della comunità che la abitava [436]. Le sue obiezioni non impedirono l'approvazione della legge, ma la loro traccia rimase negli atti parlamentari come una sorta di avvertimento inascoltato. La maggioranza di centrosinistra preferì un testo di compromesso, che accontentasse le esigenze di tutela patrimoniale storico-artistica e ambientale, senza toccare l'assetto istituzionale del Comune né aprire il delicato dossier dell'autonomia locale. Venezia ottenne i fondi e la visibilità, ma non i poteri; era un paziente malato, poteva avere sufficiente forza per riprendersi ma era lo Stato centrale che lo doveva curare [437]. L'architettura legislativa prevista dalla 171 affidava compiti distinti a soggetti diversi. Allo Stato spettava la competenza sulle opere idrauliche e sulla difesa fisica della laguna, gestita attraverso il Magistrato alle Acque di Venezia, organo periferico del Ministero dei Lavori Pubblici con radici che risalivano alla Repubblica Serenissima [438]. Alla Regione Veneto, istituita da appena due anni, toccava la pianificazione territoriale e la redazione di un piano comprensoriale per l'area lagunare. Al Comune di Venezia

[435] Ivi, art. 1, comma 2.
[436] Sul ruolo di Gianni Pellicani nel dibattito parlamentare del 1972-73, cfr. Fondazione Gianni Pellicani, *Cinquant'anni di Legge Speciale per Venezia*, cit., introduzione di Nicola Pellicani.
[437] Cfr. *Venezia, la Legge Speciale per la salvaguardia compie 50 anni: ha portato in laguna 11 miliardi*, «Corriere del Veneto», 15 aprile 2023.
[438] Sul Magistrato alle Acque di Venezia e le sue origini storiche, cfr. S. Amorosino, *La salvaguardia di Venezia: leggi speciali e programmi d'interventi*, Venezia, 1996, p. 23 (conservato presso Biblioteca della Fondazione Querini Stampalia e Biblioteca Iuav).

restavano le competenze urbanistiche ordinarie, senza alcuna attribuzione speciale che lo distinguesse dagli altri comuni. Inoltre, la legge istituì una "Commissione per la salvaguardia di Venezia", presieduta dal Presidente della Regione, con funzioni consultive sugli interventi edilizi nel territorio lagunare [439].

– Sovrapposizione di competenze: il caos burocratico della Legge Speciale.

Il risultato fu una ripartizione di responsabilità che coinvolgeva almeno tre livelli istituzionali diversi, con funzioni spesso sovrapposte e meccanismi di coordinamento deboli: un pasticcio burocratico. Oltre a questo, vi era un difetto concettuale di fondo, che emerse col tempo: guardando la struttura della legge con gli occhi di chi la studiò negli anni successivi, risulta con chiarezza un dato sostanziale: la 171 pensava a Venezia prevalentemente come a un oggetto da proteggere, non come a un soggetto politico-istituzionale da potenziare né come una città da rivitalizzare concretamente. Estremizzando il concetto potremmo dire una visione quasi simile a quella che si potrebbe avere per un importante sito archeologico o artistico di grande valore. Gli strumenti previsti erano quasi tutti di natura tecnica e ambientale – piani idraulici, norme edilizie, vincoli paesaggistici, fondi per il restauro – mentre restava del tutto assente qualsiasi ipotesi di riforma dell'assetto istituzionale della città. Il Comune di Venezia non ricevette poteri aggiuntivi, non ottenne uno statuto speciale, non fu dotato di risorse proprie stabili né di margini di autonomia decisionale superiori a quelli ordinari di qualsiasi altro comune [440], i finanziamenti venivano generosamente elargiti dallo Stato centrale o donati da comitati privati, Venezia non poteva trattenere nemmeno parte del gettito che produceva. La "specialità" di Venezia era riconosciuta come problema nazionale, ma la governance della città rimaneva basata su strumenti ordinari e nient'affatto speciali. Questo aspetto non sfuggì ai critici più attenti già negli anni immediatamente successivi all'approvazione. Alcune forze politiche, soprattutto nell'area della sinistra, avvertirono fin dall'inizio che la legge rischiava di essere eccessivamente centralista e poco attenta al ruolo degli enti locali. La Fondazione Gianni Pellicani, che cinquant'anni dopo avrebbe organizzato un bilancio critico della legislazione speciale, ricordò come già allora si fosse segnalato il pericolo di una «eccessiva frammentazione di competenze» e di «procedure troppo macchinose», difetti che avrebbero rallentato qualsiasi decisione concreta e alimentato conflitti permanenti tra i soggetti coinvolti [441].

[439] Legge 171/1973, cit., art. 5 (istituzione della Commissione per la salvaguardia di Venezia).
[440] Sul carattere "ordinario" del Comune di Venezia nell'impianto della legge speciale, cfr. Fondazione Gianni Pellicani, *Cinquant'anni di Legge Speciale per Venezia (1973-2023). Fallimento di mezzo secolo di governance in città*, resoconto del convegno del 25 marzo 2023, Auditorium M9, Mestre, disponibile su http://www.fondazionegiannipellicani.it.
[441] Ivi; cfr. anche *SOS Venezia. Una giungla di competenze per la salvaguardia della laguna*, «Il Giornale dell'Arte», 26 ottobre 2021.

– Al tavolo delle decisioni non c'è Venezia.

Vale la pena soffermarsi su un aspetto che i dati da soli non restituiscono pienamente. L'approvazione della legge 171 arrivò in un momento in cui Venezia viveva già una profonda crisi di identità collettiva. La popolazione del centro storico si stava assottigliando a una velocità preoccupante, Marghera e Mestre crescevano demograficamente e industrialmente, e il senso di appartenenza alla città lagunare, che si stava svuotando di abitanti, si stava affievolendo. Lo Stato interveniva con convinzione ma come si fa con un monumento da restaurare, non con una comunità di cittadini da sostenere. La Legge 171/1973, pur animata dalle migliori intenzioni, fu un'ulteriore affermazione di un principio che ritornava di secolo in secolo: Venezia non era più una "problema" dei veneziani, ora "ci pensiamo noi". Il che aveva aspetti positivi, perché determinava il coinvolgimento delle istituzioni più alte con i mezzi e le risorse più importanti, ma idealmente era la definitiva affermazione di un esproprio: per i veneziani rappresentava la perdita pressoché totale del possesso della loro città e della possibilità di incidere nelle scelte per il suo futuro. Una percezione che fu avvertita fortemente a Venezia [442]. La legge parlava di "vitalità socioeconomica" ma non dava ai veneziani strumenti per gestirla in proprio. Era, in questo senso, una forma di riconoscimento che conteneva già in sé i germi della frustrazione.

Significativa, a questo proposito, è la valutazione di Sandro Amorosino, giurista che aveva partecipato in prima persona alla redazione del testo nel 1972-73 e che di quella legge sarebbe poi diventato uno dei principali critici: Amorosino rilevò che uno dei difetti più evidenti della legge fu proprio il suo impianto eccessivamente centralista, poco attento al ruolo degli enti locali, e la frammentazione delle competenze tra soggetti istituzionali diversi che rese le procedure farraginose e l'attuazione stentata [443].

Una legge calata dall'altro, che –pur nata da buoni propositi– non poteva incidere in maniera decisiva nell'inversione di quel processo di decadenza ormai evidente e che nella migliore delle ipotesi avrebbe potuto solamente rallentare.

[442] Questa lettura in chiave antropologica del rapporto tra Stato e comunità veneziana si ispira alla riflessione sul riconoscimento "dall'esterno" sviluppata nel dibattito sul convegno Pellicani 2023, cit., relazione di G. Saccà.; Il carattere strutturalmente centralista della l. n. 171/1973 è stato rilevato da più parti fin dalla sua entrata in vigore. Sul punto cfr. S. Amorosino, *Venezia: dalle parole ai fatti (sulla Legge Speciale)*, Marsilio, Venezia 1975.

[443] S. Amorosino, Venezia: dalle parole ai fatti (sulla Legge Speciale), Marsilio, Venezia 1975; Id., La salvaguardia di Venezia, CEDAM, Padova 1996; Id., Il governo delle acque. La salvaguardia di Venezia: una storia amministrativa italiana, Donzelli, Roma 2002. Amorosino aveva collaborato alla redazione della legge speciale nel 1972-73, come risulta dal suo curriculum scientifico.; S. Amorosino, *La salvaguardia di Venezia*, CEDAM, Padova 1996; Id., *Il governo delle acque. La salvaguardia di Venezia: una storia amministrativa italiana*, Donzelli, Roma 2002. Amorosino aveva collaborato alla redazione della legge speciale nel 1972-73.

7.2 Il mutamento di una sensibilità: dalla crisi sociale alla tutela ambientale (anni Quaranta–1973)

– Venezia problema mondiale.

La legge 171/1973 era dunque incentrata su un concetto ben preciso: Venezia era un problema internazionale da risolvere, andava difeso il suo patrimonio storico-artistico prima di tutto. Quella scelta non fu casuale né priva di premesse; sicuramente fu piena di conseguenze. Derivò da una lunga sedimentazione culturale che aveva progressivamente trasformato Venezia in un caso eccezionale agli occhi dell'Italia e del mondo, un unicum da preservare con la stessa cura e dedizione applicabili ad un museo d'importanza mondiale. Per Venezia la salvezza non doveva partire dalla constatazione di un tessuto socioeconomico in disfacimento ma da un ambiente da salvaguardare, restaurare, difendere. Il cittadino non andava sostenuto, aiutato nel suo desiderio di voler risiedere in questa città, non perché questo fosse sbagliato ma semplicemente non interessava alla comunità nazionale ed internazionale. Venezia ora apparteneva al mondo intero e questo ne considerava solo l'aspetto storico-artistico-ambientale; quindi, se un "problema Venezia" esisteva era il mondo che doveva occuparsene. Capire la logica della tutela significa dunque risalire alle radici di quella rappresentazione, che risalivano a ben prima del 1973 [444].

– Premesse diverse: un passo indietro.

Le premesse erano state diverse: facendo per un attimo un passo temporale all'indietro si può notare che le discussioni e le denunce negli anni immediatamente successivi alla Seconda guerra mondiale partivano decisamente dalla situazione sociale; quindi, la logica della tutela aveva avuto radici diverse dalla mera salvaguardia. Già nell'aprile del 1946 il sindaco Giobatta Gianquinto aveva denunciato in consiglio comunale le condizioni disumane di centinaia di famiglie alla Giudecca, viventi in baracche dove – disse – «gli animali che vivono nelle stalle delle aziende agricole moderne hanno condizioni di vita superiori ai cittadini che vivono, che muoiono lì dentro, in quelle spelonche, in quelle topaie» [445]. Pochi anni dopo, nel novembre 1951, fu la volta del già ricordato intervento del deputato

[444] Sul rapporto tra rappresentazione culturale di Venezia e logica della tutela legislativa, cfr. L. Pietragnoli – M. Reberschak, *Dalla ricostruzione al problema di Venezia*, in *Storia di Venezia*, 2002, pp. 1-5 (prologo, "La regina malata").; https://documenti.camera.it/leg18/dossier/pdf/Am0070.pdf

[445] Venezia, Archivio Storico Comunale, Archivio Municipale, Verbali del Consiglio comunale, Registro 8.4.1946-30.7.1946, resoconto stenografico della seduta dell'8 aprile 1946, p. 14, cit. in Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., p. 2, nota 5.; Ivi.

veneziano Eugenio Gatto che aveva portato alla Camera la denuncia della «situazione angosciosa» dell'edilizia veneziana, citando lo studio del medico Raffaello Vivante del 1948. [446].

Quando il sindaco Angelo Spanio inventò l'ormai nota metafora della "regina malata" – immagine che si diffuse nell'intero globo e immediatamente recepita, al punto da diventare "l'idea prevalente" su Venezia – parlava ancora di una città attraversata da crisi economica, abitativa, sanitaria oltre che ambientale; la salvaguardia era di là da venire. Venezia dunque paziente illustre, in ogni caso bisognosa di cure esterne, soggetto incapace di curarsi da solo dunque bisognoso di assistenza di Stato: questa visione di Venezia è durata per decenni e tuttora è presente. Gli stessi veneziani, complice la politica locale, in buona parte ne sono convinti.

– Il convegno del 1962.

Quella metafora ebbe dunque un notevole e duraturo successo. La riprese, dieci anni dopo, il sindaco Giovanni Favaretto Fisca quando aprì il già citato convegno internazionale su «Il problema di Venezia», nell'ottobre 1962, parlando di «un consulto di medici internazionali attorno alla grande malata» [447]. Il convegno, che vide la partecipazione di studiosi, urbanisti e politici da molti paesi, si rivelò più ricco di diagnosi che di terapie. Tre furono i contributi più significativi: L'architetto e urbanista Giovanni Astengo, docente allo IUAV dal 1949 e fondatore della prima facoltà di Urbanistica in Italia proprio nell'Ateneo veneziano, uno tra i padri riconosciuti della pianificazione territoriale italiana, presentò una proposta «fortemente innovativa» incentrata sull'integrazione tra Venezia insulare e terraferma e su un approccio unitario al territorio lagunare – visione che andava ben oltre la semplice conservazione del patrimonio edilizio; Vittorio Cini, mecenate veneziano e fondatore dell'omonima Fondazione sull'isola di San Giorgio Maggiore, fu severo nel giudizio sulla legislazione esistente, sostenne che la legge speciale del 1956 era «irrisoria nelle cifre» quindi insufficiente rispetto alle reali necessità della città; il giurista veneziano Feliciano Benvenuti, professore di diritto amministrativo e tra i maggiori esperti italiani di diritto degli enti pubblici, ne confermò la «scarsa efficacia a causa delle sue insufficienze funzionali e strutturali», rilevando che i

[446] La relazione di Gatto alla Camera e i dati di Vivante (1948) sono in Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., p. 3.; La legge n. 798 del 5 aprile 1984, recante «Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia», introdusse il Comitatone — organismo presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri — come sede di coordinamento tra i soggetti istituzionali coinvolti. Sull'impianto e i limiti della seconda legge speciale cfr. S. Amorosino, *La salvaguardia di Venezia*, cit.

[447] Le parole di Favaretto Fiscca all'apertura del convegno del 4 ottobre 1962 sono in Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., p. 432 (sezione "Epilogo. Il consulto internazionale").; Il riconoscimento da parte dell'UNESCO di Venezia e della sua laguna come sito del patrimonio mondiale dell'umanità avvenne nel 1987. Sulla percezione internazionale di Venezia come patrimonio comune cfr. A. Bettin Lattes, *Dove andiamo a vivere*, Marsilio, Venezia 1998.

contributi ai privati erano del tutto inadeguati e che le procedure burocratiche finivano per scoraggiare ulteriormente i potenziali beneficiari.

Tre voci diverse, dunque, ma convergenti su un punto: gli strumenti legislativi disponibili erano inadeguati rispetto alla gravità del problema [448]. Al centro restarono soprattutto le tematiche della conservazione del patrimonio edilizio e ambientale, e della città storica intesa ormai sempre più come «centro storico» – categoria urbanistica che la riduceva a prezioso frammento da preservare piuttosto che città intera dotata di un centro, una periferia, quartieri residenziali e una propria dinamica sociale. Il tema dell'autonomia e dell'autogoverno da restituire anche solo in parte alla città sembrava dunque essere totalmente assente dall'orizzonte argomentativo e interpretativo del «Problema Venezia».

– Lo spopolamento inarrestabile e il Piano Regolatore Generale.

Nel frattempo, lo spopolamento era già in corso. La prima fase dell'esodo, avviatasi attorno al 1952, fu motivata inizialmente dal sovraffollamento e dal degrado: molte famiglie lasciarono la città insulare per Mestre e Marghera, dove c'era lavoro nell'industria chimica e petrolifera e dove si costruivano case nuove dotate di servizi. Quella prima fase, come annotarono gli stessi osservatori dell'epoca, contribuì in un primo momento a sollevare la città da un'insostenibile pressione demografica dato che essa era – a quel tempo – vittima di sovraffollamento [449]. Ma era chiaro che continuando con quel ritmo l'esodo da Venezia avrebbe provocato uno spopolamento più simile ad un abbandono, una città depressa e via via con sempre meno abitanti.

Negli stessi anni il **Piano Regolatore Generale**, elaborato sotto la guida dell'assessore Wladimiro Dorigo e approvato nel dicembre del 1962 dopo un iter travagliato di sette anni, tentò di affrontare in modo organico non solo il problema dell'incipiente spopolamento ma più in generale dare un quadro programmatico preciso per il futuro sviluppo della città e della terraferma. Si basava su quattro capisaldi fatta salva la tutela del centro storico contro abusi edilizi e sopraelevazioni: la creazione di un centro direzionale nell'area tra piazzale Roma e il canale della Giudecca per mantenere il centro vitale nella Città Storica, espansione controllata dal Comune della seconda zona industriale di Marghera, integrazione Venezia-Mestre con servizi, trasporti e infrastrutture a S.Guliano quindi in

[448] Sull'uso della categoria "centro storico" applicata a Venezia nel dibattito del convegno del 1962 e sulle relazioni di Astengo, Cini e Benvenuti, cfr. Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., pp. 432-434.; Sulla paralisi della pianificazione urbanistica a Venezia e sul conflitto di competenze tra enti locali e organi statali cfr. S. Amorosino, *Il governo delle acque*, cit.; si veda anche la relazione conclusiva della Commissione d'indagine parlamentare sui problemi di Venezia (1991-1992), che parlò esplicitamente di «fallimento» del Comitatone in relazione agli obiettivi della legge speciale.

[449] Sulla prima fase dell'esodo dal 1952 e sul suo significato demografico, cfr. Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., p. 4.; S. Amorosino, Il governo delle acque. La salvaguardia di Venezia: una storia amministrativa italiana, Donzelli, Roma 2002.

riva alla laguna, lavori di miglioramento per la mobilità (addirittura una strada sovra lagunare tra Punta Sabbioni e l'isola della Certosa) e la residenzialità nella Città Storica. Stravolto e amputato nel percorso tra consigli, ministeri e ricorsi, veti di ogni tipo, vere campagne organizzate per contrastarne uno o un altro aspetto, il piano, oggetto di numerosi tagli e revisioni, perse forza vincolante. I ricorsi e contro-ricorsi furono moltissimi e videro un'inconsapevole alleanza tra interessi privati e organizzazioni per la tutela storico-ambientale, come Italia Nostra, nel cercare in tutti i modi di boicottare l'attuazione del piano originario: ci riuscirono. Il piano – come avrebbe commentato amaramente Dorigo stesso – «nacque morto» e incapace di frenare speculazione e crisi demografica [450]. Questo probabilmente è il momento in cui cambia la "logica della tutela", passando da un focus sui problemi sociali alla salvaguardia ambientale - monumentale, e per altri versi dall'interesse pubblico prevalente all'influenza decisiva di quello privato; il cambiamento di una visione, quindi di una storia.

Degno di nota è che in quegl'anni una voce di peso, Eugenio Miozzi, che era stato ingegnere capo del Comune dal 1931 al 1954 e fautore di grandi opere urbanistiche, dedicò un intero saggio alla doppia crisi della città – *Lo sprofondamento e lo spopolamento di Venezia*, (Venezia, 1973) –, unendo già nel titolo due tra i fenomeni che la stavano consumando: lo sprofondamento fisico del suolo e lo spopolamento demografico [451]. Una visione decisamente lucida da una fonte molto autorevole.

– Gli effetti dell'"Acqua Granda" su piani e progetti.

L'"acqua alta" del 4 novembre 1966 travolse, insieme alle difese a mare dei murazzi, anche l'ultima illusione di un equilibrio possibile. L'evento passò alla storia e nella memoria ancor'oggi dei veneziani col nome di "Acqua Granda" e fu la dimostrazione pratica che il modello di sviluppo seguito nei decenni precedenti aveva reso Venezia strutturalmente più vulnerabile. La mareggiata innescò una durissima polemica contro le bonifiche in atto in laguna, riportando al centro del dibattito il nesso tra scelte industriali e crisi ambientale [452]. Nei sette anni che separarono l'Acqua Granda dall'approvazione della legge 171, la pressione internazionale – con la mobilitazione dell'UNESCO e dei comitati privati internazionali – spinse il legislatore italiano verso una risposta urgente, che però

[450] Sull'iter del piano regolatore generale e sul giudizio di Dorigo, cfr. Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., p. 221.; Comune di Venezia, Servizio Statistica e Ricerca, *Serie storiche della popolazione residente*, varie annate; si veda anche il report *Popolazione di Venezia*, We Are Here Venice, ottobre 2019.
[451] E. Miozzi, *Lo sprofondamento e lo spopolamento di Venezia*, Venezia, 1973 (conservato presso Biblioteca Nazionale Marciana, Museo Correr, Ca' Foscari BAUM).; Sulla mancata inversione del trend demografico nonostante la legge speciale cfr. Italia Nostra Venezia, *I residenti dal 1951 al 2014*, pubblicato sul sito istituzionale dell'associazione.
[452] Sull'alluvione del 4 novembre 1966 e la polemica sugli imbonimenti, cfr. Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., p. 433; cfr. anche G. Mariutti, *La legislazione speciale per Venezia e per la sua laguna*, tesi di dottorato, Università di Bologna, 2012, pp. 50-52, disponibile in AMS Dottorato, http://amsdottorato.unibo.it/5025/.; M. Passi, *Necessario il consenso popolare per il «risanamento» di Venezia*, «l'Unità», 24 novembre 1974, p. 8.

rimase ancorata alla logica della tutela emergenziale più che a una riforma strutturale del governo della città [453]. Una soluzione che guardava più alla crisi del momento che a garantire un futuro basato su un sistema amministrativo stabile, efficace, con strumenti legislativi e un ordinamento stabiliti, riproducibile, non più discutibili.

– La logica della legge 171.

La logica portante della 171 fu dunque quella della **salvaguardia**: proteggere l'ambiente paesistico, storico e artistico, difendere l'equilibrio idraulico, combattere l'inquinamento. Erano obiettivi reali e urgenti, ma erano anche obiettivi parziali. Wladimiro Dorigo nello stesso anno dell'approvazione della legge, scrisse in *Una legge contro Venezia* (Venezia, 1973) che le sopraelevazioni abusive, il degrado edilizio e la perdita di residenti non erano fenomeni naturali né inevitabili, ma il prodotto di scelte politiche precise che una logica di mera tutela ambientale non era in grado di correggere [454]. La Fondazione Pellicani ancor oggi parla esplicitamente di «fallimento di mezzo secolo di governance» proprio perché la legge aveva privilegiato la dimensione tecnico-ambientale senza affrontare le cause strutturali dello spopolamento e senza costruire strumenti di governo locale adeguati alla complessità della città [455].

La logica della salvaguardia, insomma, a quei tempi guardava alla città come a un manufatto da conservare, non si interrogava sulle ragioni per cui le persone la lasciavano, né si chiedeva cosa sarebbe rimasto di Venezia se la sua popolazione avesse continuato a diminuire. Quella domanda restò senza risposta per decenni, e la sua mancata risposta è forse la chiave per capire perché, oltre cinquant'anni dopo l'approvazione della 171, il bilancio della legislazione speciale appare a molti osservatori come un tentativo dall'esito amaro e largamente insufficiente.

[453] Sul ruolo della pressione internazionale nella genesi della legge 171/1973, cfr. Mariutti, *La legislazione speciale*, cit., pp. 50-55.; Ibid.
[454] W. Dorigo, *Una legge contro Venezia. Natura, storia, interessi nella questione della città e della laguna*, Roma, 1973, p. 76; Dorigo è citato anche in Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., nota 93.; M. Passi, *Necessario il consenso popolare per il «risanamento» di Venezia*, «l'Unità», 24 novembre 1974, p. 8. Sull'origine e la storia del Magistrato alle Acque cfr. la voce dedicata in *Storia di Venezia*, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma 1997. Ibid.
[455] Fondazione Gianni Pellicani, *Cinquant'anni di Legge Speciale per Venezia (1973-2023). Fallimento di mezzo secolo di governance in città*, resoconto del convegno del 25 marzo 2023, Auditorium M9, Mestre, disponibile su http://www.fondazionegiannipellicani.it.; Ibid.

7.3 La visione dello Stato centrale: Venezia «speciale» ma non autonoma

– Venezia e lo Stato centrale.

Il rapporto tra lo Stato italiano e Venezia nel periodo compreso tra l'approvazione della legge speciale del 1973 e la fine degli anni Ottanta fu segnato da una contraddizione di fondo che non venne mai pienamente risolta: da un lato, la ripetuta affermazione della eccezionalità della città lagunare e della conseguente necessità di trattamenti normativi differenziati; dall'altro, la sistematica resistenza a tradurre tale eccezionalità in un effettivo ampliamento delle competenze e dei poteri dell'amministrazione locale. Lo sguardo dello Stato era "paternalistico", protettivo ma sostanzialmente ambiguo: Venezia era «speciale» per ciò che richiedeva – risorse, attenzione, norme ad hoc – ma non per ciò che poteva decidere e gestire in proprio. Questa contraddizione, come si vedrà, non era un difetto sopravvenuto per cattiva applicazione, ma era inscritta nella struttura stessa della legge n. 171 fin dal momento della sua redazione: un difetto, cioè, riconoscibile ab origine [456].

– L'errore strutturale delle Leggi Speciali

La circostanza è tanto più significativa in quanto fu denunciata, fin dagli anni immediatamente successivi all'approvazione della legge, da voci autorevoli e non sospette di pregiudizio nei confronti del provvedimento. Tra queste, una molto qualificata, come si è detto nel paragrafo 1 è certamente quella di Sandro Amorosino, giurista che aveva partecipato in prima persona alla redazione di parte del testo nel 1972-73 e che sarebbe diventato successivamente il principale studioso della legislazione speciale veneziana. Amorosino, il quale evidentemente aveva avuto una linea che durante la redazione della legge stessa non era riuscito ad imporre, rilevando come uno dei difetti strutturali più evidenti della legge fosse proprio il suo impianto eccessivamente centralista, poco attento al ruolo degli enti locali [457], sottolineava come il **centralismo della legge speciale** – cioè l'opposto rispetto all'autonomia locale – fosse un difetto riconosciuto già in radice, non una lettura a posteriori degli storici. La specialità riconosciuta a Venezia era, in definitiva, una specialità che rafforzava il controllo dello Stato sulla città piuttosto che ampliare i poteri di chi la governava a favore di chi l'abitava. E il problema non fu risolto con la "Legge Speciale bis" per Venezia, ovvero la legge del 29 novembre

[456] Questa lettura in chiave antropologica del rapporto tra Stato e comunità veneziana si ispira alla riflessione sul riconoscimento "dall'esterno" sviluppata nel dibattito sul convegno Pellicani 2023, cit., relazione di G. Saccà.; Il carattere strutturalmente centralista della l. n. 171/1973 è stato rilevato da più parti fin dalla sua entrata in vigore. Sul punto cfr. S. Amorosino, *Venezia: dalle parole ai fatti (sulla Legge Speciale)*, Marsilio, Venezia 1975.

[457] S. Amorosino, Venezia: dalle parole ai fatti (sulla Legge Speciale), Marsilio, Venezia 1975; Id., La salvaguardia di Venezia, CEDAM, Padova 1996; Id., Il governo delle acque. La salvaguardia di Venezia: una storia amministrativa italiana, Donzelli, Roma 2002. Amorosino aveva collaborato alla redazione della legge speciale nel 1972-73, come risulta dal suo curriculum scientifico.; S. Amorosino, *La salvaguardia di Venezia*, CEDAM, Padova 1996; Id., *Il governo delle acque. La salvaguardia di Venezia: una storia amministrativa italiana*, Donzelli, Roma 2002. Amorosino aveva collaborato alla redazione della legge speciale nel 1972-73.

1984, n. 798 che integrava la legge speciale del ‘73 con nuovi finanziamenti sempre rivolti agli stessi obbiettivi: interventi di idraulica (difese maree, Mose ante litteram), disinquinamento laguna, urbanistica, recupero centro storico. Interventi sulla residenzialità erano previsti ma senza un vero piano [458], il che li rendeva di difficile attuazione.

Questa ambiguità venne quindi ribadita con evidenza nei ripetuti interventi integrativi e correttivi che il Parlamento apportò alla legge del 1973 nel corso degli anni successivi; la legge n.798 che diede vita al cosiddetto “Comitatone” ne ampliò la sfera d’intervento e aumentò i finanziamenti, ma non modificò nella sostanza il sistema di governo della città né l’architettura istituzionale. La dispersiva suddivisione delle competenze rimase e in più fu creato un comitato ministeriale di coordinamento composto da: il Presidente del Consiglio dei Ministri (o delegato), i Ministri dei Lavori Pubblici, Trasporti, Finanze, Beni Culturali, il Presidente Regione Veneto, i Sindaci di Venezia e Chioggia, 6-8 tecnici nominati dal Presidente del Consiglio (ingegneri idraulici, urbanistici, storici) … la stampa lo chiamò “Il Comitatone”[459]. Il ruolo prevalente di quegli organi statali estranei alla città non venne scalfito mentre il Comune continuò a essere uno tra i molti attori del sistema piuttosto che il suo centro decisionale. Tutto aumentò ma la logica era sempre la stessa: più risorse, più norme, più controlli; ma non più autonomia [460].

La reticenza dello Stato centrale a riconoscere a Venezia un margine, anche minimo, di autogoverno, aveva radici tanto politiche quanto culturali. Sul piano politico, la concessione di un'autonomia effettiva a Venezia avrebbe potuto fare precedente, aprendo la strada a rivendicazioni analoghe da parte di altre realtà territoriali. In un sistema politico come quello italiano del dopoguerra, fortemente centralista e diffidente verso le autonomie locali – nonostante una Costituzione che riconosceva quelle in essere e ne consentiva di nuove – questa prospettiva era vista con sospetto dalle forze che controllavano il governo nazionale. I partiti di maggioranza a Roma avevano interesse a mantenere il controllo delle risorse pubbliche come strumento di consenso, e la gestione centralizzata dei fondi della legge speciale rispondeva perfettamente a questa logica [461].

---

[458] Sul rapporto tra rappresentazione culturale di Venezia e logica della tutela legislativa, cfr. L. Pietragnoli – M. Reberschak, *Dalla ricostruzione al problema di Venezia*, in *Storia di Venezia*, 2002, pp. 1-5 (prologo, "La regina malata").; https://documenti.camera.it/leg18/dossier/pdf/Am0070.pdf

[459] Venezia, Archivio Storico Comunale, Archivio Municipale, Verbali del Consiglio comunale, Registro 8.4.1946-30.7.1946, resoconto stenografico della seduta dell'8 aprile 1946, p. 14, cit. in Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., p. 2, nota 5.; Ivi.

[460] La relazione di Gatto alla Camera e i dati di Vivante (1948) sono in Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., p. 3.; La legge n. 798 del 5 aprile 1984, recante «Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia», introdusse il Comitatone — organismo presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri — come sede di coordinamento tra i soggetti istituzionali coinvolti. Sull'impianto e i limiti della seconda legge speciale cfr. S. Amorosino, *La salvaguardia di Venezia*, cit.

[461] Le parole di Spanio nella conferenza stampa del 17 maggio 1952 sono riportate in Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., p. 1.; Sul ruolo del sistema partitico italiano nella gestione centralizzata delle risorse pubbliche nel secondo dopoguerra cfr., in generale, P. Ginsborg, *Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi*, Einaudi, Torino 1989.

Il modo in cui l'Italia si prendeva cura di Venezia era sottoposto al giudizio del mondo, mentre sul piano culturale pesava l'idealizzazione della città come un patrimonio troppo prezioso per essere affidato alla sola cura dei suoi abitanti. Questa concezione era condivisa non soltanto da politici e funzionari di stato, ma anche da settori importanti dell'intellettualità e dell'opinione pubblica nazionale e internazionale. L'idea che Venezia «appartenesse al mondo» – suggestiva e culturalmente fondata – si prestava facilmente a diventare la giustificazione ideologica per sottrarre ai veneziani il controllo e la gestione fondamentale della propria città. In fondo, se Venezia era patrimonio dell'umanità, come poteva essere lasciata alle decisioni di un'amministrazione autonoma soggetta alle pressioni quotidiane della politica locale e agli interessi economici particolari? [462].

– Le conseguenze e gli effetti.

Le conseguenze di questo atteggiamento furono rilevanti anche sul piano della programmazione urbana e territoriale. Il **Piano Regolatore Generale del Comune**, strumento fondamentale per la gestione dello sviluppo urbano, rimase per lunghi anni in una condizione di incertezza e di incompletezza, proprio perché le scelte urbanistiche di fondo erano condizionate da vincoli e da interventi statali che il Comune non poteva controllare né prevedere con certezza. La laguna era soggetta alla pianificazione del Magistrato alle Acque che dipendeva dal Ministero dei Lavori; le aree sottoposte a vincolo paesaggistico dipendevano dalle Soprintendenze; le zone industriali di Marghera erano oggetto di trattative tra Stato, Regione, Comune e grandi gruppi industriali in cui l'ente locale aveva un peso relativamente modesto. In questo quadro, la pianificazione comunale assumeva inevitabilmente un carattere parziale e frammentario e le grandi scelte strategiche per il futuro della città venivano di fatto rimesse a tavoli decisionali romani [463].

La condizione di Venezia «speciale ma non autonoma» produsse anche effetti paradossali sul piano dell'identità politica locale. La consapevolezza che le risorse destinate alla città provenivano in larga misura dallo Stato centrale, e che le decisioni fondamentali venivano prese a Roma piuttosto che a Venezia, alimentava un sentimento di dipendenza e di frustrazione che in alcuni casi incontrava le più antiche rivendicazioni autonomistiche della tradizione veneta. La legge speciale, con la sua logica

[462] Le parole di Favaretto Fiscca all'apertura del convegno del 4 ottobre 1962 sono in Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., p. 432 (sezione "Epilogo. Il consulto internazionale").; Il riconoscimento da parte dell'UNESCO di Venezia e della sua laguna come sito del patrimonio mondiale dell'umanità avvenne nel 1987. Sulla percezione internazionale di Venezia come patrimonio comune cfr. A. Bettin Lattes, *Dove andiamo a vivere*, Marsilio, Venezia 1998.
[463] Sull'uso della categoria "centro storico" applicata a Venezia nel dibattito del convegno del 1962 e sulle relazioni di Astengo, Cini e Benvenuti, cfr. Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., pp. 432-434.; Sulla paralisi della pianificazione urbanistica a Venezia e sul conflitto di competenze tra enti locali e organi statali cfr. S. Amorosino, *Il governo delle acque*, cit.; si veda anche la relazione conclusiva della Commissione d'indagine parlamentare sui problemi di Venezia (1991-1992), che parlò esplicitamente di «fallimento» del Comitatone in relazione agli obiettivi della legge speciale.

di tutela senza autonomia, si inseriva così — suo malgrado — in una sequenza storica di lunga durata in cui Venezia aveva sempre ricevuto da uno Stato centrale riconoscimenti formali della propria eccezionalità senza che questi corrispondessero mai ad una effettiva possibilità di autonoma amministrazione.

Vi era poi una dimensione concreta e quotidiana di questa dipendenza che sfuggiva spesso alle analisi di carattere giuridico-istituzionale ma che pesava in modo tangibile sulla vita amministrativa della città. I funzionari comunali, i tecnici, gli assessori si trovavano sistematicamente nella condizione di dover attendere autorizzazioni, pareri, nulla osta da uffici romani che non sempre conoscevano le specificità della realtà lagunare e che operavano secondo logiche e tempi propri, indifferenti alle urgenze locali. Non era raro che progetti di restauro o di risanamento edilizio restassero bloccati per anni in attesa di pronunciamenti di organi statali, mentre il degrado fisico degli edifici avanzava inesorabile. La burocrazia della tutela produceva così, paradossalmente, un ulteriore deterioramento di ciò che avrebbe dovuto proteggere.

– Il caos istituzionale nella governance veneziana

Né va trascurato il fatto che la moltiplicazione dei soggetti istituzionali coinvolti nella governance veneziana creava le condizioni materiali per una continua conflittualità tra le istituzioni. Comune, Regione, Magistrato alle Acque, Provveditorato alle Opere Pubbliche, Soprintendenze, Ministero dei Lavori Pubblici, Ministero per i Beni Culturali: ciascuno di questi attori portava alla gestione della città la propria visione parziale, i propri interessi organizzativi, le proprie priorità di bilancio. Una confusione e spesso sovrapposizione di ruoli ancora non del tutto risolta nella Venezia di oggi. Il Comitatone, istituito dalla seconda legge speciale del 1984 con l'ambizione di fungere da sede di coordinamento e di sintesi, si rivelò ben presto incapace di assolvere a questa funzione: piuttosto che luogo di decisione, divenne per lo più sede di ratifica di accordi già raggiunti in altri tavoli o, peggio, arena di rinvii e di veti incrociati. Il fallimento del Comitatone era in fondo il fallimento di un’intera impostazione: non si poteva coordinare dall'alto ciò che avrebbe dovuto essere governato dal basso, con una conoscenza sul campo, una chiara gerarchia di responsabilità e un soggetto istituzionale capace di rispondere del risultato davanti ai cittadini.

– Il MOSE

Nessun caso incarnò quella paralisi istituzionale più compiutamente della vicenda del MOSE. Il progetto di difesa della laguna dalle acque alte, concepito tecnicamente fin dagli anni Ottanta, ma intervento già previsto dalla Legge Speciale del 1973, e divenuto oggetto di un confronto sempre più

aspro nei decenni successivi, fu il terreno su cui la sovrapposizione di competenze, la conflittualità tra enti e l'assenza di un centro decisionale riconosciuto, produssero i loro effetti più vistosi. Amorosino descrisse la vicenda con un'efficacia difficilmente superabile: «È così iniziata una vera telenovela amministrativa all'italiana. Una storia di veti pregiudiziali anche solo a progettare le dighe mobili, della paralisi decisionale del governo locale e di quello nazionale» [464]. A quella paralisi delle istituzioni si aggiunse la spaccatura della stessa popolazione veneziana, che si divise pressoché a metà tra favorevoli e contrari. Una parte del dibattito ambientale trasformò criticità tecniche reali – i costi, l'impatto sulla morfologia lagunare, l'incertezza sull'efficacia a lungo termine – in argomenti di opposizione generale, per certi aspetti ideologica, contribuendo a irrigidire il confronto e a rendere difficilmente praticabile qualsiasi soluzione operativa. Il risultato fu che al caos istituzionale generato dalla sovrapposizione dei poteri, si sommò il caos di una città incapace di esprimere una volontà unitaria. Il tutto confluente in un circolo vizioso nel quale l'assenza di un governo locale autorevole impediva la sintesi, e la mancanza di sintesi giustificava l'intervento dall'alto.

[464] Sulla prima fase dell'esodo dal 1952 e sul suo significato demografico, cfr. Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., p. 4.; S. Amorosino, Il governo delle acque. La salvaguardia di Venezia: una storia amministrativa italiana, Donzelli, Roma 2002.

7.4. La delusione delle aspettative locali

– Speranze e delusioni.

Quando la legge n. 171 fu approvata nell'aprile del 1973, a Venezia ci fu chi la accolse come una svolta attesa da troppo tempo. Dopo l'alluvione del 1966, dopo anni di denunce inascoltate, dopo le campagne internazionali per la salvaguardia della città, lo Stato sembrava finalmente riconoscere che Venezia non poteva essere abbandonata a sé stessa. Le aspettative erano alte: non solo il restauro degli edifici e la difesa dalle acque alte, ma la rivitalizzazione economica e sociale di una città che si stava svuotando con una velocità allarmante. Nel 1971 il centro storico contava ancora 108.426 abitanti, già in caduta libera rispetto ai 174.808 del 1951: ogni anno migliaia di veneziani abbandonavano calli e campielli per trasferirsi a Mestre o altrove, attratti da affitti più bassi, case più grandi, una vita quotidiana meno faticosa [465]. La legge speciale avrebbe dovuto invertire quella tendenza. Non lo fece [466].

– L'articolo di Mario Passi

La delusione non tardò a manifestarsi. Già nel novembre 1974, appena un anno e mezzo dopo l'approvazione della legge, il giornalista Mario Passi scrisse sull'«Unità» un articolo che fotografava con precisione il corto circuito in atto. La Giunta veneziana di centrosinistra aveva cercato di avviare le prime esperienze di risanamento nel sestiere di Castello, ma si era trovata «di fronte al vero e proprio sbarramento degli abitanti interessati», che avevano risposto con un secco rifiuto: «Non ci opponiamo al restauro delle nostre case. Vogliamo però che il trasferimento provvisorio avvenga in abitazioni vicine. E vogliamo precise garanzie di poter tornare nei nostri appartamenti, senza che gli affitti diventino insostenibili per i nostri redditi» [467]. Era la voce di una città che non intendeva subire passivamente un piano calato dall'alto, ma che chiedeva di essere parte attiva delle decisioni che la riguardavano.

Passi individuò con lucidità il nodo centrale del problema. «L'attuazione della legge speciale», scrisse, «non può avvenire sulla testa della popolazione, ma con il suo consenso, la sua collaborazione». E

[465] Sull'iter del piano regolatore generale e sul giudizio di Dorigo, cfr. Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., p. 221.; Comune di Venezia, Servizio Statistica e Ricerca, *Serie storiche della popolazione residente*, varie annate; si veda anche il report *Popolazione di Venezia*, We Are Here Venice, ottobre 2019.
[466] E. Miozzi, *Lo sprofondamento e lo spopolamento di Venezia*, Venezia, 1973 (conservato presso Biblioteca Nazionale Marciana, Museo Correr, Ca' Foscari BAUM).; Sulla mancata inversione del trend demografico nonostante la legge speciale cfr. Italia Nostra Venezia, *I residenti dal 1951 al 2014*, pubblicato sul sito istituzionale dell'associazione.
[467] Sull'alluvione del 4 novembre 1966 e la polemica sugli imbonimenti, cfr. Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., p. 433; cfr. anche G. Mariutti, *La legislazione speciale per Venezia e per la sua laguna*, tesi di dottorato, Università di Bologna, 2012, pp. 50-52, disponibile in AMS Dottorato, http://amsdottorato.unibo.it/5025/.; M. Passi, *Necessario il consenso popolare per il «risanamento» di Venezia*, «l'Unità», 24 novembre 1974, p. 8.

aggiunse che il piano del centro storico non poteva essere «un piano meramente edilizio»: doveva «affrontare positivamente i problemi delle attività economiche e produttive, delle strutture sociali, dei servizi civili: i problemi dai quali dipende se Venezia resterà un centro vivo o continuerà a spopolarsi per diventare una città "stagionale", una residenza turistica per grandi ricchi» [468]. Scritto nel 1974, quel giudizio suonava come un avvertimento. Riletto cinquant'anni dopo, suona come una profezia.

Il medesimo articolo puntava il dito contro un altro difetto strutturale che si era reso evidente fin dai primi mesi di applicazione della legge: l'assenza di un raccordo scientifico e tecnico adeguato. Passi denunciava il governo per non aveva insediato il comitato tecnico scientifico che doveva affrontare questa materia e realizzare gli indirizzi della legge speciale. Un caso emblematico, che racchiude in sé tutta la contraddizione del sistema, riguarda il Magistrato alle Acque. Istituito dalla Repubblica di Venezia nel 1501, era stato per secoli il presidio istituzionale che garantiva alla Serenissima il governo sovrano della laguna: un organismo che decideva, pianificava, interveniva con autorità propria, incarnando meglio di qualsiasi altro ente la capacità dei veneziani di gestire autonomamente il loro ambiente. Nel secondo Novecento di quell'istituzione era rimasto il nome. Inglobata nell'apparato ministeriale, ridotta a dipendenza periferica del Ministero dei Lavori Pubblici, privata di risorse umane e finanziarie adeguate, al momento dell'entrata in vigore della legge speciale del 1973 si presentava «in piena crisi di uomini, strumenti ed efficienza». Eppure, sull'antico Magistrato gravava il compito di essere «il garante della centralità dell'attuazione della legge speciale», con il potere addirittura di sostituirsi a Regione e Comune qualora questi non avessero rispettato le proprie scadenze [469]. L'ironia storica era bruciante: proprio l'ente che la Serenissima aveva creato per governare sovranamente la laguna era diventato uno strumento inefficace nelle mani del governo di Roma, incapace di fare ciò che per secoli aveva fatto con eccellenza. La perdita della capacità e della possibilità di autogoverno veneziano non poteva trovare simbolo più significativo.

Non era un caso isolato: era la spia di un sistema che aveva promesso molto sulla carta e si era trovato impreparato nel momento della prova. La volontà centralistica di imporre dall'alto le linee della programmazione, osservava ancora Passi, si rivelava «contraria al principio della stessa efficienza», ed era non solo ingiusta, dunque, ma controproducente [470].

[468] Sul ruolo della pressione internazionale nella genesi della legge 171/1973, cfr. Mariutti, *La legislazione speciale*, cit., pp. 50-55.; Ibid.
[469] W. Dorigo, *Una legge contro Venezia. Natura, storia, interessi nella questione della città e della laguna*, Roma, 1973, p. 76; Dorigo è citato anche in Pietragnoli-Reberschak, *Dalla ricostruzione*, cit., nota 93.; M. Passi, *Necessario il consenso popolare per il «risanamento» di Venezia*, «l'Unità», 24 novembre 1974, p. 8. Sull'origine e la storia del Magistrato alle Acque cfr. la voce dedicata in *Storia di Venezia*, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma 1997. Ibid.
[470] Fondazione Gianni Pellicani, *Cinquant'anni di Legge Speciale per Venezia (1973-2023). Fallimento di mezzo secolo di governance in città*, resoconto del convegno del 25 marzo 2023, Auditorium M9, Mestre, disponibile su http://www.fondazionegiannipellicani.it.; Ibid.

– Segnali inascoltati

C'è amarezza, per chi ama Venezia, nel rileggere quelle cifre e quegli avvertimenti. Perché dietro ogni unità statistica sullo spopolamento c'era una famiglia che aveva deciso di andarsene: chi aveva trovato un appartamento a Mestre con un bagno vero e il riscaldamento, chi non riusciva più a pagare l'affitto, chi aveva aperto una bottega e si era accorto che i clienti veneziani diminuivano e i turisti non compravano né pane né verdura. Le categorie economiche della città – commercianti, artigiani, piccoli e grandi imprenditori – avevano accolto la legge speciale con la speranza concreta che finalmente qualcuno a Roma avesse capito che Venezia non era solo un monumento da lucidare, un museo da conservare, ma un posto dove si viveva, si lavorava, si crescevano i figli. Quella speranza si scontrò presto con la realtà: i fondi arrivavano a singhiozzo, le procedure erano interminabili, l'esodo dalla città non si fermava e quando i soldi alla fine scendevano fino al livello comunale erano già in buona parte consumati dai passaggi intermedi. Gli artigiani che lavoravano in botteghe umide al piano terra aspettavano contributi per il risanamento che non arrivavano mai, o arrivavano troppo tardi, quando il danno era già fatto e la decisione di trasferirsi già presa. Mancava un'autorità di riferimento, un ente locale a cui rivolgersi, un collegamento o un tramite che permettesse ai cittadini un contatto con il punto di partenza da cui arrivavano le sovvenzioni.

Quei segnali restarono inascoltati e le criticità non considerate. Nei decenni successivi il centro storico continuò a perdere abitanti a un ritmo che nessuna legge speciale riuscì ad arrestare: 95.222 nel 1981, 78.165 nel 1991, 66.386 nel 2001 [471]. Ogni decennio portava via diecimila veneziani, e al loro posto avanzava la monocoltura turistica che qualcuno aveva intravisto già nel 1974. Le botteghe degli artigiani chiudevano, i negozi di vicinato lasciavano il posto alle bancarelle dei souvenir, i bambini nelle scuole del centro storico diventavano sempre meno. La legge speciale aveva stanziato miliardi, ma non aveva cambiato la direzione di marcia.

– Un altro fallimento

Massimo Cacciari, che quella direzione di marcia avrebbe cercato di contrastare nei suoi mandati da sindaco a partire dal 1993, riconobbe a distanza di cinquant'anni il fallimento di fondo. Intervistato nel 2023 in occasione del cinquantesimo anniversario della legge, disse senza mezzi termini che «la legge era monca perché non definiva bene le competenze e il ruolo del Comune era del tutto marginale». E ricordò una battaglia emblematica condotta invano a Bruxelles per ottenere condizioni fiscali più favorevoli per gli artigiani veneziani, costretti a lavorare in situazioni strutturalmente svantaggiate rispetto a qualsiasi concorrente continentale: «Progetto che a Bruxelles non è stato

[471] Comune di Venezia, Servizio Statistica e Ricerca, *Serie storiche della popolazione residente*, cit.

assolutamente accolto e ha avuto un blandissimo appoggio delle autorità nazionali. Se lo ricordano bene gli artigiani, che con me condussero quella inutile battaglia» [472].

La commissione parlamentare d'indagine sui problemi di Venezia, istituita tra il 1991 e il 1992, arrivò a conclusioni simili con il linguaggio sobrio dei documenti istituzionali. Già allora si parlò esplicitamente di «fallimento» del Comitatone e dell'impianto di governo costruito attorno alla legge speciale. La città veniva descritta come paralizzata da «veti incrociati», con le decisioni strategiche rinviate di anno in anno e quelle che venivano prese erano assunte quasi sempre nella forma di «atti di forza, decisioni dall'alto» [473]. Era la conferma di quanto i veneziani sapevano già da vent'anni: il modello istituzionale non funzionava.

– Conclusioni

Guardando indietro, la delusione delle aspettative locali seguì un percorso preciso. Prima venne la speranza, alimentata dalla solennità della legge e dalle promesse del legislatore che l'accompagnavano con la fanfara governativa ad esaltarne la portata. Poi vennero i primi scontri con la realtà – il sestiere di Castello che si ribellava ai piani meramente edilizi, il comitato scientifico mai insediato, il Magistrato alle Acque in crisi .... Poi venne la rassegnazione, che non era tuttavia silenziosa: i veneziani continuarono a protestare, a scrivere, a organizzarsi, a portare le proprie ragioni nei consigli di quartiere e nelle assemblee pubbliche. Ma il centro di gravità delle decisioni restava altrove. Come con la Francia nel 1797, come con l'Austria nel 1815, come con il regno d'Italia nel 1866, anche stavolta il destino della città non era nelle sue proprie mani ed essa non aveva facoltà di decidere su nessuna delle questioni più vitali, relegata in un ruolo di assoluta marginalità nelle scelte fondamentali che la riguardavano [474].

[472] M. Cacciari, intervista rilasciata al *Corriere del Veneto*, 17 aprile 2023.
[473] Relazione conclusiva della Commissione parlamentare d'indagine conoscitiva sui problemi di Venezia, Camera dei deputati, X Legislatura, 1991-1992; citata in Fondazione Gianni Pellicani, *Cinquant'anni di Legge Speciale per Venezia (1973-2023). Fallimento di mezzo secolo di governo della città*, relazione introduttiva, marzo 2023.; R.D.L. 15 luglio 1926, n. 1317, *Aggregazione al Comune di Venezia dei comuni di Mestre, Favaro Veneto, Chirignago e Zelarino*, in «Gazzetta Ufficiale», n. 183, 9 agosto 1926, consultabile su Normativa.
[474] Il paragone con le dominazioni storiche precedenti è un filo interpretativo che attraversa l'intera tesi: cfr. i capitoli precedenti del presente lavoro.; La proposta di legge di iniziativa popolare depositata al Consiglio Regionale del Veneto il 26 settembre 2013 (presentatore Marco Sitran) ricorda esplicitamente che «l'unificazione avvenne per effetto di un Regio Decreto fascista emanato senza alcuna consultazione popolare».

CAPITOLO VIII

Venezia e Mestre: identità, amministrazione e referendum per la separazione (1979–2019)

8.1. La nascita del problema amministrativo

Il 15 luglio 1926 un Regio Decreto-legge cancellò con un tratto di penna quattro comuni autonomi — Mestre, Favaro Veneto, Chirignago e Zelarino — incorporandoli nel Comune di Venezia [475]. Non fu una fusione concordata né il frutto di una consultazione popolare: fu un atto amministrativo imposto dall'alto, emanato dal governo fascista senza che le popolazioni interessate fossero state chiamate ad esprimersi [476]. Mestre, al momento dell'annessione, contava circa 31.000 abitanti e possedeva una propria struttura municipale, una propria storia civica e una propria identità urbana. Tutto questo cessò di esistere formalmente il 9 agosto 1926, data di pubblicazione del decreto sulla Gazzetta Ufficiale [477].

– La fine annunciata.

Sergio Barizza, che ha ricostruito con precisione i passaggi che portarono a quell'esito, ha parlato giustamente di «fine annunciata»: non un evento improvviso, ma il risultato di un processo lungo, avviato almeno un decennio prima e alimentato da logiche che attraversavano trasversalmente gli schieramenti politici [478]. Per capire perché Venezia volle inglobare Mestre occorre tornare indietro di qualche anno e guardare alla questione portuale, che fu il motore reale dell'intera vicenda.

Agli inizi del Novecento Venezia aveva avviato l'espansione del proprio sistema portuale verso la terraferma. La Stazione Marittima di Santa Marta costituiva il polo commerciale della città lagunare,

---

[475] Relazione conclusiva della Commissione parlamentare d'indagine conoscitiva sui problemi di Venezia, Camera dei deputati, X Legislatura, 1991-1992; citata in Fondazione Gianni Pellicani, *Cinquant'anni di Legge Speciale per Venezia (1973-2023). Fallimento di mezzo secolo di governo della città*, relazione introduttiva, marzo 2023.; R.D.L. 15 luglio 1926, n. 1317, *Aggregazione al Comune di Venezia dei comuni di Mestre, Favaro Veneto, Chirignago e Zelarino*, in «Gazzetta Ufficiale», n. 183, 9 agosto 1926, consultabile su Normativa.

[476] Il paragone con le dominazioni storiche precedenti è un filo interpretativo che attraversa l'intera tesi: cfr. i capitoli precedenti del presente lavoro.; La proposta di legge di iniziativa popolare depositata al Consiglio Regionale del Veneto il 26 settembre 2013 (presentatore Marco Sitran) ricorda esplicitamente che «l'unificazione avvenne per effetto di un Regio Decreto fascista emanato senza alcuna consultazione popolare».

[477] Il dato demografico di 31.000 abitanti è ricavabile da S. Barizza, *Come si arrivò all'annessione a Venezia della zona di Malcontenta e dei comuni di Chirignago, Favaro, Mestre e Zelarino (1806–1926)*, in *Mestre infedele. Confini comunali in terraferma e rapporti tra Mestre e Venezia*, a cura di P. Brunello, Portogruaro, Nuova Dimensione, 1989, pp. 12–26.

[478] S. Barizza, *Storia di una fine annunciata. Cronaca dei piccoli passi verso la fine dell'autonomia amministrativa del Comune di Mestre*, in *La città invisibile. Storie di Mestre*, Atti del convegno, a cura di D. Canciani, Venezia, Arsenale Editrice, 1990, pp. 71–86.

ma le esigenze di un porto industriale moderno richiedevano spazi che la morfologia insulare non poteva offrire. L'area dei Bottenighi — o Bottenigo — situata di fronte alla Stazione Marittima, sulla sponda di terraferma della laguna, apparve come la soluzione naturale: un territorio da bonificare e da destinare alle attività industriali e portuali che Venezia non riusciva più a contenere entro i propri confini [479]. Il problema era che quell'area ricadeva nel territorio comunale di Mestre. Nel frattempo, la popolazione mestrina era cresciuta rapidamente: dai circa 5.000 abitanti di fine Ottocento era salita a 17.092 nel 1901, a 19.195 nel 1913, fino a 25.303 nel 1921[480]. Mestre non era più un borgo rurale ma una città in piena espansione demografica e produttiva, proprio mentre Venezia ne rivendicava il controllo amministrativo.

– Dov'è porto, è Venezia.

La logica che guidò l'amministrazione veneziana fu semplice e consequenziale: dove si estendeva il porto di Venezia doveva estendersi anche il territorio comunale di Venezia. Le carte geografiche del 1913 avevano designato quella zona come «Porto di Mestre», suscitando le immediate proteste del sindaco veneziano Grimani, che segnalò la questione a Roma come un'inaccettabile attribuzione simbolica [481]. Il porto ai Bottenighi veniva allora considerato un porto sussidiario della Marittima – una sua propaggine funzionale, non un'entità autonoma – e su questa base Venezia rivendicò la propria sovranità sull'intera area. Barizza ha dedicato una sezione specifica a questa vicenda, intitolata significativamente *Porti di Venezia e non porto di Mestre*, sottolineando come la questione toponomastica nascondesse in realtà una disputa di sovranità territoriale [482].

La convenzione tra privati e comune del 1917 per la costruzione del porto industriale portò la questione in consiglio comunale. Ciò che emerse in quella sede rivelò quanto l'idea dell'annessione fosse già matura, e quanto trasversale fosse il consenso che la sosteneva. La minoranza socialista, nella persona di E. Musatti, pur esprimendo alcune riserve sulla natura della convenzione, si dichiarò favorevole all'espansione portuale in terraferma e andò oltre, proponendo di inglobare nel comune di Venezia l'intero territorio di Mestre [483]. Era il 1917: nove anni prima che il Capo del Governo Benito Mussolini firmasse il decreto. L'annessione del 1926 fu dunque la realizzazione non improvvisa né inaspettata, di un progetto che l'intera classe politica veneziana – maggioranza e opposizione – aveva già elaborato e sostenuto in sede consiliare.

[479] Sul porto industriale di Marghera e la sua genesi si veda quanto già trattato nel CAP VI della presente tesi.
[480] I dati demografici di Mestre sono ricavati da Barizza, *Storia di una fine annunciata*, cit., pp. 78–82.
[481] Barizza, *Storia di una fine annunciata*, cit., p. 83.
[482] Ivi, pp. 83–85. Il titolo della sezione è *Porti di Venezia e non porto di Mestre*.
[483] Ivi, p. 83. La proposta di Musatti in sede consiliare è riportata da Barizza come elemento significativo della trasversalità politica del progetto annessionistico.

– La profetica petizione di Talamini.

Pochi mesi dopo quella seduta, il 6 novembre 1917, il direttore del Gazzettino Talamini presentò al sindaco Grimani una petizione firmata dagli operai veneziani del porto. Era un documento importante, un monito che conteneva una lucida previsione: raccoglieva la preoccupazione diffusa tra i lavoratori che lo spostamento delle attività industriali e portuali in terraferma avrebbe significato la loro espulsione dalla città [484]. Talamini e i firmatari chiedevano di non spogliare Venezia delle sue attività storiche – i cantieri, il porto, il lavoro manifatturiero – ammonendo che cacciare la massa operaia avrebbe significato svuotare la città di una parte essenziale di sé. Il senso profondo di quella petizione era che Venezia non era solo una città di pietre e di monumenti: era una comunità di lavoratori, e quella comunità rischiava di essere sacrificata sull'altare di un'espansione economica che avrebbe giovato ai capitali più che alle persone. Ma soprattutto avrebbe trasformato la spina dorsale economica della città destinata, a quel punto, a diventare un semplice museo per turisti [485]. La petizione presentata da Talamini, letta a distanza di un secolo, suona come una profezia e un ammonimento: lo spopolamento della città storica e la disgregazione del suo tessuto socioeconomico, che sarebbero diventati i problemi centrali della seconda metà del Novecento veneziano, erano già prefigurati in quelle righe del 1917.

–Una città di terraferma si sviluppa attorno al porto

Lo sviluppo del porto industriale ai Bottenighi procedette, e con esso le pressioni per estendere la giurisdizione di Venezia sul quell'area. Negli anni successivi alla Grande Guerra, la crescita demografica e industriale di Mestre accelerò ulteriormente: attratti dall'offerta di lavoro nelle industrie chimiche e meccaniche del nascente polo di Marghera, migliaia di lavoratori si insediarono in terraferma, provenienti da Venezia ma anche dalle realtà rurali circostanti, modificando rapidamente gli equilibri demografici, economici ed urbanistici dell'intera area. Non solo nacque un grande porto industriale alle spalle di Venezia ma col tempo un'area urbana di grandi dimensioni composta dall'abitato di Marghera, l'allargamento di Chirignago e Favaro e la crescita demografica impetuosa di Mestre. Uno sviluppo provocato da quella scelta di industrializzazione, pensata e poi realizzata in quella determinata area; una scelta che quindi determinò una svolta storica di grandi dimensioni per il territorio, che fu stravolto e con esso il rapporto tra Venezia e la sua terraferma. Venezia, che nei secoli della Serenissima, aveva sempre impedito, per precisa scelta politica, che

[484] Ivi, pp. 86–87. La petizione fu presentata da Talamini al sindaco Grimani il 6 novembre 1917.
[485] Ibidem.

sulle sponde della laguna nascessero nuclei urbani di grande consistenza, si trovò di fronte ad una realtà sempre più importante che sfuggiva al proprio controllo [486].

– Mestre inglobata; identità cancellata.

Il Regio Decreto del 1926 chiuse quella fase con una soluzione radicale. Michele Casarin ha osservato che l'atto fu «compiuto senza la ricerca del consenso» [487]: una fusione per incorporazione che trasformò Mestre da comune autonomo a frazione di Venezia, cancellando un'identità municipale costruita nei secoli e sopravvissuta attraverso il dominio veneziano, quello napoleonico e quello austriaco. La motivazione ufficiale era coordinare sotto un'unica guida politico-economica lo sviluppo del porto e dell'industria chimica; la conseguenza fu la creazione di un ente amministrativo comunale profondamente squilibrato, in cui due realtà urbane radicalmente diverse – per morfologia, storia, vocazione economica e identità collettiva – si trovarono legate in un matrimonio che nessuna delle due aveva scelto liberamente [488].

La «fine annunciata» di Barizza non era dunque soltanto la fine dell'autonomia comunale mestrina: era anche l'inizio di un problema amministrativo che il Novecento veneziano non sarebbe mai riuscito a risolvere, e che avrebbe alimentato per decenni una tensione destinata a riemergere, con forza crescente, prima e durante le consultazioni referendarie della seconda metà del secolo.

8.2. I referendum per la separazione Venezia-Mestre

– I 5 referendum.

Il problema amministrativo nato con l'annessione del 1926 non rimase sepolto negli archivi comunali. Riemerse con forza cinquant'anni dopo, quando una parte della cittadinanza veneziana e mestrina decise di portarlo direttamente al voto popolare. Tra il 1979 e il 2019 si svolsero cinque referendum consultivi sulla suddivisione del Comune di Venezia nei due Comuni autonomi di Venezia e Mestre, cinque tentativi di risolvere per via democratica problematiche nate da un atto imposto e che la politica non aveva mai voluto affrontare. Nessuno raggiunse l'esito sperato dai promotori. Ma ciascuno lasciò tracce precise nel dibattito pubblico veneziano e insieme raccontano una storia di

[486] Ivi cit., p. 71.
[487] M. Casarin, *Venezia, Mestre e la questione identitaria*, in «Insula Metropolitana», n. 1, 2003.
[488] Proposta di legge di iniziativa popolare, *Suddivisione del Comune di Venezia nei due Comuni autonomi di Venezia e Mestre*, depositata al Consiglio Regionale del Veneto, 26 settembre 2013, sez. A (*Origini storiche*) e sez. C (*Mestre e Terraferma*).

domanda politica reale, sistematicamente bloccata da una convergenza di interessi che coinvolgeva tutti gli schieramenti [489].

Anno	Sindaco	Sì	No	Affluenza
1979	Mario Rigo	27,6%	72,4%	~79%
1989	Antonio Casellati	42,2%	57,8%	~74%
1994	Massimo Cacciari	44,4%	55,6%	~67%
2003	Paolo Costa	34%	65%	39,3% *(no quorum)*
2019	Luigi Brugnaro	66,1%	33,9%	21,7% *(no quorum)*

Tab. 1 — I cinque referendum per la separazione amministrativa Venezia-Mestre (1979–2019) [490]

– Il primo.

Il primo referendum si tenne il **18 giugno 1979**, sotto la giunta del sindaco **Mario Rigo**. L'iniziativa era partita da un gruppo ristretto di giovani avvocati veneziani, tra i quali **Mario D'Elia** il capofila, che sarebbero rimasti i protagonisti della battaglia autonomista per i decenni successivi [491]. Il fronte del Sì era composito: vi aderirono PLI, PSDI e MSI, oltre all'ex Associazione Civica-Comitato per il Sì, che Luigi Scano in *Venezia: terra e acqua* (Roma, 1985) descriveva come formata da «cittadini anche di diversa estrazione, ma fortemente ispirata e sostenuta da impresari edili mestrini» [492]. L'unica rappresentanza di categoria schierata per la divisione fu l'Associazione Albergatori del Lido [493]. A favore della separazione si espresse anche **Bruno Visentini**, veneziano, avvocato, presidente dell'Olivetti e figura di primo piano del Partito Repubblicano Italiano (fu Ministro delle Finanze nei Governi Craxi pochi anni dopo), la cui adesione conferì al fronte del Sì un profilo che andava ben oltre il localismo [494]. Contro la separazione si schierarono invece DC, PCI, PSI e PRI ufficiale (nonostante la chiara posizione di Visentini); tutti i partiti che reggevano il governo locale. Il risultato fu netto: il **72,4%** dei votanti scelse il No, contro il **27,6%** dei Sì, con un'affluenza altissima di circa

[489] Per una ricostruzione complessiva del ciclo referendario si vedano P. Sartori, *Il referendum del 1979*, e A. Voltolina, *Separazione, autonomia, integrazione. Appunti dal dibattito sulla stampa cittadina*, entrambi in *Mestre infedele*, cit., pp. 86–106; nonché l'Appendice con i risultati comparati dei referendum del 1979 e del 1989, ivi, p. 132.
[490] I dati sono ricavati da: Appendice, in *Mestre infedele*, cit., p. 132 (per il 1979 e il 1989); M. Casarin, *Venezia, Mestre e la questione identitaria*, in «Insula Metropolitana», n. 1, 2003 (per il 1994 e il 2003); *Corriere del Veneto*, *Il Fatto Quotidiano*, *Il Bo Live*, 1–3 dicembre 2019 (per il 2019).
[491] Sartori, *Il referendum del 1979*, cit., p. 86.
[492] Ivi, p. 87. La citazione di Scano è tratta da L. Scano, *Venezia: terra e acqua*, Roma, 1985.
[493] Ibidem.
[494] Su Visentini e il referendum del 1979 si veda anche la voce *Gli ultimi quarant'anni*, in *Enciclopedia di Venezia*, Treccani.

il **79%** [495]. Indro Montanelli, commentando l'esito sul settimanale *Oggi* nel febbraio del 1980, non risparmiò giudizi durissimi per la scelta degli elettori: «Sarebbe già difficile salvare Venezia con i veneziani. "Contro" i veneziani è assolutamente impossibile. Non ci resta che vergognarci» [496]. Montanelli nel suo articolo identificava il nodo strutturale con precisione: i fondi internazionali destinati a Venezia – dall'UNESCO, dalla Germania, dalla Francia, dagli Stati Uniti – finivano nelle mani di un'amministrazione a maggioranza di terraferma che avrebbe investito i fondi soprattutto laddove aveva il suo serbatorio elettorale prevalente e nessuno poteva impedirlo fintanto che il Comune restava unito [497]. Oggi i fondi internazionali finanziano progetti ben precisi che seguono direttamente.

– Il secondo.

Il secondo referendum si svolse il **25 giugno 1989**, sotto la giunta del sindaco **Antonio Casellati**. Il contesto era cambiato: il dibattito si era ampliato, la questione dell'autonomia locale aveva acquistato visibilità nazionale, e il fronte del Sì si era rafforzato. Visentini firmò un documento pubblico a sostegno della separazione [498]. Il risultato mostrò uno spostamento significativo: il Sì salì al **42,2%**, il no scese al **57,8%**, con un'affluenza ancora alta intorno al **74%** [499]. Il referendum fu accompagnato da un episodio rimasto nella memoria cittadina: il sindaco Casellati votò Sì per errore, in quello che fu letto come una gaffe emblematica della confusione che regnava anche tra i sostenitori del No [500]. Paola Sartori, analizzando il voto nella raccolta di saggi *Mestre infedele*, ha già rilevato come attorno alla richiesta di autonomia comunale si fossero “via via coagulati linguaggi, gruppi sociali e riferimenti politici diversi” nei tre momenti principali di dibattito — il dopoguerra, il 1979 e il 1989 — a dimostrazione che non si trattava di un capriccio localista ma di una domanda politica con radici profonde [501].

– Il terzo.

[495] Appendice, in *Mestre infedele*, cit., p. 132.
[496] I. Montanelli, «Che occasione sprecata non aver scelto di separarsi», rubrica «La stanza», *Oggi*, 29 febbraio 1980; ripubblicato in occasione del referendum del 2003.
[497] Ibidem.
[498] Treccani, *Gli ultimi quarant'anni*, cit.
[499] Appendice, in *Mestre infedele*, cit., p. 132.
[500] Il sindaco Casellati, ufficialmente schierato per il no, sbagliò a compilare la scheda votando Sì e dovette richiedere al seggio una scheda sostitutiva. L'episodio fu ripreso dal servizio televisivo di Antenna 3 Veneto del 25 giugno 1989 e ricordato dal Corriere del Veneto e da La Nuova Venezia nelle ricostruzioni successive del ciclo referendario veneziano.
[501] P. Sartori, *Il referendum del 1979*, cit., p. 86; P. Brunello, Introduzione, in *Mestre infedele*, cit., p. 7.

Il terzo referendum, nel **1994**, si svolse in un clima politico radicalmente mutato. Tangentopoli aveva travolto i partiti tradizionali, la DC e il PSI erano implosi, e la sfiducia nelle istituzioni aveva raggiunto livelli storici. Il sindaco era **Massimo Cacciari**, alla sua prima giunta. Il Sì raggiunse il proprio picco storico: **44,4%**, contro il **55,6%** del No, con un'affluenza intorno al **67%** [502]. Fu il referendum più vicino alla vittoria del fronte autonomista e probabilmente non fu un caso che coincidesse con il momento di massima delegittimazione della classe politica tradizionale. La domanda di autonomia veneziana intercettava, in quella stagione, una più ampia domanda di rinnovamento istituzionale che attraversava l'intero paese.

– Il quarto e l'istituzione delle Municipalità.

Il quarto referendum si tenne nel 2003, sotto la giunta del sindaco Paolo Costa. I risultati del referendum del 1994 – con una forte affermazione del Sì nonostante la vittoria del No – avevano evidentemente messo una certa apprensione al punto che Costa poco prima del referendum aveva promosso, in linea con una dichiarata politica di decentramento, un progetto di riforma delle circoscrizioni comunali (i 13 Consigli di Quartiere). Questo prevedeva la costituzione di 6 Municipalità, ovvero di nuove istituzioni locali rappresentative delle diverse parti che formavano il territorio del Comune (le Municipalità iniziarono poi ad essere operative nel 2005). Dopo aver abolito i Consigli di Quartiere la riforma diede vita a questi organi di rappresentanza territoriale ispirati ad una sorta di "federalismo comunale", e che in un certo senso dovevano essere la risposta istituzionale alle spinte autonomistiche delle varie realtà interne al vasto e composito territorio del Comune di Venezia. Le Municipalità – per come furono costituite – svolgono oggi un'azione poco incisiva nella risposta alle istanze dei territori e di fatto, nel quadro istituzionale nel quale sono state inserite subordinate al Comune, non accorciarono realmente la distanza amministratori-amministrati com'era nelle intenzioni. Senza importanti attribuzioni e prive di un portafoglio gestibile in autonomia, le Municipalità del Comune di Venezia hanno una funzione a metà strada tra il governo territoriale, con dei limitatissimi poteri per farlo, e la rappresentanza locale. Al contrario i Consigli di Quartiere, le piccole circoscrizioni di cui hanno preso il posto, erano generalmente avvertiti dai residenti come più "vicini" e garantivano, pur nella loro limitata ma chiara attività istituzionale, una rappresentanza territoriale più capillare ed una presenza generalmente apprezzata.

Mario D'Elia e il comitato mestrino guidato da Piero Bergamo unirono le forze, costruendo per la prima volta una coalizione autonomista che operava su entrambe le sponde del ponte della Libertà

[502] I dati del referendum del 1994 sono ricavati da M. Casarin, *Venezia, Mestre e la questione identitaria*, in «Insula Metropolitana», n. 1, 2003.

[503]. Ho un ricordo personale: nel dibattito pubblico veneziano di quegl'anni circolava una metafora capziosa: la terraferma, si diceva, aveva nei confronti di Venezia lo stesso interesse che aveva Napoli nei confronti di Pozzuoli: trasformarla in un proficuo sito archeologico. E con ciò non s'intendevano gli abitanti della Terraferma quanto gli interessi politico-economici che da questa provenivano e che avevano da tempo preso il controllo della città. Era un'immagine dura, ma coglieva qualcosa di vero nel rapporto squilibrato tra le due realtà così diverse che componevano il Comune di Venezia e che coabitavano dal 1926 sotto lo stesso tetto amministrativo. Fu anche l'occasione in cui il fronte separatista veneziano rispolverò e fece circolare il noto articolo di Montanelli del 1980 (già citato), distribuendolo come documento di campagna elettorale: quella diagnosi, scritta ventitré anni prima, era considerata ancora di grande attualità [504]. Nonostante gli sforzi organizzativi, il referendum andò malissimo, non raggiunse il quorum, l'affluenza si fermò al **39,3%**, con il Sì al **34%** e il No al **65%** tra i votanti [505]. Contro la separazione si erano schierati tutti i principali partiti della coalizione di centrosinistra che sosteneva la giunta Costa, in una compattezza che non lasciava spazio a convergenze trasversali con il centrodestra.

–Il quinto.

Il quinto e ultimo referendum si svolse il **1° dicembre 2019**, sotto la giunta del sindaco **Luigi Brugnaro**. Durante la campagna referendaria i 2 comitati autonomisti di Venezia e di Mestre sembrarono più organizzati e reciprocamente collaborativi che in passato. Il "Movimento per l'autonomia di Mestre Piero Bergamo" diede alle stampe un interessante opuscolo che inquadrava il problema dal punto di vista normativo. In un paragrafo di questa pubblicazione Stefano Chiaromanni, avvocato e presidente del Movimento, sollevava dubbi sulla legittimità della creazione del grande Comune di Venezia con l'incorporazione dei comuni di terraferma riportando il focus del dibattito a quel lontano 1926. La teoria esposta si basava su un principio nuovo: l'annessione operata da Venezia dei comuni di terraferma di Mestre, Chirignago, Zelarino e Favaro Veneto, alla luce degli attuali principi costituzionali, era da considerare illegittima e tali principi avevano valore retroattivo [506]. Una considerazione che non era mai stata avanzata prima, quindi un'opinione argomentata e coerente di notevole interesse. Poteva essere un nuovo punto di partenza che però non trovò sbocchi, non portò a battaglie legali e quindi non ebbe conseguenze.

[503] Casarin, *Venezia, Mestre e la questione identitaria*, cit.
[504] Montanelli, «Che occasione sprecata», cit.; ripubblicato dal Comitato per la separazione in occasione del referendum del 2003.
[505] Casarin, *Venezia, Mestre e la questione identitaria*, cit.
[506] Stefano Chiaromanni, *Il quadro normativo dell'autonomia comunale Mestre-Venezia,* Libraria Editrice Università di Padova, Padova 2016, pp. 50-51.

Il referendum fu il più anomalo dei cinque: per la prima volta nella storia dei referendum veneziani il Sì ottenne la maggioranza dei voti espressi, con il **66,1%** contro il **33,9%** del No [507]. Ma l'affluenza crollò al **21,7%**, ben al di sotto del quorum necessario, rendendo il risultato privo di effetti giuridici. La distribuzione geografica del voto fu significativa: il centro storico raggiunse un'affluenza del **32,6%**, la terraferma si fermò al **16,35%** [508]. Il Sì vinse in entrambe le parti comunali, ma mentre in terraferma si affermò con una leggera prevalenza (**51,8%**) nella città insulare realizzò un risultato quasi plebiscitario: un notevole **83,4%**.

Brugnaro aveva dovuto indire il referendum in seguito alla legge di iniziativa popolare approvata nel 2013 e confermata del Consiglio di Stato nel settembre 2019. Lo fece controvoglia e non mancò di esternarlo criticando l'obiettivo dell'iniziativa e promuovendo l'astensione al voto [509]. L'ex sindaco Cacciari, interpellato sulla vicenda, si disse nuovamente contrario, non al principio dell'autogoverno veneziano ma all'idea di dividere il grande Comune, che riteneva inadeguata rispetto a una visione più ampia di riforma istituzionale [510]. Cacciari si confermava irrimediabilmente contrario alla separazione amministrativa di Venezia e Mestre ma restava sostenitore della necessità di conferire maggiori poteri ed autonomia al Comune intero.

– Un'analisi generale.

Letti in sequenza, i cinque referendum raccontano una parabola precisa. L'affluenza calò progressivamente — dal 79% del 1979 al 21,7% del 2019 — mentre il consenso al Sì cresceva in modo quasi speculare, fino a raggiungere la maggioranza assoluta nell'ultimo voto. La domanda di autonomia non si spense: si trasformò. Gli elettori persero fiducia nella forma referendaria come strumento efficace, mentre la loro disaffezione verso le istituzioni comunali cresceva. Il fronte del No prevalse per 40 anni (perché prese più voti o perché vinse l'astensione) perché convinse i veneziani che il Comune unico funzionasse bene; non solo ma che con la separazione si sarebbero verificati molti oscuri presagi che gli "unionisti" paventavano sul futuro delle due città. Inoltre, vinse perché riuscì, referendum dopo referendum, a rendere il quorum irraggiungibile, ora con la mobilitazione dei propri sostenitori, ora con la promozione dell'astensione. Come aveva scritto Montanelli nel 1980, il problema non era convincere i veneziani della bontà della separazione: il problema era che «quasi tutti i partiti cercarono di impedirla», perché «il loro serbatoio elettorale è il comprensorio Mestre-

[507] I dati del referendum del 2019 sono ricavati da fonti giornalistiche verificate: *Corriere del Veneto*, *Il Fatto Quotidiano*, *Il Bo Live* (Università di Padova), 1–3 dicembre 2019.
[508] Ibidem.
[509] Proposta di legge di iniziativa popolare Sitran, depositata al Consiglio Regionale del Veneto il 26 settembre 2013; via libera del Consiglio di Stato, settembre 2019.
[510] La posizione di Cacciari sul referendum del 2019 è documentata da interviste alla stampa locale.

Marghera» [511], ma il palcoscenico era Venezia. Troppi insuperabili equilibri politico - economici erano in gioco. Un elemento reale, quest'ultimo, che sfuggì alla maggior parte della popolazione per lungo tempo sospettosa ma inconsapevole della reale portata del blocco di interessi che impediva un'autonomia comunale per Venezia e per Mestre.

[511] Montanelli, «Che occasione sprecata», cit.

8.3 Il rapporto tra Venezia insulare e la terraferma

– *Stili di vita diversi, eterna disparità.*

Storicamente il rapporto fra i veneziani e la laguna e gli stessi e la terraferma si è basato su una visione delle 2 realtà non solo distante ma si può dire opposta. Scriveva Stuart Woolf nel già citato testo del 2002 : *"Vi era (e vi è ancora) una differenza strutturale nel rapporto mentale dei cittadini veneziani con la laguna e con la terraferma. La laguna era una naturale estensione della città, la terraferma implicava quasi l'idea di un viaggio all'estero…"* [512]. Una volta trasferiti al di là del ponte i veneziani cambiavano completamente stile di vita, aggiungeva Reberschack "*per il veneziano in terraferma l'emigrazione significa terra invece di acqua, automobile o motorino invece di piedi, autobus invece di vaporetti. Nella sostanza l'emigrato da Venezia lascia un comportamento e un insieme di relazioni non recuperabili o ricostruibili neppure in modi diversi*". [513] Non era possibile quindi parlare, come si era fatto per decenni a partire dalla metà degli anni '50, del trasferimento di ingenti quote di popolazione veneziana in terraferma come di un semplice spostamento naturale di popolazione da una parte all'altra della città, da quartieri non più abitabili ad altri residenziali.

La fusione di Venezia con i 4 comuni della terraferma in un unica città, o sarebbe meglio dire meglio "5 città con un unica amministrazione", fatta per motivi strategico-economici, non teneva conto di questa evidente frattura sul piano antropologico. Anche per questo motivo il rapporto tra Venezia insulare e la terraferma non fu mai, dopo il 1926, un rapporto tra pari. Fu il rapporto tra due e più città tenute insieme da un unico governo comunale che incontrò sempre difficoltà nel governarle partendo da una visione complessiva (d'altronde difficile da immaginare) quindi di produrre una politica amministrativa univoca ed equilibrata. Da una parte una città lagunare con esigenze morfologiche, ambientali, storiche specifiche ed una popolazione con una percezione identitaria e coscienza del luogo del tutto particolari, dall'altra una città di terraferma in rapida espansione demografica e produttiva, con logiche urbane moderne, comuni ad altre città in espansione ma rispetto a Venezia del tutto diverse.

Dal punto di vista del peso politico, nei primi 40-50 anni Venezia fu prevalente, successivamente la terraferma, in forza della sua popolazione più numerosa, prese il sopravvento. Lo spopolamento della Città Storica fu il dato strutturale che rese progressivamente insostenibile la retorica della «grande Venezia» unitaria. I dati del Comune di Venezia raccontano una perdita costante e inesorabile [514]:

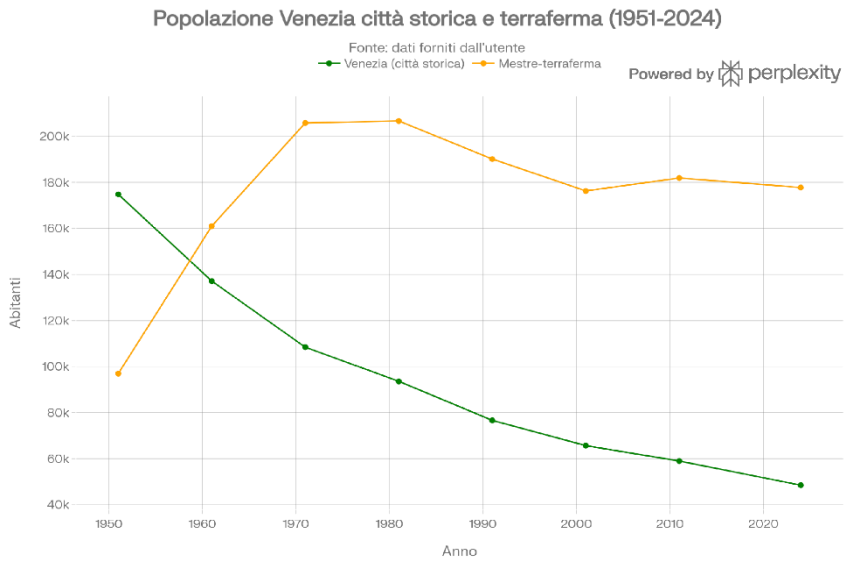
[512] Stuart Woolf, Il culto del passato: Venezia come mito, in L'Ottocento (1797–1918), Enciclopedia Treccani, sezione «Nota introduttiva», disponibile online: https://www.treccani.it/enciclopedia/l-ottocento-1797-1918-nota-introduttiva_%28altro%29/, (consultato 20.04.2026)

[513] M. Reberschak, *L'economia*, in E. Franzina (a cura di), *Venezia*, Bari, Laterza, 1986, p. 271

[514] Comune di Venezia, Servizio di Statistica e Ricerca, *Serie storica della popolazione residente per zone, dal 1871 al 2025*, disponibile su comune.venezia.it. I dati per zona (Città Storica e Terraferma) sono riportati in Italia Nostra Venezia, *I residenti dal 1951 al 2014*, disponibile su italianostravenezia.org.

Anno	Città Storica	Terraferma
1951	174.808	96.966
1961	137.150	161.036
1971	108.426	205.829
1981	93.598	206.707
1991	76.644	190.136
2001	65.695	176.290
2011	58.991	181.905
2024	48.500	177.768

La situazione è ancor più evidente riportata in un grafico come quello qui di seguito:



Dal 1951 al 2024 la Città Storica aveva perso oltre 126.000 abitanti – più del 72% della propria popolazione residente [515]. La terraferma aveva seguito una traiettoria opposta fino agli anni Settanta,

[515] Elaborazione su dati Comune di Venezia, cit.

raggiungendo il picco di 206.707 residenti nel 1981; ma a partire dagli anni Ottanta aveva cominciato a sua volta a perdere abitanti, a favore di centri urbani minori della provincia veneziana, scendendo a 177.768 residenti nel 2024 [516]. Il comune unico si trovava dunque, nel lungo periodo, a governare due città entrambe, per motivi diversi, in declino demografico, con dinamiche diverse ma con un denominatore comune: nessuna delle due era riuscita a trattenere i propri abitanti. L'idea di una complementarità tra la città d'acqua e quella di terra era diventata difficile da sostenere e appariva sempre più evidente invece la nascita di due realtà "mutilate" perché ad ognuna mancava qualcosa. Erano quindi imperfette, incomplete e a sé stanti. Mestre aveva la popolazione e le dimensioni da città importante nel contesto regionale, ma non aveva sviluppato una propria autonoma vocazione economica e non aveva un profilo culturale e storico da grande città. La storia di Mestre era stata volutamente dimenticata, non esistevano un vero centro storico perché quello che c'era era stato cancellato, uno spirito identitario negli abitanti, una rete museale importante che alzasse il livello e l'autopercezione della città. Lacuna questa alla quale si cercò di ovviare anni dopo con la costruzione dell'M9, museo di grandi dimensioni inaugurato nel dicembre del 2018, operazione costosa realizzata interamente con capitali della Fondazione Venezia (la fondazione bancaria nata dall'ex Cassa di Risparmio di Venezia), che ne è anche proprietaria. Un investimento importante che provocò pochi anni dopo una grave crisi finanziaria della fondazione stessa, per un progetto alla fine incapace di elevare realmente il tessuto culturale della città in quanto "fatto unico", una realtà isolata; al contrario dotare la città di una vera rete museale, anche con dei musei e centri culturali di piccole dimensioni ma diffusi nel territorio, avrebbe probabilmente costituito un vero salto di qualità, e ancora lo potrebbe fare.

Venezia, che nella visione degli urbanisti sostenitori di "Una Città" avrebbe dovuto essere il centro storico che mancava a Mestre, era una realtà che rimaneva distinta, particolare, unica, caratterizzata, con un enorme patrimonio storico-artistico, di fama e dimensione culturale internazionali. In pratica aveva sempre avuto tutto ciò che serviva per fare di una civitas una "grande ed importante città", ma ora le mancavano gli abitanti ed aveva un tessuto socioeconomico in disfacimento. Aveva la sostanza civica ma sempre meno la vitalità demografica. L'esodo di popolazione da Venezia alla terraferma non veniva considerato da molti osservatori un fenomeno naturale né inevitabile. I comitati separatisti veneziani sostenevano che la fuga dei residenti dalla Città Storica fosse il risultato di scelte amministrative che avevano privilegiato lo sviluppo della terraferma e del porto industriale di

[516] Il calo demografico della terraferma dagli anni Ottanta in poi è documentato nella stessa serie storica del Comune di Venezia, cit. Il dato 2024 è in Venessia.com, *Contatore dei Veneziani*, aggiornamento dicembre 2024.

Marghera, lasciando la città lagunare priva degli strumenti normativi e fiscali necessari a sostenere una residenzialità moderna [517].

Mestre, quindi, aveva un buon numero di abitanti ma le mancava lo status per potersi definire una grande città; Venezia aveva lo status da grande città ma le mancavano gli abitati per poterlo ancora sostenere. Sembravano quindi 2 realtà complementari, ma la mancanza di continuità territoriale aveva sempre impedito che questo avvenisse del tutto; quei 3850 mt di ponte translagunare non erano molti, ma era come se lo fossero stati, agivano ancora come una grandezza infinita, incalcolabile: il ponte non era mai riuscito ad unire del tutto 2 mondi opposti, ne segnava solo la distanza.

– Il deficit di rappresentanza democratica.

A questa realtà si sovrappose un deficit di rappresentanza democratica che i comitati separatisti veneziani denunciarono con crescente insistenza. Il Consiglio Comunale del Comune unico era composto, per effetto della distribuzione demografica del territorio, da una larghissima maggioranza di consiglieri residenti in terraferma. Nel 2019, alla vigilia del quinto referendum, i consiglieri comunali residenti nella Città Storica e isole erano appena 11 su 36, mentre 2 erano gli assessori "insulari" su 11 che componevano la giunta. Un totale 13 rappresentanti su 47, un 28% perfettamente proporzionale con il rapporto "abitanti insulari/totale abitanti" ma per una comunità con esigenze del tutto specifiche, imparagonabili e complesse era – ed è – probabilmente insufficiente a rappresentarne le istanze [518]. Come ebbe a dire Italia Nostra "la terraferma governa Venezia" [519]; ma non si trattava di un'anomalia contingente: era una conseguenza strutturale del comune unico, che rispettando la proporzione demografica del proprio elettorato produceva necessariamente una rappresentanza schiacciante della terraferma. Anche nelle giunte guidate da sindaci veneziani – Cacciari, Costa, Orsoni – il Consiglio Comunale aveva sempre rispecchiato quella stessa proporzione [520]. Nel 2015, anno che vide l'elezione di un sindaco di terraferma, Luigi Brugnaro, la situazione non era cambiata,

[517] Cfr. S. Barizza, *Storia di una fine annunciata*, in *La città invisibile. Storie di Mestre*, Arsenale Editrice, Venezia, 1990, pp. 71–86.

[518] I dati sulla residenza dei 36 consiglieri comunali eletti il 15 giugno 2015 sono stati ricostruiti attraverso i curriculum vitae pubblicati ex art. 14, D.Lgs. 33/2013 sul sito istituzionale del Comune di Venezia e le biografie ufficiali degli assessori della Giunta Brugnaro (2015–2020). Il dato di 11 consiglieri residenti nella città storica insulare è confermato dal sito venezialibera.altervista.org, fonte del movimento separatista veneziano, che riporta: «su 36 consiglieri comunali SOLO 11 abitano a Venezia». La residenza anagrafica in senso stretto non è accessibile al pubblico ai sensi del D.Lgs. 196/2003; la presente rilevazione ha pertanto natura documentale. Delibera di convalida: Consiglio Comunale di Venezia, n. 105, 2 luglio 2015

[519] https://www.italianostravenezia.org/2015/06/30/giunta-brugnaro-la-terraferma-governa-venezia/ , (PDF online consultato 10 marzo 2026)

[520] La composizione del Consiglio Comunale nelle giunte Cacciari, Costa e Orsoni rispecchiò sempre la proporzione demografica del territorio, con prevalenza della terraferma.

con un consiglio in cui la rappresentanza della Città Storica si confermava una presenza del tutto marginale [521].

– La Città Bipolare.

Negli anni Novanta, mentre il dibattito sul terzo referendum si intrecciava con le convulsioni di Tangentopoli e la crisi della Prima Repubblica, fu Roberto D'Agostino – urbanista e assessore all'urbanistica nella giunta Cacciari – a elaborare la risposta intellettualmente più articolata alla domanda separatista. D'Agostino sviluppò il concetto di «città bipolare»: Venezia e Mestre come due polarità urbane cresciute all'interno degli stessi confini amministrativi con forme avanzate di integrazione funzionale, che proprio per via della loro comune matrice amministrativo-territoriale andavano ricongiunte piuttosto che divise [522]. Le due città separate sarebbero state più deboli; unite nella «Grande Venezia» potevano costruire la massa critica necessaria per competere con le grandi aree metropolitane europee [523]. Un'idea affascinante e per molti versi realistica perché prendeva atto di una situazione de facto che bisognava governare nel migliore dei modi, ma che –come si vide dagli esiti negli anni successivi – non portò a risultati apprezzabili. Il modello trovò espressione concreta nel Piano Regolatore Generale presentato nel luglio del 1996, che identificava nella «città bipolare» la propria idea urbanistica centrale, contrapponendola esplicitamente alla «città delle municipalità e delle identità locali», giudicata una prospettiva di «particolarismo e divisioni» destinata a relegare Venezia a un ruolo «definitivamente marginale» [524]. I comitati separatisti contestarono questa impostazione nel merito: il Piano Regolatore stesso ammetteva che le due città si erano sviluppate «quasi in conflitto, voltandosi le spalle, usando la laguna come barriera» [525]. La teorica complementarità aveva prodotto, nella pratica, una divisione delle funzioni in cui la Città Storica si spopolava mentre la terraferma cresceva disordinatamente, senza che l'amministrazione unitaria riuscisse a invertire nessuna delle due tendenze. La massa critica era rimasta divisa in due masse critiche più piccole e deboli.

[521] Cfr. Metropolitano.it, *Ecco il nuovo Consiglio comunale di Venezia*, 30 settembre 2020.
[522] R. D'Agostino, *La città bipolare: centralità urbana e qualità diffusa*, in *La nuova dimensione urbana: Venezia-Mestre nella regione Veneto*, Venezia, 1990. Il concetto è ripreso e sviluppato dall'autore in Id., *Venezia anno Duemila: la città bipolare nel nuovo Piano Regolatore*, «Insula Quaderni», Venezia, s.d. [ma anni 2000], disponibile online: https://www.insula.it/images/pdf/resource/_imgpdf/502.pdf (consultato il 17 marzo 2026).
[523] D'Agostino, *La città bipolare*, cit.
[524] R. D'Agostino, *Venezia anno Duemila: la città bipolare nel nuovo Piano Regolatore*, cit.: «Il piano prende atto di una realtà che si è storicamente determinata [...] Venezia non è costituita [...] da un centro storico e da una cintura periferica, ma da due polarità urbane, la città d'acqua e la città di terraferma».
[525] Ibidem: «due città [...] sviluppandosi quasi in conflitto, voltandosi le spalle, usando la laguna come barriera».

– La "specialità" dell'intero Comune di Venezia.

"Il fascino di Venezia sta anche nella sua complessità"; una frase che ho personalmente sentito pronunciare da Massimo Cacciari; riassume la sua idea di una Venezia "poliedrica, multiforme", un "enigma complesso" variopinto. Cacciari ebbe un ruolo critico in questo dibattito. Filosofo e sindaco di Venezia per due mandati, teorico convinto della specialità veneziana, non tradusse mai queste posizioni in un sostegno alla separazione amministrativa che riteneva un errore [526]. Ogni volta che la questione referendaria tornava sul tavolo, la sua risposta era di spostare il problema a un livello superiore cioè quello di una riforma istituzionale regionale o metropolitana in chiave autonomista – senza mai mettere in discussione il comune unico. I comitati separatisti rilevavano il divario tra le sue analisi teoriche sulla specificità veneziana e la sua prassi amministrativa, che nei fatti si traduceva sempre in una posizione contraria o comunque ostativa rispetto alla separazione. Il punto di vista di Cacciari non era isolato, anzi, aveva un seguito consistente. La "specialità" di Venezia in questa visione comprendeva anche le realtà di Mestre e l'area industriale di Porto Marghera; ad essere "speciale" era l'intero comune.

8.4 La separazione come richiesta di autonomia amministrativa

– Il vero obiettivo della separazione.

Il dibattito che attraversò Venezia per quarant'anni non fu mai, nei suoi momenti più lucidi, una disputa di campanile. Chi lo ridusse a tal livello – e non furono pochi – commise un errore di lettura che aveva anche una funzione politica precisa: depotenziare la domanda, renderla folkloristica, sottrarle la dignità di istanza istituzionale, in una parola: delegittimarla. I comitati separatisti veneziani più strutturati, al contrario, avevano messo a punto nel tempo un argomento preciso e coerente: la separazione non era il fine, era lo strumento. Il fine ultimo non era la separazione di un comune in 2 comuni ma andava oltre, in un progetto più ambizioso: la creazione di un ente territoriale nuovo – il Comune autonomo di Venezia insulare – dotato di una legittimità istituzionale propria e capace di avanzare, con piena autorità, la richiesta di un regime speciale fondato sulla specificità lagunare [527].

– Lo studio di Bellati.

[526] Cfr. cronache de *Il Gazzettino* e de *La Nuova Venezia*, anni 1993–2000.
[527] Proposta di legge di iniziativa popolare, *Suddivisione del Comune di Venezia nei due Comuni autonomi di Venezia e Mestre*, depositata al Consiglio Regionale del Veneto, 26 settembre 2013, sez. D (*Finalità*).

Fu sulla base di questo principio che tra il 2013 e il 2015, mentre i comitati raccoglievano le firme per il quinto referendum, prese forma nel dibattito pubblico veneziano una riflessione più ampia e strutturata sul significato istituzionale della separazione. A dare il contributo forse più organico e documentato fu Gian Angelo Bellati, segretario generale di Unioncamere Veneto ed Eurosportello del Veneto: in un comunicato del 27 giugno 2014 e in un successivo studio pubblicato nell'agosto dello stesso anno, Bellati affrontò con chiarezza il nodo che il dibattito politico aveva sempre evitato, proponendo con argomenti economici e giuridici la necessità di riconoscere a Venezia uno statuto speciale [528].

Il punto di partenza di Bellati era una constatazione pragmatica: le riforme istituzionali italiane degli anni precedenti – dalla spending review alla revisione del Titolo V della Costituzione (che riguarda l'organizzazione degli enti territoriali e loro prerogative, riformato nel 2001) – non avevano prodotto né federalismo fiscale né aumento reale delle autonomie locali per le Regioni e i Comuni virtuosi come nelle intenzioni. In questo quadro, Bellati propose due percorsi paralleli: trasformare il Veneto in Regione a statuto speciale sul modello del Trentino-Alto Adige, e – misura «più facile» da realizzare, come egli stesso la definì – riconoscere a Venezia un regime speciale sul modello delle città-stato tedesche (Berlino, Amburgo, Brema), ma fondato sulle norme costituzionali italiane relative alle Province e Regioni a statuto speciale [529]. Il ragionamento era fondato su dati precisi: i residenti di Venezia insulare e lagunare erano allora circa 100.000; riconoscere loro uno statuto speciale comportava per lo Stato italiano una perdita fiscale a regime di circa 400 milioni di euro l'anno – cifra considerevole, ma non insostenibile nel quadro di una riforma seria [530]. In compenso Venezia non avrebbe più chiesto fondi speciali allo Stato centrale in quanto, con la disponibilità della raccolta fiscale trattenuta nelle casse cittadine, avrebbe avuto sufficienti risorse per badare a sé stessa.

Infatti, i vantaggi che Bellati identificava erano sia economici sia istituzionali. Venezia a statuto speciale non avrebbe più avuto bisogno della Legge speciale del 1973, con il suo Comitatone, i suoi passaggi burocratici, i suoi rischi di corruttela e spreco, come i recenti scandali avevano dimostrato. Avrebbe invece potuto gestire autonomamente le proprie risorse fiscali, introdurre esenzioni per i cittadini e per le imprese residenti, definire percorsi di sviluppo economico compatibili con la specificità lagunare, attrarre nuovi residenti e giovani, in due parole: salvare Venezia. La formula era semplice nella sua logica: o a Venezia veniva riconosciuta veramente la specialità che si meritava vista la sua indubbia e riconosciuta specificità, o l'esodo della popolazione e la trasformazione in

[528] G.A. Bellati, *Una vera riforma? Veneto e Venezia a Statuto speciale*, comunicato stampa Unioncamere Veneto — Eurosportello del Veneto, Venezia, 27 giugno 2014, consultabile online: unioncamereveneto.it; Id., *Uno statuto speciale per Venezia?*, Eurosportello del Veneto — Unioncamere Veneto, Venezia, agosto 2014.
[529] G.A. Bellati, *Una vera riforma? Veneto e Venezia a Statuto speciale*, cit.
[530] Ibidem. Il dato dei 100.000 residenti è relativo alla popolazione della Venezia insulare e lagunare al 2014; la stima della perdita fiscale di 400 milioni di euro è elaborazione dell'autore sulla base dei dati pro capite disponibili.

parco turistico sarebbero continuati fino a fare della città una Disneyland [531]. Sul referendum per la separazione, Bellati fu esplicito: esso avrebbe potuto contribuire alla specialità dell'area insulare, alla gestione più autonoma degli interventi di salvaguardia e di sviluppo, e al ruolo più determinante e responsabile dei cittadini di Venezia nella gestione della loro città [532].

Nello studio approfondito dell'agosto 2014, Bellati documentò con cifre comparative la distanza tra quanto Venezia produceva in termini di gettito fiscale e quanto riceveva in termini di servizi e risorse. La tesi centrale era che il grande Comune unificato non costituiva uno strumento adeguato alla tutela della specificità veneziana, né sul piano delle risorse né su quello delle competenze, e che qualunque soluzione istituzionale – separazione, città metropolitana, statuto speciale – dovesse comunque partire dal riconoscimento di questa inadeguatezza strutturale [533].

– Il progetto di Città Metropolitana Scarpa-Baffa.

Negli stessi anni, le associazioni veneziane portarono il loro contributo al dibattito con una vitalità che il piano politico formale non riusciva a esprimere. Tra i contributi più organici circolò uno studio elaborato da Roberto Scarpa e Alberto Baffa, diffuso attraverso la piattaforma Venessia.com – i due autori non erano urbanisti di professione, ma residenti veneziani impegnati nella società civile con una competenza specifica sui meccanismi istituzionali locali [534]. Lo studio, intitolato *La Città Metropolitana di Venezia*, partiva dal quadro normativo offerto dalla legge delega sul federalismo fiscale (L. 42/2009), che prevedeva l'istituzione di città metropolitane in nove città italiane, tra cui Venezia, e si proponeva di indicare quale configurazione territoriale e istituzionale della futura Città Metropolitana veneziana avrebbe risposto meglio alle esigenze specifiche del territorio lagunare [535].

Anche qui il concetto di base era chiaro: il problema di Venezia non era politico ma istituzionale. Dunque non era tanto la classe politica ad essere inadeguata quanto la forma istituzionale ordinaria entro al quale era ingabbiata Venezia dal 1926 ad esser sbagliata, non coerente con le reali esigenze della città ed il gravissimo rischio di "estinzione" che correva. La legge sulle Città Metropolitane offriva un'occasione per ripensare la struttura istituzionale di Venezia e dare alla Città Storica una "via d'uscita".

[531] Ibidem.
[532] Ibidem.
[533] G.A. Bellati, *Uno statuto speciale per Venezia?*, cit.
[534] R. Scarpa – A. Baffa, *La Città Metropolitana di Venezia*, Venessia.com, 2013, consultabile online: venessia.com/wp-content/uploads/2020/01/CITTA-METROPOLITANA-DI-VENEZIA.pdf. Lo studio è opera dell'autore della presente tesi in collaborazione con Alberto Baffa.
[535] Ivi, pp. 1–3. La legge di riferimento è la L. 5 maggio 2009, n. 42, *Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione*.

Il cuore dello studio era la proposta di due distinte ipotesi di perimetrazione. La **prima ipotesi** prevedeva un'area di 32 comuni risultante dall'attuale Comune di Venezia suddiviso in quattro entità autonome (Venezia insulare, Mestre, Marghera-Chirignago, Favaro Veneto) più altri 28 comuni dell'area gravitante dalla foce del Brenta alla foce del Piave. La **seconda ipotesi** – più radicale e più innovativa – prevedeva di riorganizzare l'intero territorio in soli **12 comuni metropolitani**, costruiti sulla base di contiguità territoriale, omogeneità, frequenti spostamenti interni all'area considerata:

N.	Denominazione	Territori inclusi
1	Venezia 1	Venezia centro, isola del Lido e isole minori
2	Venezia 2	Mestre centro, Carpenedo e Zelarino
3	Venezia 3	Marghera, Malcontenta, Catene e Chirignago
4	Venezia 4	Favaro Veneto, Campalto, Tessera e Dese
5	Venezia 5 Litoranea	Cavallino-Treporti e Jesolo
6	Venezia 6 Laguna Sud	Chioggia e Pellestrina
7	Venezia 7 Il Brenta e Le Valli	Codevigo, Campagna Lupia, Campolongo Maggiore, Fossò e Camponogara
8	Venezia 8 La Riviera del Brenta	Mira, Dolo, Fiesso d'Artico e Strà
9	Venezia 9 Il Miranese	Spinea, Mirano, Santa Maria di Sala e Pianiga
10	Venezia 10 Il Nord-Ovest	Martellago, Salzano, Scorzè e Noale
11	Venezia 11 Il Moglianese-Altinate	Mogliano, Marcon e Quarto d'Altino
12	Venezia 12 La Venezia del Piave	Meolo, San Donà di Piave, Musile di Piave, Fossalta di Piave, Noventa di Piave

La seconda ipotesi avrebbe ridotto da 29 a 12 il numero di enti locali nell'area metropolitana, ognuno di questi Comuni Metropolitani avrebbe incorporato più comuni contigui mentre il comune capoluogo di Venezia si suddivideva in 4 unità amministrative, così come previsto dai principi guida della legge stessa riguardo ai comuni capoluogo. I dodici Comuni Metropolitani – denominati con nomi puramente esemplificativi e numerati da Venezia 1, Venezia 2 e così via fino a Venezia 12 – costituivano il livello istituzionale intermedio del sistema: soggetti dotati di sindaco eletto, consiglio e bilancio proprio, con competenze sulle questioni di interesse locale; le funzioni di scala sovra-comunale – pianificazione territoriale, infrastrutture, laguna, trasporti — spettavano invece alla Città Metropolitana. Il modello di riferimento era quello dei distretti urbani di Praga (Praha 1, Praha 2...),

comuni metropolitani a piena soggettività istituzionale all'interno di una grande area urbana unificata, sebbene i comuni immaginati da Scarpa e Baffa fossero concepiti con funzioni più ampie rispetto a quelli praghesi. All'interno di ciascuno dei dodici comuni metropolitani, infine, i vecchi comuni assorbiti e fusi avrebbero trovato rappresentanza trasformandosi in Municipalità, organi di prossimità sul modello degli arrondissements parigini, con funzioni rappresentative e di gestione locale ma senza autonomia istituzionale piena.

Il punto più rilevante dell'ipotesi Scarpa-Baffa, in relazione al tema di questo capitolo, era la collocazione di Venezia insulare all'interno del nuovo sistema: il Comune di Venezia 1 – corrispondente alla città storica, alle isole del Lido, a Murano, Burano e alle isole minori – avrebbe costituito il «Comune di Venezia Insulare istituzionale interno alla Città Metropolitana», con il compito di gestire e governare una realtà unica al mondo concentrandosi su una specificità del tutto propria [536]. Non era separazione nel senso tradizionale del termine, ma era qualcosa di strutturalmente equivalente: la creazione di un soggetto istituzionale autonomo e dedicato, che la specificità lagunare richiedeva da decenni.

Nella sezione finale dello studio, intitolata «Autonomia speciale della Città Metropolitana di Venezia», Scarpa e Baffa affermarono con chiarezza che le specificità ambientali, culturali e sociali di Venezia e del territorio lagunare erano talmente evidenti da giustificare una più ampia autonomia rispetto a quella attribuita alla generalità dei comuni italiani. Auspicarono il riconoscimento di una maggiore autonomia fiscale, con il diritto di trattenere nelle finanze metropolitane la quasi totalità delle imposte e tasse riscosse sul relativo territorio, e la facoltà di ampi margini di manovra – aumenti, riduzioni, esenzioni – riguardo ai tributi assegnati [537]. L'autonomia speciale, con conseguente potestà legislativa, avrebbe anche consentito di introdurre particolari agevolazioni fiscali per i residenti e le imprese della città storica, al fine di riequilibrare lo svantaggio competitivo dell'insediamento in Laguna [538]. Su questo punto il modello di riferimento erano le province autonome di Trento e Bolzano e – su scala europea – la città di Barcellona [539].

Accanto ai contributi tecnici di Bellati e di Scarpa-Baffa, si levarono in quegli anni anche voci associative veneziane che inquadrarono la questione in termini più direttamente civili e identitari. Il Gruppo 25 aprile – piattaforma civica e apartitica nata nell'aprile del 2014 – elaborò una posizione che guardava esplicitamente a un Comune a statuto speciale che fosse nuovamente padrone del proprio destino, in grado di affrontare i problemi specifici della mobilità acquea e di far valere la

[536] Ivi, p. 7.
[537] Ivi, pp. 7–8.
[538] Ivi, p. 9.
[539] Ivi, p. 13.

propria unicità di comunità lagunare in Italia e in Europa [540]. Il percorso per arrivarci passava necessariamente per la separazione amministrativa: non per ragioni sentimentali, ma perché senza un soggetto istituzionale dedicato ogni sindaco sarebbe stato di fatto sindaco prevalentemente della terraferma, perché espressione di questa, data la sproporzione demografica tra le due parti del Comune [541].

– Un tema concreto ma ufficialmente assente.

Il tema dell'autonomia e dell'autogoverno da riconoscere, anche solo in parte, alla città sembrava essere totalmente assente dall'orizzonte argomentativo e interpretativo del «Problema Venezia» ufficiale, affidato ai grandi convegni internazionali e alle leggi speciali: era rimasto per decenni affidato ai comitati civici, agli studi non accademici, alle petizioni popolari. Come se la domanda più elementare – chi governa questa città, con quali poteri, quali strumenti e quale efficacia – fosse troppo scomoda per trovare spazio nelle sedi istituzionali [542]. Era una questione che l'intero mondo politico locale aveva sempre preferito evitare, sia coloro che governavano sia coloro che si preparavano a governare.

Il dato del quinto referendum era un paradosso bruciante: il consenso alla separazione non era mai stato così alto, e non era mai valso così poco. Questo dato, oltre che un risultato elettorale, era la fotografia di una frattura che attraversava la cittadinanza del comune veneziano lungo linee ben precise: i residenti della città storica – pur minoranza nel corpo elettorale complessivo del grande Comune –espressero percentuali di Sì sensibilmente più alte rispetto alla terraferma, confermando che l'istanza autonomista aveva radici concrete in un'identità specifica, quella della comunità lagunare che si percepiva diversa e che nella separazione amministrativa vedeva non una rivalsa campanilistica ma la condizione necessaria per un governo adeguato alla propria realtà [543].

Anche l'autonomia mancata si avviava così a diventare "un mito" per la sua irraggiungibilità. Era la storia documentata di un'istanza reale con radici antiche, ma che nel corso del secondo dopoguerra si era concretizzata democraticamente sottoforma dei 5 referendum e ripetutamente fermata: per quorum non raggiunti, per propaganda politica fuorviante, per convergenze trasversali tra avversari,

[540] Gruppo 25 aprile, *Da dove veniamo e dove vogliamo andare?*, gruppo25aprile.org, 6 maggio 2014, consultabile online: gruppo25aprile.org/2014/05/06/da-dove-veniamo-e-dove-vogliamo-andare/.
[541] Ibidem.
[542] Riflessione interpretativa dell'autore, fondata sull'analisi del dibattito pubblico veneziano ricostruito nei paragrafi precedenti del presente capitolo.
[543] Ulteriore interpretazione dell'autore fondata sulle fonti analizzate in questo e nei precedenti paragrafi.

per una struttura istituzionale che rendeva oggettivamente difficile vincere con i soli voti dei residenti nella Città Insulare [544].

Capitolo IX

Venezia oggi: statuto speciale, autonomia e la persistenza della specificità (2020–2026)

9.1 L'esodo: crisi demografica, monocultura turistica e resilienza

– Una città che si svuota: la rarefazione sociale di Venezia.

Il 18 aprile 2026 l'Ufficio Anagrafe del Comune di Venezia ha registrato 47.505 residenti nella città storica insulare. [545] È la certificazione di un crollo demografico senza precedenti nella storia delle città europee del dopoguerra. Settantacinque anni fa, nel 1951, qui abitavano 174.808 persone. [546] Dalla metà del Novecento a oggi, Venezia ha perso quasi i due terzi dei propri residenti. E il ritmo non si è fermato: solo negli ultimi dodici anni la città storica ha perso altre 8.806 persone, passando da 56.311 nel 2014 a 47.505 nel 2026. [547] Quasi ottocento all'anno, in media. Un lento funerale.

Ma i numeri assoluti, per quanto impressionanti, raccontano solo una parte della storia. Ciò che colpisce ancora di più è il profilo di chi se ne va. Secondo i dati elaborati dalla Fondazione Gianni Pellicani nel progetto Ri-Pensare Venezia, il calo demografico della città storica ha riguardato per il

[544] Il concetto di «autonomia mancata» come storia di un'istanza reale e ripetutamente interrotta è il filo interpretativo centrale della presente tesi: cfr. i capitoli precedenti del presente lavoro.; Dato comunicato dall'Ufficio Anagrafe del Comune di Venezia, registrazione al 18 aprile 2026.
[545] Istat, Censimento della popolazione 1951; dato relativo al solo centro storico insulare.
[546] Elaborazione su dati Ufficio Anagrafe Comune di Venezia: 56.311 residenti nel 2014, 47.505 al 18 aprile 2026. Cfr. anche "Ancora in calo nel 2024, residenti a Venezia sono 48.500", *La Dige*, 6 gennaio 2025, https://www.ladige.it/attualita/2025/01/06/ancora-in-calo-nel-2024-residenti-a-venezia-sono-48-500-1.3965619 (consultato maggio 2026).
[547] Fondazione Gianni Pellicani, *Ri-Pensare Venezia*, report, aprile 2024, p. 3.

90% la fascia anagrafica tra i 15 e i 49 anni. [548] I giovani tra i 15 e i 29 anni si sono più che dimezzati tra il 1981 e il 2022. L'indice di vecchiaia ha raggiunto nel 2024 i 263 anziani ogni 100 giovanissimi, con picchi del 65% di famiglie monocomponente in alcune zone. [549] La fuga è soprattutto giovanile, e le ragioni sono banali nella loro brutalità: la città non offriva e non offre abitazioni a prezzi accessibili né una varietà di lavoro qualificato, essendo sopravvissuta un'unica attività economica dominante cioè il turismo.

Non è solo, insomma, uno spopolamento demografico nel senso tradizionale del termine, si tratta piuttosto di **rarefazione sociale**: la progressiva perdita della capacità di una comunità di riprodurre sé stessa. Una città non muore soltanto quando si svuota di corpi; muore quando si svuota di famiglie giovani, di reti di vicinato, di negozi di prossimità, di scuole frequentate, di bambini che giocano nei campielli; e di attività economiche diversificate. È esattamente questo che sta accadendo a Venezia. Su questo processo Clara Zanardi ha insistito con forza nello studio riportato nel suo bel libro "La bonifica umana" (Milano, 2020). Il soggetto è la Venezia dell'esodo e del turismo; viene ricostruita la traiettoria su scala secolare, mostrando come l'esodo non sia un fenomeno recente né una fatalità geografica. Zanardi documenta come già tra il 1952 e il 1968 il processo avesse interessato 1.526 abitazioni, ovvero il 4,16% della disponibilità abitativa complessiva della città insulare. [550]

–Il turismo come vocazione imposta

L'idea che Venezia debba essere anzitutto una città turistica non nacque dal mercato né dalla storia: fu una costruzione ideologica, e la sua prima formulazione sistematica risale al periodo dell'amministrazione fascista. Zanardi documenta con precisione come durante il ventennio il regime avesse reinventato Venezia come «city-image», uno strumento di propaganda internazionale da esibire al mondo.[551] La Biennale, la fascistizzazione dell'ENIT e l'istituzione delle Aziende Autonome di Soggiorno e Turismo nel 1926 sono tutti tasselli di un progetto consapevole: trasformare la città in scenografia, in patrimonio da contemplare più che in luogo da abitare.[552] Zanardi cita esplicitamente come questo processo abbia «le fondamenta della city-image» già solidamente piantate prima del boom economico.

La matrice ideologica di questa visione non si esaurisce con la fine del regime. Nell'immediato dopoguerra, il già citato sindaco di Venezia Gianquinto – esponente del Partito Comunista, eletto nel 1946 – si trovò costretto a denunciare pubblicamente il medesimo meccanismo. Le sue parole,

[548] Università Iuav di Venezia, ricerca demografica citata in *Vita.it*, "Venezia, non più Serenissima", settembre 2025; Fondazione Pellicani, *Ri-Pensare Venezia*, cit., p. 4.
[549] Clara Zanardi, *La bonifica umana. Venezia dall'esodo al turismo*, Edizioni Unicopli, Milano 2020, p. 83.
[550] Ivi, pp. 61-65.
[551] Ivi, pp. 61-68.
[552] Sindaco Giobatta Gianquinto, discorso citato in Zanardi, *La bonifica umana*, cit., p. 78.

riportate da Zanardi, sono di una franchezza illuminante: «Non c'è volta in cui io mi rechi a Roma per parlare ai vari membri del governo di questioni di vitale importanza per Venezia, che non mi senta dire: Venezia è città di turismo; voi avete nel turismo grandi risorse e, quindi, una situazione diversa dalle altre città. I bisogni di Venezia sono meno pressanti che altrove. Ciò non è vero. Non nego che il turismo costituisca una attività economica cospicua della città, ma che Venezia possa essere vista e ritenuta UNICAMENTE come città di turismo internazionale è una ingiustizia e l'asserirlo una menzogna». [553] La vocazione turistica imposta a Venezia sopravvisse al fascismo: era già diventata un riflesso condizionato della classe dirigente nazionale, trasversale agli schieramenti politici.

La svolta definitiva arrivò però negli anni Cinquanta e Sessanta del Novecento, con l'accelerazione dello sviluppo industriale di Porto Marghera e la contemporanea esplosione turistica. La tensione tra le due vocazioni – fabbrica e albergo, operaio e turista – diventò strutturale, sebbene le 2 realtà fossero divise da un breve tratto di laguna. Ma erano le 2 facce di una stessa medaglia.

Nel 1952 le presenze turistiche nella città storica erano già 651.036; nel 1958 salirono a 1.670.085; nel 1972 i posti letto raggiunsero 9.075, con un incremento del 20% in pochi anni. [554] Secondo Zanardi fu in questa fase che si inaugurò una situazione paradossale: la città produsse un'immagine di sé che la rese sempre meno riconoscibile da chi l'abitava. L'industria dell'ospitalità cominciò a colonizzare il tessuto urbano, sottraendo spazi alla funzione residenziale e commerciale di prossimità.

La turistificazione esplose poi in modo definitivo negli anni Ottanta e Novanta del Novecento, quando la città storica divenne una destinazione di massa globale. Il modello del turismo di lusso e quello degli eventi come la Biennale o il Carnevale reintrodotto nel 1979, si erano prima affiancati e poi "scansati" per lasciare il posto a flussi di massa sempre più difficili da governare. Nei decenni successivi le cifre sono diventate impressionanti: 30 milioni di visitatori l'anno a partire dal 2017; giorni di punta con oltre 100.000 presenze – il 25 aprile, il Carnevale – in cui la città insulare, con i suoi 47.505 abitanti e più del doppio di visitatori, si trasforma in qualcosa che non è più città. Zanardi attraverso le testimonianze dirette dei residenti descrive la loro sensazione: «Venezia non è più una città, è una macchina del divertimento», racconta uno degli intervistati. [555] Oggi molti hanno la sensazione di vivere in una Disneyland per adulti.

–L'addio delle attività produttive

[553] Ivi, pp. 78-79.
[554] Ivi, p. 159.
[555] CGIA di Mestre / INPS, elaborazione su dati artigianato provinciale 2024. Cfr. "CGIA: crolla l'artigianato in Veneto, in dieci anni chiuse oltre 44mila botteghe", *TG Verona Telenuovo*, 16 agosto 2025, https://tgverona.telenuovo.it/attualita/2025/08/16/cgia-crolla-lartigianato-in-veneto-in-dieci-anni-chiuse-oltre-44mila-botteghe (consultato maggio 2026).

Lo spopolamento demografico è inseparabile da un altro esodo, meno visibile ma altrettanto decisivo: quello delle attività produttive non turistiche. La città storica ha perduto nel tempo non solo abitanti, ma imprese, artigiani, uffici, professioni. È un impoverimento strutturale che trasforma la città in una monocultura economica, fragile e dipendente.

Il settore artigianale è stato il più colpito. Nella sola provincia di Venezia, nell'arco di dieci anni, tra il 2014 e il 2024, si sono persi il 20,3% delle imprese artigiane.[556] Nel Veneto nel complesso la perdita è ancora più pesante: 44.440 artigiani in meno nello stesso decennio, pari a un calo del 24%. Murano, che per secoli ha identificato Venezia nel mondo attraverso l'arte del vetro soffiato, vive oggi una crisi senza precedenti: la combinazione tra l'aumento dei costi energetici e la concorrenza dei prodotti industriali cinesi ha ridotto drasticamente il numero delle fornaci attive, molte delle quali o hanno abbassato i fuochi o hanno già chiuso definitivamente.[557] Un dato economico che descrive la fine di una tradizione manifatturiera ultracentenaria, un pezzo di identità che se n'è andata.

Parallelamente, Venezia ha perso funzioni direzionali e istituzionali che per decenni avevano radicato nella città le sedi di grandi soggetti economici. Il caso più emblematico riguarda le Assicurazioni Generali. Fondate nel 1831 con doppia sede tra Trieste e Venezia, le Generali hanno mantenuto la loro direzione per l'Italia in Piazza San Marco per oltre un secolo, facendo della città lagunare un polo finanziario di prima grandezza. [558] Il trasferimento della direzione a Mogliano Veneto – comune dell'entroterra trevigiano non lontano da Mestre – è stato uno dei più evidenti simboli di un declino funzionale che ha sottratto a Venezia il suo ruolo di centro direzionale. Lo stesso movimento si è ripetuto per molti uffici pubblici, enti e professioni qualificate, attratti dai costi inferiori e dalla maggiore accessibilità della terraferma.

–Quando il turismo invade la città

La conseguenza diretta di questo doppio esodo – di residenti e di attività produttive – è una città che non viene più vissuta nel senso pieno del termine: viene attraversata. Venezia è diventata una città affollata più che abitata, percorsa ogni mattina da turisti, pendolari e lavoratori che dalla terraferma arrivavano ad aprire negozi, ristoranti e attività per ripartire la sera. Uno studio dell'Università Ca'

[556] Ibidem.
[557] "Vetro soffiato di Murano, Venezia: artigianato in crisi", *AGI*, 2 gennaio 2026, https://www.agi.it/economia/news/2026-01-02/vetro-soffiato-murano-venezia-artigianato-crisi-34875610/ (consultato maggio 2026).
[558] Voce "Assicurazioni Generali", *Wikipedia*, https://it.wikipedia.org/wiki/Assicurazioni_Generali; cfr. anche voce "Assicurazioni Generali", in *Dizionario di Economia e Finanza*, Treccani, https://www.treccani.it/enciclopedia/assicurazioni-generali_(Dizionario-di-Economia-e-Finanza)/ (consultati maggio 2026).

Foscari condotto nell'ambito del progetto nazionale iNEST, basato sul tracciamento dei telefoni mobili nel 2023–2024, ha quantificato questo fenomeno con precisione: ogni giorno circa 44.000 persone non residenti gravitano stabilmente sulla città storica per motivi di lavoro (30.000 pendolari dal resto del Comune, 14.000 da fuori Comune), e quasi 12.000 abitanti temporanei privi di residenza anagrafica (per lo più studenti), cui si aggiungono in media 43.000 turisti pernottanti e circa 20.000 escursionisti giornalieri, per una presenza media giornaliera totale di circa 119.000 persone non residenti a fronte di circa 47.500 abitanti anagrafici.[559] Lo stesso studio ha definito questo modello di popolamento «intermittente», dominato da un «effetto fisarmonica» (si riempie di giorno - si svuota la sera, caos nei week-end - relativa normalità nei feriali), che rende sempre più difficile conciliare le esigenze di chi abita stabilmente la città con quelle di chi la frequenta solo di passaggio. La componente escursionistica, tuttavia, non si distribuisce in modo uniforme nel corso dell'anno: complessivamente gli escursionisti giornalieri registrati nel 2024 sono stati 6.300.000, con un minimo di circa 6.000 al giorno nel mese di gennaio – unico mese considerato di bassa stagione – e picchi superiori ai 50.000 negli altri mesi in occasione di ponti festivi.[560]

– il patrimonio abitativo ed il suo utilizzo: le affittanze turistiche

I numeri sul patrimonio abitativo completano il quadro. Sulla conversione del patrimonio residenziale in strutture turistiche si riporta qua sotto una mappa molto significativa:

[559] Università Ca' Foscari — Motion Analytica, studio sui flussi della Città Storica, progetto iNEST, dati 2023–2024, citato in Ri-Pensare Venezia, "Turisti e City Users: la fotografia aggiornata", febbraio 2025, https://www.ripensarevenezia.it/turisti-e-city-users-la-fotografia-aggiornata-dei-flussi/ (consultato maggio 2026).
[560] *Ibidem*; cfr. anche A. Baldin, D. Bertocchi, N. Camatti, «Crowding-in and (temporary) crowding-out in Venice. The effect of cultural events on residents», *Tourism Economics*, vol. 31, n. 5, 2025, pp. 984-1005, journals.sagepub.com (picco di 88.993 escursionisti registrato il 30 ottobre 2022, ponte di Tutti i Santi).

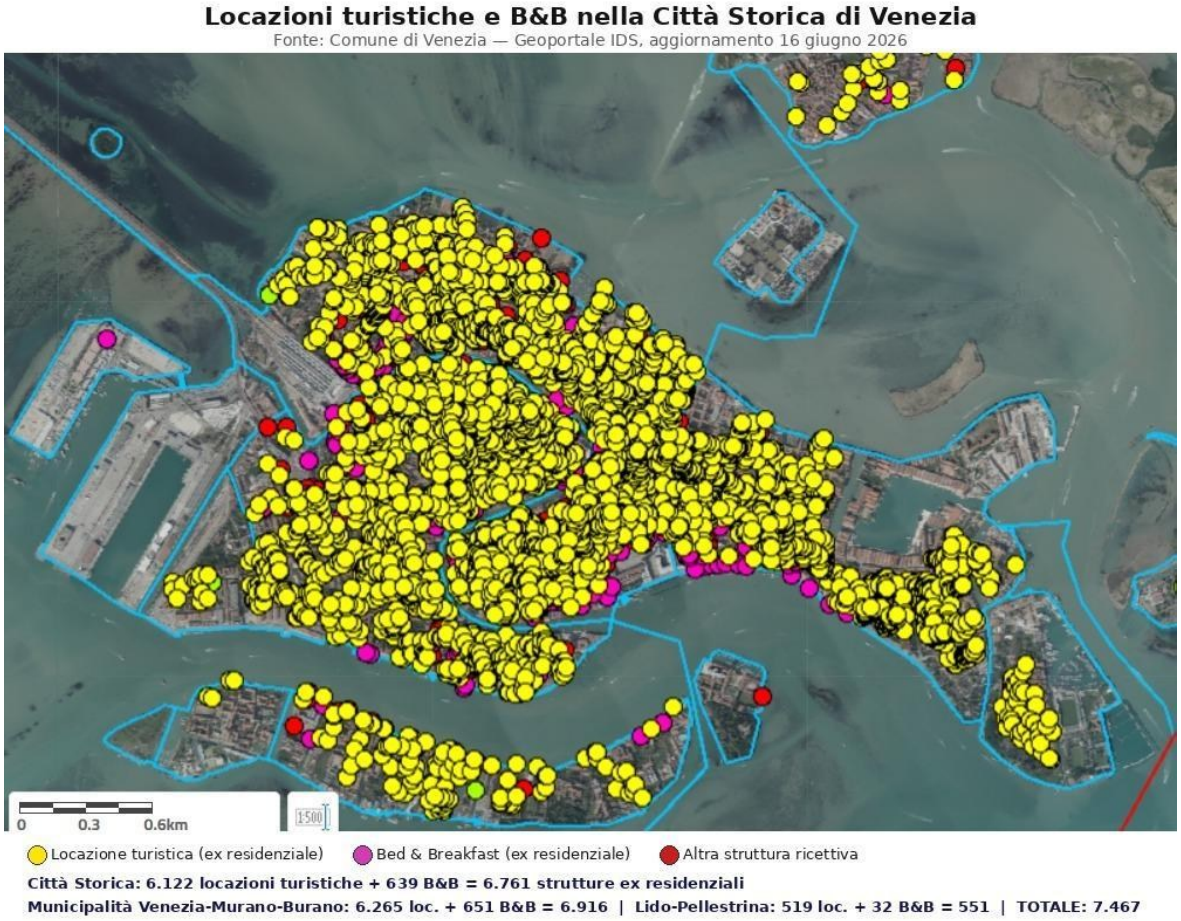


Fig. 1 — Distribuzione delle locazioni turistiche e dei B&B nella Città Storica di Venezia e nell'arcipelago lagunare. Fonte: Comune di Venezia, Geoportale IDS (aggiornamento: 16 giugno 2026).

Al 16 giugno 2026, secondo i dati del Geoportale IDS del Comune di Venezia, nella sola Città Storica risultano censite 6.122 unità immobiliari adibite a locazione turistica breve e 639 Bed & Breakfast – quasi tutti originariamente abitazioni residenziali – per un totale di 6.761 strutture ricettive ricavate dal patrimonio abitativo dei sei sestieri. Sommando le isole dell'estuario settentrionale (Murano, Burano, Sant'Erasmo), che contribuiscono con ulteriori 143 locazioni turistiche e 12 B&B, la Municipalità di Venezia-Murano-Burano raggiunge complessivamente 6.916 strutture. Aggiungendo la Municipalità di Lido-Pellestrina, con 519 locazioni turistiche e 32 B&B, il totale per l'intera città insulare sale a 7.467 unità. Si tratta, va sottolineato, di strutture regolarmente registrate: il dato esclude quindi le locazioni informali o irregolari, che alcune stime collocano in una quota non trascurabile. La mappa – che copre visivamente quasi per intero la area vitale dei sestieri, senza lasciare spazi vuoti – fornisce un'immagine netta della portata del fenomeno: la città storica

non sta semplicemente crescendo come destinazione turistica, sta smettendo di essere un luogo abitato da residenti. [561]

Tab. X — Strutture ricettive ex residenziali per municipalità (16 giugno 2026)

Municipalità / Area	Loc. turistiche	B&B	Totale	% sul tot. insulare
Città Storica (6 sestieri)	6.122	639	6.761	90,5 %
Arcipelago Nord (Murano-Burano-S.Erasmo)	143	12	155	2,1 %
Subtotale Municipalità Venezia-M.-B.	**6.265**	**651**	**6.916**	**92,6 %**
Municipalità Lido-Pellestrina	519	32	551	7,4 %
TOTALE città insulare	**6.784**	**683**	**7.467**	**100 %**

Fonte: Comune di Venezia, Geoportale IDS, aggiornamento 16 giugno 2026. Sono incluse esclusivamente le strutture regolarmente registrate. I B&B sono conteggiati separatamente in quanto in prevalenza ricavati da unità abitative residenziali.

Quasi quattro case su dieci nella città storica risultano oggi prive di residenti stabili, con un incremento di quindici punti percentuali rispetto al 2011.[562]

– Gli alloggi pubblici sfitti nella città insulare di Venezia

A Venezia il patrimonio abitativo pubblico appartiene a due soli enti: il Comune di Venezia, che gestisce le proprie case tramite la società Insula S.p.A., e ATER (Azienda Territoriale per l'Edilizia Residenziale), ente regionale autonomo con patrimonio separato. Entrambi gestiscono due tipi di alloggi: gli ERP (Edilizia Residenziale Pubblica), il cui canone è calcolato sul reddito familiare e

[561] Il dato è estratto in via diretta dal Geoportale IDS del Comune di Venezia, che aggiorna continuamente il registro delle strutture ricettive extra-alberghiere con obbligo di comunicazione ai sensi del D.Lgs. 79/2011 e delle successive normative regionali venete. Consultazione effettuata il 16 giugno 2026 (https://geoportale.comune.venezia.it/Html5Viewer/index.html?viewer=IDS.IDS&LOCALE=IT-it).

[562] OciO — Osservatorio Civico Venezia, "Un primo quadro aggiornato sul patrimonio residenziale comunale (dati 2025)", https://ocio-venezia.it/report/un-primo-quadro-aggiornato-sul-patrimonio-residenziale-comunale-dati-2025 (consultato maggio 2026).

assegnato tramite bando con graduatoria (L.R. Veneto 39/2017), e quelli non-ERP o "calmierati", con canone fisso concordato indipendente dal reddito (L. 431/98, art. 2 c. 3).[563]

Nel 2024–2025, nella città insulare risultavano sfitti almeno **1.196** alloggi pubblici: 895 nella Città Storica (sei sestieri e Giudecca) e 301 nelle isole dell'estuario (Murano, Burano, Lido, Pellestrina). Il dato è il risultato della somma del patrimonio del Comune – reso noto per la prima volta per zona nel luglio 2025 dopo un accesso agli atti di OciO (**283** sfitti su 1.821 alloggi in Città Storica, 16%; 193 su 774 nelle isole, 25%)[564] – più quello di ATER, comunicato nel 2024 (**612** sfitti in Città Storica, 108 nelle isole)[565]. A fine 2025 ATER ha comunicato un ulteriore peggioramento complessivo, compreso il patrimonio edilizio in terraferma (1.720 sfitti su 5.163 alloggi, 33,5%), ma senza ancora un dettaglio per zona.[566]

Sommando i due patrimoni, nella sola Città Storica restavano vuote **895** case pubbliche, mentre nel solo ambito di Venezia e delle Isole risultavano **888 famiglie** ammesse in graduatoria per il bando ERP 2022 (971 le domande presentate), ancora in attesa di un alloggio a causa del blocco delle assegnazioni.[567] Il tasso di sfitto variava molto tra i due enti: 16% per il Comune in Città Storica, contro circa il 26% per gli ERP di ATER e il 45% per i non-ERP di ATER — anche per la maggiore fatiscenza degli edifici e la carenza di manutenzione. Rimettere a norma i soli alloggi ATER sfitti in Città Storica “costerebbe circa 50-53 milioni di euro” ha dichiarato il Presidente ATER Nordio nel 2024 (80.000-140.000 euro ad alloggio, quasi il triplo che in Terraferma), una cifra mai stanziata da Stato o Regione.[568]

[563] Dati elaborati da OciO – Osservatorio Civico su Casa e Residenzialità su fonti Comune di Venezia/Insula e ATER Venezia. ERP = Edilizia Residenziale Pubblica (L.R. Veneto 39/2017); non-ERP/"calmierato" = canone concordato ex L. 431/98, art. 2 c. 3. Il Comune possiede e gestisce il proprio patrimonio tramite Insula S.p.A.; ATER è ente regionale autonomo con patrimonio proprio e separato.

[564] OciO, «Un primo quadro aggiornato sul patrimonio residenziale comunale (dati 2025)», 14 luglio 2025, ocio-venezia.it (cons. 17 giugno 2026); cfr. anche *Corriere del Veneto*, «Venezia, sfitta una casa su cinque: "Troppe in social housing"», 20 luglio 2025.

[565] M. Chiarin, «Morosità, manutenzioni e costi alti: a Venezia 2 mila alloggi pubblici vuoti», *La Nuova Venezia*, 5 febbraio 2024 (fonte anche per il tasso di sfitto ERP/non-ERP in Città Storica).

[566] OciO, «ATER Venezia: il fallimento delle politiche di gestione del patrimonio abitativo pubblico» (dati al 31.12.2025), aprile 2026, ocio-venezia.it (cons. 19 giugno 2026).

[567] OciO – Osservatorio Civico su Casa e Residenzialità, «Bando di Edilizia Residenziale Pubblica 2022», ocio-venezia.it (dati per ambito territoriale: Venezia e Isole 971 domande/888 ammesse; Terraferma 1.400 domande/1.243 ammesse); cfr. *La Nuova Venezia*, «Emergenza casa, il Comune di Venezia chiede il 30% di alloggi alla Regione», 31 marzo 2025 (dato comune-wide: 2.371 domande, 2.131 ammesse, oltre 2.100 famiglie in attesa).

[568] Sul costo di ristrutturazione degli alloggi ATER nel centro storico: F. Nordio (presidente ATER), dichiarazione riportata in «Sfitti cinquecento alloggi pubblici. Nordio: "Servono 50 milioni"», *La Nuova Venezia*, 29 novembre 2024; M. Chiarin, «Nodo alloggi sfitti: con 170 milioni si sistemano tutte», *La Nuova Venezia*, 6 giugno 2022. Sul ritmo di recupero del patrimonio sfitto: OciO, «ATER Venezia: il fallimento delle politiche di gestione del patrimonio abitativo pubblico», aprile 2026, ocio-venezia.it (cons. 19 giugno 2026): «tra il 2022 e il 2025 ATER ha completato nel Comune di Venezia 135 interventi di rimessa a reddito [...] in media 34 alloggi sfitti l'anno; nello stesso periodo il patrimonio sfitto è aumentato mediamente di 150 alloggi all'anno».

Il paradosso si è riflesso anche nelle assegnazioni: nel 2025 il Comune ha assegnato appena 8 alloggi ERP.[569] Al bando ATER di social housing di giugno 2025 si sono candidate circa 700 famiglie per soli 40 posti disponibili.[570]

Tab. X — Alloggi pubblici sfitti nella città insulare di Venezia: Comune e ATER per zona (2024–2025)

Ente / Zona	Alloggi totali	Sfitti	% sfitti	Anno dato
ERP-Comune — Città Storica	1.821	283	16%	2025
ERP-Comune — Isole estuario	774	193	25%	2025
ERP-Comune — subtotale insulare	**2.595**	**476**	**18%**	**2025**
ATER — Città Storica	~2.350	612	~26%	2024
ATER — Isole estuario	~350	108	~31%	2024
ATER — subtotale insulare	**~2.700**	**720**	**~27%**	**2024**
TOT. Patrimonio pubblico — Venezia insulare	**~5.295**	**1.196**	**~23%**	**2024–25**

Fonti: Comune — dati per zona: Corriere del Veneto, 20 luglio 2025 (elaborazione OciO/Insula); OciO, «Un primo quadro aggiornato sul patrimonio residenziale comunale (dati 2025)», 14 luglio 2025. ATER — dati per zona: La Nuova Venezia, 5 febbraio 2024; dato totale al 31.12.2025: OciO, aprile 2026.

Ancora una tabella per riassumere la situazione abitativa della Città Storica:

Indicatore	Dato	Anno
Residenti città storica	47.505	Apr. 2026
Posti letto turistici città storica	51.129	Mag. 2025
Presenze medie giornaliere totali	~170.000	2023-2024
Locazioni turistiche attive	~6.916	Giu. 2026
Alloggi pubblici sfitti (ATER + Comune)	~1.196	Dic. 2025
Case senza residenti (Venezia insulare)	~4 su 10	2024
Indice di vecchiaia	263 anziani/100 giovani	2024

[569] OciO, aprile 2026, cit. (nota 556): nel 2025 ATER ha assegnato appena 8 alloggi ERP in tutto il Comune, contro i 37 del 2024, dopo la sospensione delle graduatorie seguita alla sentenza della Corte Costituzionale (aprile 2024) sul requisito di residenza quinquennale (L.R. Veneto 39/2017).
[570] OciO, aprile 2026, cit. (nota 556), nota 5: bando ATER di giugno 2025 per 40 alloggi a canone calmierato; circa 700 domande presentate entro il 6 luglio 2025, graduatoria definitiva non ancora pubblicata.

Negli ultimi anni si è diffusa a Venezia una narrazione che vorrebbe responsabile principale della crisi abitativa, quindi dello spopolamento, non tanto l'impetuosa crescita del numero di locazioni turistiche, ma piuttosto la mancata offerta alla cittadinanza degli alloggi pubblici non utilizzati. È vero? I dati sopra esposti chiariscono la situazione, rivediamone alcuni: se ragioniamo per sommi capi – ma con logica realistica – potremmo dire che una città che aveva più di 175.000 abitanti nel 1951 ed è crollata a 47.500, per ritornare a essere una realtà urbana viva e degna del rango di "Città", dovrebbe come minimo raddoppiare i suoi residenti attuali. E questo giusto per recuperare una dimensione demografica vitale, quindi accettabile. Per dare casa a 47 o 48.000 persone ci vorrebbero circa 15-20.000 alloggi, allo stato attuale cifra inarrivabile; l'ente pubblico ne ha a disposizione (sfitti) nella Venezia Insulare **1.196** (895 nella Città Storica e 301 nelle isole), non tutti utilizzabili perché alcuni in condizione di grave degrado strutturale; quelli disponibili per il mercato turistico e presenti su Airbnb, Booking e altre piattaforme sono **7.467** (6.916 a Venezia e isole + 551 Lido-Pellestrina) e in continua crescita.

Cercare “un responsabile” o “il più responsabile” non sarebbe corretto, la situazione abitativa veneziana è un concorso di colpe e la ricerca non potrebbe escludere la quasi totale assenza di politiche edilizie residenziali per Venezia dal dopoguerra ad oggi. Ad eccezione del mal riuscito tentativo a cavallo tra i ‘50 e i ‘60 di costruire un comodo quartiere residenziale a Sacca Fisola, Venezia ha visto non solo i grandi palazzi trasformarsi in alberghi (riqualificarli in abitazioni, nella maggior parte dei casi, non era possibile) ma adibire ogni altro spazio, del poco disponibile, a destinazioni non residenziali. Se dovessimo però valutare il peso maggiore sullo spopolamento e l’incidenza sulla crisi demografica della Venezia Insulare, tra le case pubbliche sfitte e gli alloggi privati offerti al mercato turistico, i dati parlano chiaro.

Una considerazione realistica per rendere il concetto di rarefazione sociale più preciso di qualsiasi altra formula per descrivere Venezia oggi è questa: non è una città che si svuota di persone – fisicamente ne ha pure troppe, 170.000 presenze al giorno contro meno di 47.500 residenti – è una città che si svuota di comunità. Piena di gente, vuota di vita collettiva. Zanardi documenta questo meccanismo di espulsione con lucidità: le famiglie veneziane vengono progressivamente sostituite da proprietari che trovano più conveniente affittare ai turisti, innescando quello che la letteratura scientifica definisce overtourism, ovvero «un fenomeno che va al di là della concentrazione turistica e finisce per erodere la stessa struttura urbana».[571] Chi vorrebbe restare, spesso non può, e se al bando

[571] Zanardi, *La bonifica umana*, cit., p. 148.

ERP 2025 soltanto 8 hanno ottenuto un alloggio siamo difronte a un dato che non ha bisogno di commenti.

–Chi rimane resiste

Eppure, Venezia non è soltanto una città che si svuota. È anche una città che resiste, e la resistenza assume forme concrete, radicate, spesso invisibili ai flussi turistici ma ben presenti nella vita quotidiana di chi ha scelto di rimanere.

Zanardi dedica una parte significativa del suo lavoro a questa dimensione, attraverso una serie di interviste con residenti veneziani di diverse generazioni e provenienze. Quello che emerge è un tenace senso di appartenenza, che sopravvive all'erosione materiale ma anche spirituale della città. Secondo Zanardi, «la venezianità è un fenomeno dinamico, la cui elaborazione rimane consapevole del rischio di scomparsa e induce quindi una spinta identitaria che si manifesta nell'attaccamento al luogo e nella critica delle trasformazioni in atto». [572] Non è nostalgia passiva ma desiderio reale di non mollare e, per certi, di fare qualcosa per difendere attivamente il territorio.

Sul piano della mobilitazione civica, negli ultimi anni si sono moltiplicati i comitati e le associazioni che lavorano per il diritto all'abitare, contro lo svuotamento residenziale e per la tutela del tessuto commerciale di prossimità. Il movimento veneziano conta esperienze consolidate come il Comitato No Grandi Navi, attivo da oltre vent'anni nella battaglia contro il transito delle grandi navi in bacino San Marco e poi in Canale della Giudecca, come Venessia.com, associazione nata nei forum di internet e attiva da 25 anni nella denuncia di spopolamento e malgoverno con una serie di iniziative pubbliche e manifestazioni molto partecipate e di grande risonanza mediatica internazionale, il Gruppo 25 Aprile, anch'esso nato sul web e diventato una realtà associativa importante ed espressione poi di un movimento politico arrivato a portare un rappresentante nel consiglio Comunale, infine una serie di realtà passate e recenti, nate proprio in risposta alla turistificazione: comitati di quartiere, associazioni per il diritto alla casa, gruppi civici che monitorano la gestione del patrimonio pubblico e denunciano le incoerenze dell'amministrazione.[573] Una battuta gira in città: "a Venezia ci sono ormai più associazioni che abitanti…"; al di là dell'ironia tagliente ma amara (molto veneziana) l'aforisma rivela una verità: Venezia è tutta un brulicare di comitati e associazioni, spesso di piccola dimensione ma messe tutte assieme queste realtà costituiscono un movimento considerevole.

[572] Ivi, p. 224.
[573] Cfr. Zanardi, *La bonifica umana*, cit., pp. 218-219; OciO Venezia, report generali, https://ocio-venezia.it/report (consultato maggio 2026).

Anche sul piano imprenditoriale non mancano segnali di controtendenza parziale. La normativa anti-paccottiglia introdotta dal Comune di Venezia ha dato qualche risultato: tra maggio 2022 e marzo 2026 si contano oltre 500 nuove aperture di attività qualificate, in parte come risposta alla deriva della monocultura turistica di bassa qualità. [574] Non si tratta di un'inversione di rotta, ma di una traccia di vitalità che dimostra come la città non sia interamente rassegnata al proprio destino.

Lo scrive Zanardi in chiusura del suo libro, e vale la pena riportarlo: «La città che in questa fine si distende sotto i nostri occhi è un'opera umana di estrema fragilità e inesauribile tenacia, nei secoli tessuta e ritessuta tra acqua e terra come la tela di Penelope, nei confronti della quale gli abitanti si sono alzati ancora una volta». [575] La resistenza veneziana non è retorica: è una pratica quotidiana, lenta, testarda, a volte silenziosa a volte rumorosa, non sempre con la giusta risonanza mediatica. Ma esiste. E conta.

9.2 La ricchezza invisibile

– Una città che produce e non trattiene

C'è un paradosso al cuore della questione veneziana che raramente viene messo a fuoco con la necessaria chiarezza: Venezia è tra le città italiane che producono più ricchezza per abitante, eppure è anche quella che da decenni si presenta al tavolo della politica nazionale come una città bisognosa di sussidi, di leggi speciali, di interventi straordinari. La «Regina Malata» – immagine che ha attraversato decenni di retorica pubblica – non è una città povera. È una città a cui è strutturalmente negata la possibilità di essere ricca.

I dati lo dimostrano in modo difficilmente contestabile. Secondo l'elaborazione di Openpolis sui bilanci comunali, Venezia è il primo comune italiano per entrate fiscali pro capite: 993,88 euro per abitante, davanti a Milano (949,24), Roma (840,99) e Bologna (815,91) – dato riferito al consuntivo 2024, il più recente disponibile nella banca dati Openpolis al momento della redazione di questo lavoro.[576]

Nel bilancio consuntivo 2025 – il dato definitivo, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 42 del 23 aprile 2026 – le entrate tributarie proprie del Comune (Titolo I: IMU, addizionale IRPEF, imposta di soggiorno, contributo di accesso, più una quota di fondi perequativi statali) ammontano a

[574] Comune di Venezia, comunicato stampa "Normativa anti-paccottiglia: l'assessore Costalonga ha presentato il bilancio 2025/2026", aprile 2026, https://live.comune.venezia.it/index.php/it/2026/04/normativa-antipaccottiglia-lassessore-costalonga-ha-presentato-il-bilancio-20252026 (consultato maggio 2026).
[575] Zanardi, *La bonifica umana*, cit., p. 236.;
[576] Openpolis, *Le città che incassano di più dai pagamenti di tasse e imposte*, disponibile su: https://www.openpolis.it/le-citta-che-incassano-di-piu-dai-pagamenti-di-tasse-e-imposte/ (consultato il 18 maggio 2026).

471 milioni di euro, e le entrate extratributarie (Titolo III: tariffe e proventi dei servizi e dei beni comunali) a 193,6 milioni.[577] Insieme, quasi 665 milioni di euro – circa il 76% delle entrate correnti totali (871,8 milioni) – sono generati direttamente dal Comune, con la propria leva fiscale e i propri servizi, non trasferimenti provenienti da altri livelli statali. E parliamo solo delle entrate tributarie comunali, cioè senza considerare il gettito fiscale ben più ampio che la città produce e che finisce allo Stato. Numeri che non raccontano una città in difficoltà produttiva: raccontano una città che genera da sola la gran parte della ricchezza che sarebbe necessaria a mantenersi, ma che non può trattenere quella che produce oltre i propri confini fiscali. Il punto non è banale: significa che il problema di Venezia non è la mancanza di capacità produttiva, ma la struttura del sistema fiscale italiano, che raccoglie sul territorio veneziano e ridistribuisce altrove. È questo un problema non solo veneziano ma "questione nazionale" da lunghi anni dibattuta: il meccanismo della fiscalità centralizzata vale per tutte le regioni a statuto ordinario e tutti i comuni italiani. Ma altrove il danno è contenuto da economie più diversificate e da dinamiche demografiche stabili, senza che debbano fare i conti con un impressionante esodo di abitanti e attività produttive. Nel caso di Venezia–Città Storica, che vive una crisi demografica e il rischio concreto di dissoluzione di una civiltà millenaria che sta letteralmente "evaporando", l'impossibilità di trattenere anche solo una parte della ricchezza generata sul proprio territorio assume una gravità del tutto particolare.

– Il residuo fiscale veneziano

Per capire la dimensione reale di questo divario bisogna però guardare oltre le entrate comunali e considerare il gettito fiscale complessivo generato sul territorio veneziano, quello che va direttamente allo Stato e di cui Venezia non vede quasi nulla.

Il turismo è il primo elemento. Il rapporto «La Ricchezza dei Comuni Turistici 2025», elaborato da Sociometrica, quantifica il valore aggiunto turistico nel Comune di Venezia (la ricchezza prodotta al netto dei costi intermedi) in 3,4 miliardi di euro annui, con un valore pro capite di 13.786 euro per abitante, compresa la popolazione residente in terraferma – il più alto d'Italia – quasi il doppio di Firenze (8.184 euro) e tre volte quello di Roma (4.857 euro).[578] La provincia di Venezia ha registrato nel 2024 ben 38,8 milioni di presenze turistiche, in grandissima parte gravitanti sulla Citta' Storica,

[577] Comune di Venezia, Rendiconto della gestione 2025, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 42 del 23 aprile 2026; dati di dettaglio consultabili su Open Bilancio Comune di Venezia, disponibile su: https://openbilancio.comune.venezia.it/openbilancio_entrate.php?anno=2025 (consultato luglio 2026). I dati sostituiscono la precedente previsione assestata 2025, ora superata dal dato consuntivo definitivo.

[578] Antonio Preiti / Sociometrica, *La Ricchezza dei Comuni Turistici 2025*, agosto 2025, disponibile su: https://antoniopreiti.it/images/rapporti/pdf/La_ricchezza_dei_comuni_turistici_2025.pdf (consultato il 18 maggio 2026). Per valore aggiunto turistico si intende la ricchezza netta generata dall'insieme delle attività turistiche sul territorio – al netto dei costi intermedi di produzione – e include la quota che remunera lavoro (salari), imprese (margine operativo lordo) e gettito fiscale locale. È distinto dal fatturato lordo del settore, che è una cifra significativamente più alta.

più della metà dell'intero turismo regionale veneto.[579] Sull'enorme massa di consumi che questo flusso genera – pernottamenti, ristorazione, trasporti, commercio, musei – viene applicata l'IVA, che affluisce interamente all'erario statale. Il Comune dei proventi di queste fonti ne intercetta solo una frazione marginale: l'imposta di soggiorno (37 milioni nel 2025) e il contributo di accesso (5,9 milioni previsti per il 2026).[580]

Applicando l'aliquota media del settore turistico – circa il 12% sul valore aggiunto – si stima che il solo turismo generi non meno di 400-500 milioni di euro annui di IVA. Di questa somma il Comune non vede nulla: non esiste alcun meccanismo che restituisca al territorio l'IVA generata dai consumi turistici che vi si producono. L'unico canale di trasferimento pubblico riconducibile alla perequazione — il Fondo di Solidarietà Comunale, contabilizzato nel bilancio comunale come "fondi perequativi da Amministrazioni centrali" — vale appena 35,8 milioni di euro nel 2025, ma è un fondo alimentato da un prelievo sull'IMU degli stessi Comuni italiani e ripartito in base a fabbisogni e capacità fiscali standard: una partita del tutto slegata dal gettito turistico, che quindi non compensa in alcun modo quei 400-500 milioni che finiscono nella casse dello Stato centrale.[581]

Per quanto riguarda la ricchezza fiscale generata dal porto: lo studio «Le attività di impresa a Venezia e Chioggia», presentato il 25 marzo 2026 dalla CGIA di Mestre per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, offre la fotografia più aggiornata disponibile.[582] Il porto da solo produce un valore pari alla metà dell'intera economia del Comune. Le 1.442 aziende del sistema portuale versano IRES, i quasi 27.000 addetti diretti versano IRPEF, i flussi di merci generano IVA e diritti doganali. Un termine di paragone utile: il porto di Trieste, che pure movimenta il doppio delle tonnellate ma con un valore produttivo di appena 1,9 miliardi contro i 15 di Venezia, ha fatto registrare nel 2024 un gettito fiscale complessivo di 756 milioni.[583] Applicato lo stesso rapporto, la raccolta fiscale del porto veneziano si stima tra i 4 e i 6 miliardi annui. Al Comune di Venezia non

[579] Consiglio Regionale del Veneto, comunicato stampa on. Pavanetto (FdI), *Il turismo in Veneto nel 2024: 73 milioni di presenze*, 18 marzo 2025, disponibile su: https://www.consiglioveneto.it/web/crv/dettaglio?id=72349669 (consultato il 18 maggio 2026).

[580] Comune di Venezia, Presentazione Bilancio di Previsione 2026, disponibile su: https://www.comune.venezia.it/sites/comune.venezia.it/files/documenti/Bilancio/presentazione%20bilancio%202026%20-%20emendato.pdf (consultato il 18 maggio 2026).

[581] Il Fondo di Solidarietà Comunale è alimentato da una quota dell'IMU di spettanza dei Comuni italiani (non da imposte erariali come l'IVA) e ripartito in base a criteri di capacità fiscale standard e fabbisogni standard; per Venezia ammonta a 35.769.122,09 euro nel consuntivo 2025, contabilizzato nel Titolo I del bilancio come "fondi perequativi da Amministrazioni centrali" (Open Bilancio Comune di Venezia, cit. nota 566; sul meccanismo di alimentazione e riparto del fondo, cfr. Welforum). La stima del gettito IVA turistico (400-500 milioni) è ottenuta applicando un'aliquota media del 12% al valore aggiunto turistico di 3,4 miliardi certificato da Sociometrica (cfr. nota 567).

[582] CGIA Mestre / Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, *Le attività di impresa a Venezia e Chioggia*, presentato il 25 marzo 2026, sintesi disponibile su: https://www.economiadelmare.org/presentato-studio-attivita-impresa-venezia-chioggia/ (consultato il 19 maggio 2026).

[583] AIOM – Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste, *Valutazione dell'impatto economico delle attività nei porti di Trieste e Monfalcone*, presentato il 17 gennaio 2024, disponibile su: https://www.adspmao.it/it/notiziecomunicati/valutazione-dell2019impatto-economico-delle-attivita-nei-porti-di-trieste-e-monfalcone-in-termini-occupazionali-di-valore-aggiunto-e-di-entrate-fiscali (consultato il 19 maggio 2026).

ritorna quasi nulla in via diretta: il Veneto è regione a statuto ordinario e non trattiene la quota regionale del gettito fiscale, come invece fa – per fare l'esempio più evidente – il Friuli-Venezia Giulia con il porto di Trieste.[584] Venezia finanzia dunque, attraverso il proprio porto, l'economia nazionale, senza che questo si traduca nemmeno parzialmente in risorse autonomamente gestibili dalla città.

Tab. 1 — Bilancio Consuntivo 2025 del Comune di Venezia: entrate correnti (dato definitivo, approvato con Delibera CC n. 42 del 23 aprile 2026)

Titolo	Descrizione	Importo	% sul totale
I	Entrate tributarie (imposte proprie + fondi perequativi statali)	471,0 milioni €	54%
II	Trasferimenti correnti (Stato, Regione, UE, altri enti)	207,3 milioni €	24%
III	Entrate extratributarie (tariffe e proventi da servizi e beni comunali)	193,6 milioni €	22%
—	**Totale entrate correnti**	**871,8 milioni €**	100%

Fonte: elaborazione su Open Bilancio, Comune di Venezia, dati del Rendiconto di gestione 2025.

Tab. 2 — Stima del gettito fiscale generato dal territorio veneziano e quota trattenuta dal Comune di Venezia

Fonte di gettito	Stima gettito generato	Quota trattenuta dal Comune
Turismo (IVA su 3,4 mld di valore aggiunto)	~400-500 milioni €	~35,8 milioni € (fondi perequativi-dallo Stato)
Porto (produzione diretta 15 mld)	~4-6 miliardi € stimati	Quota marginale
Entrate tributarie proprie (IMU, addizionale IRPEF, imposta di soggiorno, ecc.)	435,2 milioni €	435,2 milioni €
Totale gettito stimato generato	**~5-7 miliardi €**	—
Totale trattenuto dal Comune	—	**~471 milioni €**

Tab. 2 — elaborazione su dati Comune di Venezia, Rendiconto 2025 (nota 566), Sociometrica 2025 (nota 567), CGIA Mestre 2026 (nota 571).

[584] Benecomune.net, *La distribuzione delle risorse statali a Regioni ed enti locali*, disponibile su: https://www.benecomune.net/archivio/focus/la-distribuzione-delle-risorse-statali-a-regioni-ed-enti-locali-alcuni-chiarimenti-2/ (consultato il 18 maggio 2026).

– La narrazione capovolta

C'è qualcosa di distorto in questo meccanismo, e non si tratta di una distorsione recente né di poco conto. Da decenni la narrazione dominante su Venezia è quella della città che ha bisogno: di fondi straordinari, di leggi speciali, di commissari, di piani di salvaguardia. Una città-problema, un paziente cronico da tenere in vita con trasfusioni di risorse pubbliche, di assistenzialismo: una città mangiasoldi.

Vediamo cosa dicono i numeri: i trasferimenti correnti che il Comune riceve da Stato, Regione e altri enti pubblici ammontano, nel bilancio consuntivo 2025, a 166,5 milioni di euro: 74,2 milioni dallo Stato e 92,1 milioni da Regione, Città Metropolitana di Venezia e altri Comuni. È un dato in calo rispetto ai 185,7 milioni di trasferimenti pubblici del consuntivo 2024, circa il 10% in meno.[585] Sommando anche i fondi europei (40,6 milioni) e alcune voci minori, il totale complessivo del Titolo II – Trasferimenti correnti per il 2025 sale a 207,3 milioni di euro. Una cifra che, letta isolatamente, può sembrare generosa e superiore a quanto ricevono altri comuni di pari dimensioni, e va considerata insieme al fatto che Venezia è anche la città con i trasferimenti pro capite più alti tra i grandi comuni italiani (1.014 euro per abitante secondo Openpolis) [586]. Non perché sia privilegiata, bensì perché i suoi costi strutturali sono eccezionali e non compensabili con le entrate comunali ordinarie. Il mantenimento del patrimonio storico, il trasporto acqueo, la manutenzione lagunare con lo scavo dei canali e dei rii, la gestione di flussi turistici sovradimensionati: sono costi che nessun altro comune italiano affronta, e che Venezia sostiene nell'interesse dell'intero paese. E' evidente che se Venezia potesse trattenere anche solo una quota della grande raccolta fiscale che produce per lo Stato non avrebbe bisogno di trasferimenti né di sovvenzioni e potrebbe affrontare con le proprie risorse i grandi "extra-costi" che la sua natura, la sua morfologia e il suo patrimonio artistico le impongono.

Se volessimo considerare la cosa ad un livello regionale, allargando il punto di vista all'intera Regione, il caso del Trentino Alto-Adige e in particolare di Bolzano, è un paragone illuminante. La Provincia autonoma non chiede fondi a Roma: trattiene il 90% del gettito fiscale prodotto sul proprio territorio, versando allo Stato un contributo fisso concordato.[587] Con quella autonomia finanziaria copre sanità, istruzione, infrastrutture, servizi sociali – senza paragoni nel resto d'Italia. Non è ricca perché riceve ma perché trattiene, e per questo può fare. Il Veneto è contemporaneamente l'ultima

[585] Comune di Venezia, Open Bilancio, cit. (nota 566): voce «Trasferimenti correnti da Amministrazioni pubbliche», pari a 166.457.858,19 euro nel consuntivo 2025 (di cui 74.189.863,30 euro da Amministrazioni centrali/Stato, 92.132.904,59 euro da Amministrazioni locali/Regione, Città Metropolitana e Comuni, 135.090,30 euro da Enti di previdenza), a fronte di 185.709.376,91 euro nel consuntivo 2024.

[586] Openpolis, *I fondi che i comuni ricevono dalle altre amministrazioni*, 23 giugno 2022, disponibile su: https://www.openpolis.it/i-fondi-che-i-comuni-ricevono-dalle-altre-amministrazioni/ (consultato il 18 maggio 2026).

[587] Provincia Autonoma di Bolzano, *Finanze e autonomia finanziaria*, disponibile su: https://autonomiae.bz.it/it/finanze/ (consultato il 17 maggio 2026). Il riferimento normativo è l'Accordo di Milano del 2009 e il D.Lgs. 16 marzo 1992, n. 268, attuativo dello Statuto speciale per il Trentino-Alto Adige.

regione per risorse statali pro capite: 932 euro per abitante, strabiliante il confronto con le province e regioni a statuto speciale; ad esempio gli 8.212 euro di trasferimenti statali di Bolzano e i 10.963 della Valle d'Aosta.[588] Ma c'è una spiegazione: quelle cifre alte riconosciute a Bolzano e Aosta non sono sussidi: sono restituzioni per funzioni svolte al posto dello Stato – riscossione fiscale, strade, scuole, forestale – che i territori a statuto speciale finanziano a proprie spese. Venezia invece, dentro il Veneto ordinario, fa il contrario: produce per tutti e non trattiene quasi niente.

Chiedere fondi speciali, leggi di salvaguardia e sovvenzioni in questo contesto non risolve il problema: lo perpetua. Ogni sussidio ricevuto conferma la narrazione della città debole, incapace di sostenersi, pretenziosa. Ogni legge speciale di finanziamento è, in realtà, la restituzione parziale e negoziata di ciò che è stato prelevato, ma la differenza tra il dato e l'ottenuto è notevole. È su questo squilibrio strutturale – misurabile, documentato – che si fonda la questione dell'autonomia veneziana. E che rende necessario, prima ancora di discutere di strumenti giuridici, capire esattamente il quadro delle prospettive di cui si sta parlando. Il paragrafo che segue prova a farlo.

9.3 Insularità o Statuto Speciale?

– Due strade, due visioni

Il dibattito sul futuro di Venezia si è articolato, negli ultimi anni, attorno a due proposte istituzionali distinte che spesso vengono confuse nel discorso pubblico. Addirittura, c'è chi pensa che una soluzione possa essere propedeutica all'altra, ma non è così: sono due scenari completamente diversi e non complementari. La prima è il riconoscimento della condizione di insularità, con i vantaggi compensativi che ne deriverebbero. La seconda è l'attribuzione di uno statuto speciale, con potestà legislativa, amministrativa e finanziaria proprie. Sono strumenti diversi per natura, per fondamento costituzionale e per benefici concreti. Analizzarli separatamente è il presupposto per capire quale dei due sia davvero adeguato alla specificità veneziana.

– Il principio di insularità: cos'è e cosa offre

Il principio di insularità è entrato nella Costituzione con la legge costituzionale 7 novembre 2022, n. 2, che ha aggiunto un nuovo comma all'art. 119: «La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole

[588] Benecomune.net, *La distribuzione delle risorse statali a Regioni ed enti locali*, cit. (nota 573).

e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità» [589]. È un principio perequativo: non attribuisce poteri, ma obbliga il legislatore a tenere conto delle specificità insulari e a compensarne gli svantaggi. In attuazione di questo principio, il Governo ha predisposto il disegno di legge A.S. n. 1837 (aprile 2026) sulle isole minori marine, lagunari e lacustri, che prevede due fondi per lo sviluppo (7 milioni per il 2027 e 10 milioni per il 2028, di cui il 90% per le isole marine e il 10% per quelle lagunari e lacustri), una Strategia Nazionale per la rimozione degli svantaggi, la definizione di Livelli Essenziali delle Prestazioni specifici per i territori insulari e misure di continuità territoriale [590].

Il punto critico è nell'allegato B del medesimo DDL, che elenca le isole lagunari beneficiarie: vi compaiono Burano, Torcello, Mazzorbo, Murano, Pellestrina, Sant'Erasmo, Lido e altre isole minori della laguna veneziana [591]. Venezia insulare – la Città Storica – non compare come entità autonoma. La ragione è strutturale: la legge è pensata per piccole realtà periferiche che in maniera più o meno marcata soffrono d'isolamento oltre a degli svantaggi funzionali, non per una città di quasi 50.000 abitanti e a 5 minuti di autobus o treno dalla terraferma. Applicare l'insularità a Venezia nel quadro di questo DDL significherebbe ottenere misure pensate per Pellestrina o calibrate su Burano, Ponza, Ventotene, l'Asinara, La Maddalena, Capraia, Stromboli ecc.., non su una realtà con un porto da 15 miliardi di produzione diretta e un valore aggiunto turistico di 3,4 miliardi l'anno. Limitazione discutibile ma indubbiamente calibrata su dimensioni ben diverse. I fondi previsti tra l'altro sono decisamente pochi. Alcune voci nel dibattito politico locale hanno proposto di estendere il concetto con la formula della cosiddetta «insularità funzionale». Il consigliere Davide Lovat (ResistereVeneto) ha presentato una proposta di legge statale che prevede l'equiparazione di Venezia ai territori insulari in tutte le normative statali, con l'istituzione di un Fondo nazionale per l'insularità veneziana da 130 milioni per il 2026 e 180 milioni per il biennio successivo [592].

Tra le altre proposte la lista civica «Città Vive», che si è presentata alle elezioni comunali del 2026, è andata oltre: nel proprio programma proponeva uno statuto speciale «ispirato al modello di Livigno», zona franca ed extradoganale dal 1910, con esenzione IVA, eliminazione delle accise sui carburanti e sgravi fiscali per le imprese locali [593]. Si tratta di idee che partono da un'intuizione

[589] Legge costituzionale 7 novembre 2022, n. 2, Modifica all'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento delle peculiarità delle isole e il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità, in «Gazzetta Ufficiale», n. 277, 26 novembre 2022, disponibile su: https://www.normattiva.it (consultato il 17 maggio 2026).
[590] Senato della Repubblica, A.S. n. 1837, Disposizioni per la valorizzazione e lo sviluppo delle isole minori marine, lagunari e lacustri, aprile 2026, disponibile su: https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/447183.pdf (consultato il 17 maggio 2026).
[591] Ibidem, Allegato B (isole lagunari e lacustri beneficiarie).
[592] Proposta di legge Lovat (ResistereVeneto), per il riconoscimento della condizione di insularità funzionale di Venezia, citata in: https://www.altoadige.it/comunicati-stampa/comunicato-stampa-lovat-resistereveneto-proposta-normativa-per-riconoscere-condizione-insularit%C3%A0-funzionale-venezia-1.4326614 (consultato il 18 maggio 2026).
[593] Lista civica Città Vive (candidatura Claudio Vernier), Programma elettorale per le elezioni comunali di Venezia 2026, sezione «Le risorse e la sovranità», disponibile su: https://cittavive.it/programma/ (consultato il 19 maggio 2026).

corretta – Venezia ha bisogno di strumenti fiscali specifici – ma che indicano soluzioni che appaiono sproporzionate per difetto o per eccesso. Un regime doganale storico concesso a un borgo montano di 6.000 abitanti per ragioni di isolamento geografico estremo, appunto il "modello Livigno", non sembra giuridicamente né politicamente adattabile a una città lagunare con porto internazionale, università, vocazione turistica globale e tutt'altro che isolata. Più che uno strumento di autonomia, sarebbe una distorsione del mercato.

C'è un filo che lega tutte queste proposte – riconoscimento dell'insularità, insularità funzionale con Fondo per Venezia, modello Livigno – ed è lo stesso che ha attraversato decenni di politica veneziana: Venezia che chiede, lo Stato che concede. Siamo al solito concetto, quello che ha ispirato tutte le leggi speciali per Venezia, cambia il nome dello strumento, resta identica la struttura del rapporto. Il Fondo nazionale per l'insularità veneziana proposto da Lovat è, nei fatti, l'ennesima legge speciale di finanziamento, con la sola differenza di una copertura costituzionale quindi giuridicamente più solida. L'insularità, per quanto fondata su un principio nuovo e di rango costituzionale, non supera questa logica: la istituzionalizza. Rientra in pieno nella tradizione assistenziale che ha alimentato per decenni la narrazione della «Regina Malata»: la città bisognosa di cure, di soccorsi, di trasfusioni di risorse pubbliche. Non è autonomia: è dipendenza, assistenza garantita dalla Costituzione.

– Lo statuto speciale: contenuti e limiti formali

L'art. 116 della Costituzione disciplina le regioni e province a statuto speciale. Il primo comma nomina espressamente i cinque enti destinatari: Friuli-Venezia Giulia, Sardegna, Sicilia, Trentino-Alto Adige/Südtirol e Valle d'Aosta [594]. Non si tratta di una norma a vocazione generale: è una norma che individua soggetti specifici. Aggiungerne uno richiede una modifica costituzionale, non una legge ordinaria, cosa non impossibile ma l'iter è decisamente complesso. Il terzo comma, in più – quello sull'autonomia differenziata – consente ulteriori forme di autonomia solo alle regioni ordinarie, non ai comuni.

Il modello più avanzato tra quelli esistenti è la Provincia autonoma di Bolzano, di cui si è già accennato, il cui statuto speciale – approvato con legge costituzionale nel 1948 e profondamente riformato con il D.P.R. 670/1972 – garantisce potestà legislativa primaria in numerose materie e soprattutto un'autonomia finanziaria strutturale: la Provincia trattiene il 90% del gettito fiscale

[594] Costituzione della Repubblica Italiana, art. 116, primo comma, nel testo vigente dopo la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3.

generato sul proprio territorio [595]. È questo che rende Bolzano capace di finanziare autonomamente i propri servizi a livelli di eccellenza: non i fondi che riceve, ma il gettito che trattiene.

Il problema formale per Venezia è che l'art. 116 è riservato alle regioni. Un comune o una città metropolitana non possono accedervi con gli strumenti normativi oggi esistenti. Non è una questione di dimensioni o di merito ma di livello nell'architettura costituzionale che andrebbe modificata, integrata.

– Roma Capitale: il precedente che cambia tutto

La riforma costituzionale in corso offre a Venezia il precedente più importante degli ultimi decenni. Il 30 luglio 2025 il Consiglio dei ministri ha approvato un disegno di legge costituzionale di modifica dell'art. 114 (A.C. 2564), che il 29 aprile 2026 ha ottenuto il primo via libera della Camera ed è ora all'esame del Senato [596]. La portata è storica: per la prima volta nella storia repubblicana un singolo Comune viene elevato a rango costituzionale distinto, con propri statuti, poteri e funzioni. Roma Capitale acquisisce potestà legislativa in materie specifiche – governo del territorio, beni culturali, turismo, commercio, trasporto pubblico locale, edilizia residenziale – e autonomia finanziaria tramite la compartecipazione alla raccolta tributaria erariale riferibile al territorio. La leggi promulgate da Roma Capitale saranno sottoposte al controllo della Corte costituzionale esattamente come le leggi regionali. Pur in una forma istituzionale diversa e con caratteristiche proprie, è quindi previsto che Roma entri a far parte dei territori a statuto speciale.

Non è una riforma pensata per Venezia, ma ha aperto una strada percorribile anche da Venezia. Il presidente della Regione Veneto Luca Zaia lo ha detto esplicitamente nell'agosto 2025: «l'idea di Venezia città-Stato potrebbe essere inserita nell'iter costituzionale in corso che vuol riconoscere maggiore autonomia nel governo di Roma Capitale» [597]. L'idea sembra valida perché prevede l'inserimento in un percorso giuridico già tracciato, che richiederebbe una modifica mirata dell'art. 114 per inserire Venezia – come già previsto per Roma – tra gli enti costitutivi della Repubblica dotati di ordinamento speciale. Le obiezioni di scala non reggono: Roma Capitale ha un territorio corrispondente al Comune di Roma, ben più piccolo delle regioni autonome. La dimensione non è

[595] Provincia Autonoma di Bolzano, Finanze e autonomia finanziaria, disponibile su: https://autonomiae.bz.it/it/finanze/ (consultato il 17 maggio 2026). Il riferimento normativo è il D.P.R. 31 agosto 1972, n. 670 (Statuto speciale per il Trentino-Alto Adige) e l'Accordo di Milano del 2009.

[596] Camera dei deputati, A.C. 2564, Disegno di legge costituzionale recante modifiche agli articoli 114 e 116 della Costituzione in materia di Roma Capitale, primo via libera dell'Assemblea il 29 aprile 2026; dossier disponibile su: https://documenti.camera.it/leg19/dossier/pdf/AC0236b.pdf (consultato il 17 maggio 2026).

[597] Regione Veneto, dichiarazione del Presidente Luca Zaia, agosto 2025, citata in: https://autonomia.regione.veneto.it/w/presidente-zaia-venezia-citt%C3%A0-stato-sarebbe-sfida-vera-in-chiave-europea.-come-per-roma-serve-un-governance-dedicata- (consultato il 17 maggio 2026).

mai stata il criterio determinante per il riconoscimento della specialità; lo è sempre stato invece il carattere eccezionale e irriproducibile della realtà in questione. Venezia quel carattere lo possiede in misura che non ha paragoni nel panorama urbano italiano ed internazionale.

La tabella che segue mette a confronto i tre strumenti nel merito:

Aspetto	**Insularità (art. 119)**	**Statuto speciale (art. 116)**	**Modello Roma Capitale (art. 114)**
Fonte costituzionale	L. cost. n. 2/2022	Art. 116, I comma Cost.	Art. 114, III comma Cost.
Natura	Perequativo-compensativa	Autonomistico-costitutiva	Autonomistico-costitutiva
Autonomia legislativa	Nessuna	Sì, in materie specifiche	Sì, in materie specifiche
Autonomia finanziaria	Fondi perequativi, deroghe limitate	Fino al 90% del gettito (Bolzano)	Compartecipazione al gettito erariale
Autonomia amministrativa	Misure compensative	Piena nelle materie di competenza	Piena nelle materie di competenza
Applicabile a Venezia oggi?	Parzialmente (solo nelle isole lagunari minori)	No (richiede modifica cost.)	Sì, con modifica art. 114 ad hoc
Risolve il problema autonomia fiscale?	No	Sì	Sì

Tab. 3 — Confronto tra i tre strumenti giuridici in relazione alla specificità veneziana

– La questione di fondo

Insularità e Statuto Speciale non sono alternative sullo stesso piano. L'insularità è uno strumento di compensazione: corregge alcuni svantaggi, distribuisce qualche risorsa, introduce qualche deroga. Non trasforma il rapporto tra la città e lo Stato; non incide sulla struttura del prelievo fiscale; non dà a Venezia gli strumenti per governarsi e finanziarsi autonomamente. Lo statuto speciale – o più precisamente un ordinamento speciale sul modello Roma Capitale costruito su misura per Venezia – farebbe invece una cosa diversa: riconoscerebbe che Venezia non può essere governata con gli stessi strumenti ordinari degli altri comuni italiani, e le attribuirebbe la capacità di farlo in modo adeguato.

La scelta tra i due strumenti è politica e concettuale allo stesso tempo, riguarda una domanda di fondo: si vuole che Venezia continui a ricevere risorse dallo Stato per sopravvivere, o si vuole che possa trattenere le proprie per vivere senza chieder più nulla? Ma la domanda potrebbe essere anche questa:

guardando al passato fino a qui, le sovvenzioni e gli aiuti di Stato sono serviti a cambiare il destino di Venezia? È la politica giusta sulla quale si deve insistere?

9.4 Zaia, Martella e il ritorno dello statuto speciale: il dibattito istituzionale del 2025-2026

– genesi di una proposta

L'idea di uno Statuto Speciale per Venezia, o di una qualche forma di governo simile, era sempre stata nel cuore e nei pensieri dei veneziani; la proposta "nero su bianco" però nasceva poco prima dell'intervista con cui Zaia nell'agosto 2025 la rilanciava a livello istituzionale. Il 30 gennaio 2024 Confesercenti Venezia-Rovigo, per voce del presidente Emiliano Biraku, ne aveva rilanciato pubblicamente l'istanza, dichiarandosi in continuità con una proposta già avanzata in sede comunale dall'allora assessore al Turismo Simone Venturini. La tesi di Biraku muoveva da una diagnosi economica: Venezia, priva ormai di una vocazione industriale e ridotta a un'«economia monotematica» imperniata sul solo turismo, espelleva verso la terraferma la popolazione più giovane e qualificata. Da qui la richiesta di **un'area a statuto speciale per la laguna** – sul modello di regioni e province già previste dalla Costituzione – dotata di autonomia fiscale: trattenimento sul territorio del gettito prodotto e sgravi mirati alle attività produttive non turistiche disposte a insediarsi in laguna. La proposta si rivolgeva anzitutto al Governo nazionale, chiamato a farsi carico – nell'immediato – del rifinanziamento della Legge Speciale, ma coinvolgeva anche la Regione del Veneto (già impegnata sulla Zona Logistica Semplificata di Marghera) e auspicava l'apertura di un tavolo nazionale con la partecipazione dei principali attori politici, locali e non locali, e delle categorie economiche del territorio veneziano. [598] Diciotto mesi più tardi, quella stessa idea sarebbe tornata al centro del dibattito pubblico, questa volta con una risonanza mediatica e politica di tutt'altra portata.

– Una scintilla d'agosto

È stata un'intervista al *Corriere della Sera*, pubblicata il 4 agosto 2025, a rimettere in circolazione con forza inedita una vecchia idea. Luca Zaia, governatore del Veneto da tre mandati consecutivi, rispondeva a domande sul disegno di legge costituzionale che il governo Meloni stava preparando per Roma Capitale e, quasi di passaggio, allargava la visuale: «Venezia città-Stato. E anche Milano.

[598] Emiliano Biraku (presidente Confesercenti Venezia-Rovigo), comunicato stampa «Uno Statuto Speciale per Venezia», Confesercenti Venezia-Rovigo, 30 gennaio 2024; disponibile su: https://confesercentivero.it/news/2024/01/30/uno-statuto-speciale-per-venezia/ (consultato il 2 agosto 2026). Il comunicato richiama esplicitamente la proposta già avanzata dall'assessore comunale al Turismo Simone Venturini.

Sarebbe un fatto di cui tutto il mondo parlerebbe.» [599] Si è trattato di una legittimazione politica ad alta visibilità, la voce di chi guida la regione che dice pubblicamente che l'idea non è stravagante, che i tempi sono maturi. Zaia precisava di non voler fare il sindaco di Venezia – «sono concentrato sul lavoro in Regione, è tanto» – ma la sua riflessione sulla città era netta: «Venezia non è una città del Veneto, non è italiana: è di tutti. Del mondo.» [600] Un'affermazione che, pronunciata dal più importante esponente leghista del Veneto, suonava particolarmente significativa – proprio lui, da sempre paladino dell'autonomia e dell'identità veneta, riconosceva che Venezia eccedeva i confini regionali e richiedeva una governance che nessuna regione, da sola, potrebbe garantire.

Il contesto non era casuale. Poche settimane prima, il 30 luglio 2025, il Consiglio dei ministri aveva approvato il disegno di legge costituzionale per Roma Capitale, che – come già riportato – proponeva di modificare l'articolo 114 della Costituzione inserendo Roma tra gli enti costitutivi della Repubblica, con potestà legislativa propria in materie chiave. [601] Zaia aveva colto l'occasione: se Roma poteva diventare un ente costituzionale a sé, dotato di leggi proprie e autonomia finanziaria strutturata, perché non Venezia? La domanda era retorica ma la proposta concreta e il suo peso politico fu immediato.

– Il dibattito si allarga: destra, sinistra, civici

Nei giorni successivi il dibattito si allargò rapidamente. Il 6 agosto 2025 *Il Gazzettino* dedicava un'intera pagina alla questione, raccogliendo le voci di esperti e associazioni. Gianfranco Perulli, professore di diritto amministrativo e curatore del libro «Mose e Autorità per la Laguna di Venezia», indicava la strada con precisione: non bastava invocare uno Statuto Speciale, bisognava agganciarsi concretamente al «modello Roma», semplificare le procedure fiscali, attrarre istituzioni e residenti. «Al di là dei soldi», spiegava Perulli, «una Venezia autonoma garantirebbe automaticamente la presenza di nuove famiglie.» [602] Dal fronte civico, Venessia.com – associazione da anni impegnata sul tema – ribadiva che lo Statuto Speciale era «la priorità»: non come fine in sé, ma come strumento per smettere di chiedere sovvenzioni e iniziare a decidere. «Siamo nelle mani di nessuno», dichiarava Matteo Secchi, portavoce dell'associazione, «da quindici anni portiamo avanti questa battaglia avendo

[599] Luca Zaia, intervista al *Corriere della Sera*, 4 agosto 2025, condotta da Marco Cremonesi; archivio online del *Corriere della Sera* (consultato il 23 maggio 2026). Il testo integrale dell'intervista era condiviso dall'account Instagram ufficiale @zaiaufficiale in data 4 agosto 2025.
[600] Ibidem.
[601] Presidenza del Consiglio dei ministri / Ministero per le Riforme istituzionali (min. Casellati), Disegno di legge costituzionale A.C. 2564, «Disposizioni in materia di Roma Capitale», approvato in Consiglio dei ministri il 30 luglio 2025, presentato alla Camera il 5 agosto 2025; testo disponibile su: https://www.riformeistituzionali.gov.it/it/comunicazione/notizie/disegno-di-legge-costituzionale-su-roma-capitale/ (consultato il 23 maggio 2026).
[602] Gianfranco Perulli, intervista, «Ecco la strada per Venezia "capitale"», *Il Gazzettino*, 6 agosto 2025, p. IV (Primo Piano).

stilato un Decalogo per Venezia in cui lo Statuto Speciale è il punto più importante. Obsoleto? Lo Statuto Speciale è obsoleto solo per chi non sa di cosa parla.» [603]

Il 7 agosto 2025 – il giorno stesso in cui *Il Gazzettino* pubblicava queste voci – il senatore Andrea Martella, segretario regionale del PD e futuro candidato sindaco del centrosinistra, depositava al Senato il DDL S. 1630: «Modifiche all'articolo 114 della Costituzione, in materia di autonomia di Venezia», cofirmato dalla senatrice Daniela Sbrollini di Italia Viva. [604] La coincidenza di date non era casuale e nel suo tempismo risultava ancor più significativa. Martella lo spiegò esplicitamente: si trattava della «traduzione legislativa della proposta di Statuto Speciale avanzata oltre un mese fa dalle forze politiche e civiche alternative alla destra». [605] La sinistra aveva trovato la sua proposta concreta, e l'aveva depositata in Parlamento, senza agganciarla esplicitamente al progetto di "Roma Capitale" proposto dal governo di destra.

Anche il Movimento 5 Stelle si era mosso, seppur in modo meno formale. Erika Baldin, capogruppo M5S in Consiglio regionale veneto, aveva già presentato a luglio un'interrogazione alla Giunta regionale chiedendo una «sponda» per il riconoscimento dello statuto speciale a Venezia. [606] E dall'interno della maggioranza uscente, persino l'assessore comunale Simone Venturini, in quota centrodestra e candidato sindaco per il centrodestra alle elezioni del maggio 2026, aveva parlato pubblicamente del «bisogno» di uno statuto speciale per Venezia, in occasione delle discussioni sull'autonomia differenziata. Era stato uno di quei rari momenti in cui la questione veneziana ha smesso di essere proprietà di una sola parte politica.

– Due proposte a confronto: Roma e Venezia davanti all'articolo 114

Vale la pena fermarsi sul contenuto tecnico delle due proposte di riforma costituzionale, perché il confronto è istruttivo e, considerando la diversa attenzione che le 2 proposte hanno avuto in chiave nazionale, significativo.

[603] Matteo Secchi (Venessia.com), dichiarazione riportata in: «Il gruppo Venessia.com: "Lo Statuto per noi è la priorità"», *Il Gazzettino*, 6 agosto 2025, p. IV.
[604] Andrea Martella e Daniela Sbrollini, DDL S. 1630, «Modifiche all'articolo 114 della Costituzione, in materia di autonomia di Venezia», Senato della Repubblica, XIX Legislatura, presentato il 7 agosto 2025; iter disponibile su: https://www.senato.it (consultato il 18 maggio 2026).
[605] Andrea Martella, citato in: «Venezia mette d'accordo Pd e Lega», *Open Online*, 7 agosto 2025; disponibile su: https://www.open.online/2025/08/07/venezia-citta-autonoma-cosa-significa/ (consultato il 23 maggio 2026).
[606] Erika Baldin (M5S), interrogazione alla Giunta regionale veneta, luglio 2025; citata in: «Venezia a statuto speciale, il M5S chiede alla Regione Veneto un sostegno concreto», *Chioggia Notizie*, 17 luglio 2025; disponibile su: https://www.chioggianotizie.it/24/2025/07/17/news/venezia-a-statuto-speciale-il-m5s-chiede-alla-regione-veneto-un-sostegno-concreto-362609/ (consultato il 23 maggio 2026).

	DDL A.C. 2564 — Roma Capitale	DDL S. 1630 — Venezia
Promotore	Governo Meloni / Min. Casellati	Sen. Martella (PD) + Sen. Sbrollini (IV)
Presentato	5 agosto 2025 (Camera)	7 agosto 2025 (Senato)
Base costituzionale	Modifica art. 114 Cost.	Modifica art. 114 Cost.
Potestà legislativa	Sì — 10 materie definite	Sì — stesse materie + governo del territorio esclusivo
Autonomia fiscale	Rinviata a legge ordinaria successiva	Esplicita: «trattenimento di una quota delle risorse prodotte»
Iter parlamentare	Approvato Camera in prima lettura (29 apr. 2026): 159 sì, 33 no, 55 astenuti	Assegnato a 1ª Comm. Senato (29 ott. 2025); esame non ancora iniziato (mag. 2026)

Il DDL governativo per Roma Capitale (A.C. 2564), presentato alla Camera il 5 agosto 2025 dal ministro per le riforme istituzionali Maria Elisabetta Casellati, proponeva di riscrivere integralmente l'articolo 114, inserendo Roma Capitale tra i livelli di governo della Repubblica accanto a Comuni, Province, Città metropolitane, Regioni e Stato. [607] A Roma veniva attribuita potestà legislativa in dieci materie: trasporto pubblico locale, polizia amministrativa locale, governo del territorio, commercio, valorizzazione dei beni culturali e ambientali, attività culturali, turismo, artigianato, servizi e politiche sociali, edilizia residenziale pubblica. Il 29 aprile 2026 la Camera approvava il testo in prima lettura con 159 voti favorevoli, 33 contrari e 55 astenuti — primo dei quattro passaggi parlamentari previsti per le leggi costituzionali. [608]

Il DDL Martella per Venezia (S. 1630), presentato al Senato il 7 agosto 2025, seguiva la stessa architettura costituzionale: modifica dell'articolo 114, inserimento di Venezia tra gli enti costitutivi della Repubblica, potestà legislativa nelle stesse materie di Roma più alcune specifiche veneziane – governo del territorio in via esclusiva e unitaria, con esplicita previsione del «trattenimento sul territorio di una quota delle risorse ivi prodotte». [609] Quest'ultimo punto era la vera differenza

[607] DDL A.C. 2564, cit. (nota 590). Testo anche in: «Focus sul disegno di legge costituzionale — Modifica all'art. 114 della Costituzione in materia di Roma Capitale», Programma di Governo, novembre 2025; disponibile su: https://www.programmagoverno.gov.it/it/notizie/focus-sul-disegno-di-legge-costituzionale-modifica-all-art-114-della-costituzione-in-materia-di-roma-capitale/ (consultato il 23 maggio 2026).

[608] «Primo ok alla Camera alla riforma che aumenta i poteri di Roma Capitale», *Il Fatto Quotidiano*, 29 aprile 2026; disponibile su: https://www.ilfattoquotidiano.it/2026/04/29/roma-capitale-riforma-costituzionale-camera-notizie/8370710/ (consultato il 23 maggio 2026). Votazione: 159 favorevoli, 33 contrari, 55 astenuti.

[609] DDL S. 1630, cit. (nota 593), art. 1: «La legge dello Stato […] attribuisce a Venezia condizioni particolari di autonomia finanziaria, amministrativa, fiscale e impositiva, assicurando, altresì, il trattenimento sul territorio di una quota delle risorse ivi prodotte, nel rispetto dell'articolo 119».

sostanziale: il DDL Martella nominava esplicitamente l'autonomia fiscale, quella che nel testo romano veniva invece affidata a una successiva legge ordinaria da approvare a maggioranza assoluta.

Il 29 ottobre 2025 il DDL S. 1630 veniva assegnato alla prima Commissione permanente del Senato (Affari Costituzionali). Alla data di redazione di questo paragrafo – maggio 2026 – l'esame non era ancora iniziato. [610]

Il confronto tra i due iter parlamentari raccontava, da solo, molto. La proposta per Roma aveva percorso in pochi mesi la prima lettura alla Camera, con il pieno sostegno del governo. Quella per Venezia giaceva in commissione, senza che fosse ancora stata fissata una data per l'avvio della discussione. Stessa architettura costituzionale, stesso articolo 114, stessa logica istituzionale, ma sorti radicalmente diverse. Non è difficile capire perché: Roma è la capitale della Repubblica, sede del governo, e un'operazione istituzionale sulla Capitale porta visibilità nazionale e internazionale immediata. Venezia è un'altra cosa: è un problema da gestire, non un'opportunità da cogliere e nonostante la grande fama internazionale è una città con un bacino elettorale decisamente piccolo, al punto che questa proposta ha avuto un risalto giusto nel periodo preelettorale, dopodiché anche in città se n'è parlato pochissimo.

– La mozione regionale e il nodo del Veneto

Un contributo importante al dibattito era arrivato dal Consiglio Regionale del Veneto. Il 22 dicembre 2025 i consiglieri Lovat e Szumski (Resistere Veneto) avevano presentato la Mozione n. 1, con cui si era chiesto alla Giunta regionale di attivarsi presso il Governo affinché le forme di autonomia previste per Roma Capitale venissero estese a tutte le Città metropolitane, «con particolare riferimento alla Città metropolitana di Venezia». [611] L'argomentazione era giuridicamente elegante: se Roma avesse ricevuto poteri legislativi aggiuntivi rispetto alle altre città metropolitane, si sarebbe creata una disparità ingiustificata tra enti territoriali con funzioni comparabili. La specificità veneziana veniva quindi rivendicata non come eccezione, ma come applicazione di un principio generale di omogeneità funzionale.

Pochi mesi dopo, il 26 febbraio 2026, i consiglieri Tomaello e Morosin depositavano la Mozione n. 73, dedicata al rilancio della Legge Speciale per Venezia. [612] Il tono era diverso – più prudente, più

[610] DDL S. 1630, cit. (nota 593): iter aggiornato al 18 maggio 2026 — assegnato alla prima Commissione permanente (Affari Costituzionali) il 29 ottobre 2025; esame non ancora iniziato.
[611] Consiglio Regionale del Veneto, XII Legislatura, Mozione n. 1, «Richiesta di estensione alle Città metropolitane delle forme e condizioni particolari di autonomia previste per Roma Capitale — con particolare riferimento alla Città metropolitana di Venezia», presentata dai consiglieri Lovat e Szumski il 22 dicembre 2025.
[612] Consiglio Regionale del Veneto, XII Legislatura, Mozione n. 73, «Tutela dell'unicità di Venezia e rilancio della Legge speciale con politiche straordinarie a supporto della città, del suo territorio e della laguna», presentata dai consiglieri Tomaello e Morosin il 26 febbraio 2026.

legato alla tradizione della legislazione speciale – ma anche questa mozione arrivava a chiedere «forme di autonomia e nuove modalità di finanziamento stabili» e, in chiusura, «uno studio per riconoscere a Venezia la possibilità di autogovernarsi e autofinanziarsi avvalendosi di risorse proprie e autonomia normativa speciale». Era, nei fatti, la stessa richiesta avanzata dagli altri esponenti formulata in modo più cauto, con il linguaggio della continuità piuttosto che della rottura.

Questa recente convergenza tra posizioni politiche diverse – centrosinistra con Martella, centrodestra con Zaia, movimenti venetisti con Lovat-Szumski, Lega con Tomaello-Morosin – è di per sé un dato significativo. La questione dello statuto speciale è trasversale, attraversa gli schieramenti e non è patrimonio ideologico di qualcuno.

– Il dibattito nella campagna elettorale 2026

Le elezioni comunali veneziane del maggio 2026 hanno portato il tema dello statuto speciale al centro della campagna come mai era accaduto prima. Già il 14 febbraio 2026 il Consiglio Comunale di Venezia aveva votato all'unanimità una mozione di Forza Italia – prima firmataria la consigliera Deborah Onisto – che chiedeva per Venezia «specificità e riconoscimento analoghi a quelli previsti per Roma Capitale». [613] Un voto trasversale, che aveva visto destra e sinistra uniti. «Destra e sinistra sono d'accordo, ma a Roma non ci ascoltano», fu il commento lapidario di Onisto. [614]

Martella, candidato sindaco del centrosinistra, aveva fatto dello statuto speciale il primo punto del suo programma. Nella presentazione ufficiale della candidatura, il 22 febbraio 2026, aveva dichiarato: «Serve uno status costituzionale che garantisca una specialità superiore, riconosciuta tra gli enti costitutivi della Repubblica. Al pari di Roma Capitale, delle Regioni, Province e Città metropolitane.» [615] E aveva aggiunto, con una punta di orgoglio politico, che la proposta di legge era già depositata in Senato da agosto 2025 – «Quelli che quest'estate quando l'abbiamo presentata mi attaccavano, mi hanno fatto un po' sorridere in questi giorni perché ho visto che a mesi di distanza dicevano le stesse cose.» [616]

Marco Vidal, noto imprenditore veneziano, nell'aprile dello stesso anno scriveva sulle colonne del *Corriere del Veneto* con la voce di chi conosce la città da dentro: «Venezia non muore solo perché è mal finanziata. Muore perché è priva di prospettiva. Non basta "salvare le case" se non si salvano

[613] Marta Artico, «Un equilibrio fragile: "La città ha bisogno dello statuto speciale"», *La Nuova Venezia*, 14 febbraio 2026, p. 20. Voto unanime del Consiglio Comunale su mozione FI (prima firmataria Deborah Onisto).
[614] Deborah Onisto (FI), dichiarazione riportata in: «La voglia di autonomia: "Venezia non può essere come tutte le altre città"», *Il Gazzettino*, 15 febbraio 2026, p. 10.
[615] Andrea Martella, dichiarazione nella presentazione della candidatura a sindaco, riportata in: Mitia Chiarin, «"Statuto speciale e fondi garantiti": Martella affila le armi da sindaco», *La Nuova Venezia*, 22 febbraio 2026, p. 3.
[616] Ibidem.

le persone. Non basta proteggere i muri se non si crea un'economia che permetta di viverci dentro.» e indicava lo statuto speciale come l'unica risposta strutturale: fiscalità diretta, autonomia legislativa sul turismo, capacità di attrarre imprese e capitale umano. [617]

Anche Giandomenico Cortese, editorialista del *Gazzettino*, aveva colto la stranezza di fondo: era il Veneto stesso, con il suo «provincialismo», il primo a non battersi per Venezia. «Il Veneto non riconosce la sua capitale, non la "sente" propriamente tale», scriveva Cortese. «Troppo nobile e distaccata per percepirla parte viva, essenziale.» [618] Una città che eccede la regione, che eccede il paese, una città “oltre” e che forse proprio per questo non trova nessuno disposto a combattere per lei con la necessaria determinazione. È la “Venezia di tutti”, quindi veramente di nessuno.

– Una città in attesa

Al momento in cui si scrive questo lavoro, il DDL S. 1630 è ancora fermo in commissione al Senato. Il DDL governativo per Roma Capitale ha completato la prima delle quattro letture parlamentari necessarie. La campagna elettorale veneziana si è conclusa il 24 maggio 2026 con il voto per il nuovo sindaco, che si troverà ad affrontare la questione non più come tema di dibattito ma come impegno programmatico assunto davanti agli elettori. La questione non potrà più essere rimessa nel cassetto.

Quello che il 2025 e i primi mesi del 2026 hanno mostrato con chiarezza è che l'idea di uno statuto speciale per Venezia ha attraversato lo spettro politico intero, non è più "un'utopia di pochi nostalgici della Serenissima" come in passato qualcuno aveva cercato di etichettare per delegittimare l'intera questione. È diventata una domanda politica concreta, dotata di una proposta legislativa depositata in Parlamento, di mozioni regionali, di delibere comunali. Resta, come sempre, il problema antico: la comunità nazionale e quella internazionale – molto attente alla salvaguardia ambientale e monumentale di Venezia – non mostrano pari sensibilità verso il futuro civico e la sopravvivenza comunitaria della città; la questione dello statuto speciale non le attrae, non le coinvolge, sembra non interessarle.

[617] Marco Vidal (imprenditore veneziano), *Corriere del Veneto*, 11 aprile 2026; testo integrale nella versione digitale del giornale al momento della consultazione.
[618] Giandomenico Cortese, «Il provincialismo e quei veneti indifferenti al destino di Venezia», editoriale, *Il Gazzettino*, 9 agosto 2025.

Conclusione: Venezia, un problema politico irrisolto

– Duecento e più anni non sono bastati.

Dal 12 maggio 1797, giorno in cui il Maggior Consiglio della Serenissima si riunì per l'ultima volta e votò la propria dissoluzione, Venezia ha cercato – in modi diversi, con strumenti diversi, sotto governi diversi – una forma istituzionale che restituisse alla città la possibilità anche solo parziale di autogoverno, o quantomeno il riconoscimento di un'amministrazione speciale. Non la restaurazione della Repubblica: quella era irripetibile, i Veneziani lo percepirono già all'arrivo di Napoleone e lo capirono definitivamente col tramonto della breve esperienza della quarantottesca Repubblica di S. Marco. Si pensò quindi a qualcosa di più percorribile, meno anacronistico e più concretamente attuale: il riconoscimento che Venezia non era una città come le altre e che trattarla come tale produceva danni che si accumulavano nel tempo fino a diventare irreversibili.

Questa tesi ha percorso i capitoli di tale ricerca. Ha mostrato come ogni epoca abbia prodotto la propria versione dell'istanza: il porto franco come strumento di sopravvivenza economica nell'età napoleonica e in quella austriaca, nella sua forma estesa all'intera città; la Repubblica di San Marco nel 1848 come momento in cui la rivendicazione prese la forma più estrema e più tragica; l'integrazione nel Regno d'Italia nel 1866 come nuova delusione dovuta alla perdita del porto franco e dalla marginalizzazione progressiva; più tardi le richieste di "risarcimento" con lo sviluppo dello scalo e l'allargamento alla terraferma che produsse la prima legislazione speciale dedicata a Porto Marghera; le leggi speciali del 1956 e soprattutto la Legge Speciale 171 del 1973 e il suo successivo adeguamento nella Legge Speciale 798 del 1984 come riconoscimento tardivo e parziale di una specificità che si era già trasformata in emergenza; i referendum per la separazione da Mestre come tentativo – fallito cinque volte – di recuperare almeno l'autonomia amministrativa. Fino al 2025, con un disegno di legge per il riconoscimento di uno statuto speciale depositato in Senato e rimasto fermo in commissione.

Il filo non si è mai spezzato. Si è trasformato, si è adattato al linguaggio di ogni epoca, ha cambiato nome e forma giuridica. Ma la domanda di fondo è rimasta identica per 229 anni: come dovrebbe esser governata Venezia, da chi, con quali risorse, secondo quale logica?

– Il peso di una parola sbagliata

Prima di rispondere a questa domanda – o meglio, prima di constatare che nessuno ha ancora risposto davvero – vale la pena soffermarsi su un problema linguistico che è anche, e soprattutto, un problema politico e culturale.

Venezia insulare viene comunemente definita «centro storico». Il termine è entrato nell'uso comune a partire dagli anni Sessanta del Novecento, in coincidenza con il grande dibattito urbanistico italiano del dopoguerra: la Fondazione Cini lo usò in un convegno del 1962; l'UNESCO lo riprese nel suo Rapporto su Venezia del 1969; la pianificazione urbanistica italiana lo istituzionalizzò definitivamente con la legge «Ponte» n. 765 del 1967, che introdusse le «Zone A» nei piani regolatori [619].

Fu la conseguenza di una visione che guardava alla città storica come a un'area da conservare, da tutelare, da musealizzare – non da abitare, non da sviluppare economicamente, non da governare con strumenti proporzionati alla sua complessità. La residenzialità dell'intera area non era al primo posto tra le preoccupazioni di chi voleva "salvare Venezia".

Il problema è che «centro storico» non descrive Venezia: la riduce al rango di quartiere. Un centro storico, per definizione, è il nucleo antico di una città estesa di cui rappresenta la parte centrale e minoritaria (nel caso del Comune di Venezia non è nemmeno centrale), e non è quasi mai un quartiere ad alta densità abitativa. Dire «centro storico di Venezia» implica che la città – quella vera, quella contemporanea, quella abitata e vissuta, quella con le sedi lavorative e residenziali – sta altrove. Implica che Venezia insulare sia soltanto il passato, non una città viva ma il quartiere storico di una più grande città e una tale area non può essere altro che a vocazione turistica.

Queste implicazioni hanno avuto conseguenze politiche concrete. Se Venezia è un centro storico, allora lo spopolamento che la affligge è un fenomeno normale: «succede in tutti i centri storici», si è sentito ripetere per decenni nelle aule consiliari e negli uffici ministeriali [620]. Se è un centro storico il suo destino è turistico, quindi nulla di male se oltre agli abitanti se ne vanno anche uffici direzionali

[619] Sul termine «centro storico» e la sua formalizzazione nell'urbanistica italiana: Fondazione Giorgio Cini, convegno su Venezia, 1962; UNESCO, Rapporto su Venezia, 1969; Legge 6 agosto 1967, n. 765 (legge «Ponte»), art. 17. Per la storia delle definizioni: Luca Pes, «Gli ultimi quarant'anni», in *Enciclopedia Treccani*, edizione online, 28 luglio 2023, disponibile su: https://www.treccani.it/enciclopedia/gli-ultimi-quarant-anni_(altro)/ (consultato il 24 maggio 2026). Si veda anche: *I centri storici nelle riviste «Urbanistica» e «Urbanistica Informazioni»*, tesi di laurea specialistica, Politecnico di Torino, disponibile su: https://webthesis.biblio.polito.it/11931/1/tesi.pdf (consultato il 24 maggio 2026).

[620] L'argomento «succede in tutti i centri storici» come giustificazione ricorrente delle amministrazioni locali veneziane è segnalato in: Stefano Boato, «Sul ripopolamento di Venezia», *veneziacambia.org*, 10 agosto 2016, disponibile su: https://www.veneziacambia.org/2016/08/10/stefano-boato-sul-ripopolamento-di-venezia/ (consultato il 24 maggio 2026). Per una critica sistematica di questo argomento: Filippo Celata, «Turismo, iperturismo e patrimonio culturale a Roma», relazione agli Stati Generali di RiabitiamoRoma, maggio 2024, disponibile su: https://riabitiamoroma.it/wp-content/uploads/2024/05/Celata-Turismo-iperturismo-e-patrimonio-culturale-a-Roma.pdf (consultato il 24 maggio 2026).

di aziende private e perfino pubbliche: il percorso "naturale" di un centro storico porta alla musealizzazione, e la musealizzazione richiede visitatori, non residenti. Se è un centro storico, le politiche abitative non sono una priorità: la priorità è la conservazione degli edifici, non delle comunità che li abitano. Questa visione – comodo pretesto per chi deve giustificare il fallimento di decenni di politiche abitative inadeguate – ha trovato nella definizione di «centro storico» il suo alibi perfetto.

Ma Venezia insulare non è il centro storico di nessun'altra città. È una città completa in sé stessa, con una propria struttura urbana articolata e riconoscibile: il suo centro tra Rialto e Piazza S. Marco, i suoi sestieri a vocazione residenziale come Cannaregio, Castello e Santa Croce, i quartieri di carattere più borghese come San Polo, Dorsoduro e S. Marco, e una periferia che non assomiglia a nessun'altra periferia al mondo e si estende su un estuario: Murano con la sua industria vetraria secolare, Burano con i suoi colori e il suo merletto, il Lido con la sua vocazione balneare, Pellestrina (forse l'ultimo baluardo della civiltà lagunare che fu) con la sua pesca e la sua riservata e pittoresca realtà, Sant'Erasmo e Le Vignole con i loro orti…. Venezia insulare è un "sistema-città" in sé e per sé, ridurla a «centro storico» – anche solo nel linguaggio (quanto è importante la comunicazione!) – è un errore concettuale che ha influito negativamente orientando male cinquant'anni di politiche. Non a caso, già nel 1973 lo studioso Wladimiro Dorigo, che per il Comune di Venezia si occupò anche di pianificazione urbanistica, preferiva la formula «città antica» proprio per evitare quella riduzione. Arnaldo Foschini, già nel 1950, parlava di «Venezia insulare» come di un sistema a sé stante [621]. Il linguaggio giusto esisteva: è stato scelto quello sbagliato, e quella scelta non è stata innocente.

– Lo stato dell'arte: maggio 2026

Al momento in cui si conclude questa ricerca, riassumendo il quadro, in sintesi, è il seguente:

Venezia insulare conta 47.505 residenti al 18 aprile 2026 [622]. Settant'anni fa erano 174.808. Il calo non accenna a fermarsi: nell'ultimo decennio sono andate via altre 8.806 persone, quasi novecento all'anno. L'indice di vecchiaia ha raggiunto 263 anziani ogni 100 giovanissimi. I posti letto turistici hanno superato il numero dei residenti: oltre 50.000 contro 47.505. La città produce un gettito fiscale stimabile tra i 5 e i 7 miliardi di euro annui, di cui trattiene – attraverso le proprie entrate tributarie – poco più di 457 milioni, pari al 9% circa del totale [623].

[621] Arnaldo Foschini, «Il problema di Venezia insulare», in *Urbanistica*, VI, 1950; Wladimiro Dorigo, in *Urbanistica*, LIX-LX, 1972; Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia, 1996. Cfr. Luca Pes, «Gli ultimi quarant'anni», cit. (nota 607).
[622] Comune di Venezia, Ufficio Anagrafe, 18 aprile 2026. Cfr. nota 534 (Paragrafo 1 del presente capitolo).
[623] Comune di Venezia, Bilancio di previsione 2025 assestato, entrate tributarie: 457,5 milioni di euro; stima gettito fiscale prodotto: 4-6 miliardi annui. Cfr. note 565-577 (Paragrafo 2 del presente capitolo).

Sul fronte istituzionale: come si è detto il DDL S. 1630, presentato dal senatore Martella il 7 agosto 2025 per modificare l'articolo 114 della Costituzione e inserire Venezia tra gli enti costitutivi della Repubblica con autonomia legislativa e fiscale propria, è assegnato alla prima Commissione permanente del Senato dal 29 ottobre 2025 [624]. L'esame non è ancora iniziato. Il DDL governativo per Roma Capitale – stessa architettura costituzionale, stesso articolo 114 – ha completato il 29 aprile 2026 la prima delle quattro letture parlamentari con 159 voti favorevoli [625]. Due proposte identiche nella struttura, due sorti radicalmente diverse, anche se lo stesso cammino di Roma, considerando i veti e contro-veti politici, non sarà facile e il risultato tutt'altro che scontato (figuriamoci Venezia...).

Le elezioni comunali del maggio 2026 hanno portato per la prima volta lo statuto speciale nel programma di tutti i principali candidati. Il Consiglio Comunale aveva già votato all'unanimità, il 14 febbraio 2026, una mozione che chiedeva per Venezia riconoscimenti analoghi a quelli previsti per Roma Capitale [626]. Il Consiglio Regionale del Veneto aveva approvato due mozioni nella stessa direzione, a dicembre 2025 e febbraio 2026 [627]. Lega, PD, Forza Italia, M5S, centrodestra regionale; schieramenti che su quasi tutto divergono concordano su questo punto. Eppure, il problema resta irrisolto e – considerando la vitale importanza della questione per Venezia – relativamente poco dibattuto.

– Le elezioni del maggio 2026

Il voto del 24-25 maggio 2026 si è concluso con la vittoria al primo turno del candidato del Centrodestra Simone Venturini che ha sconfitto il candidato del Centrosinistra Andrea Martella col 51,02% delle preferenze contro il 39,20% dello sfidante. Ma a Venezia Città Storica, che ha un corpo elettorale molto più ridotto, avrebbe vinto Martella col 51,40% contro il 34,83% di Venturini. Venezia e la Terraferma dimostrano una totale differenza anche negli orientamenti politici. Nelle isole dell'Estuario invece si è affermato Venturini, al pari di Mestre e circondario. L'immagine qui sotto, tratta dal sito ufficiale del Comune di Venezia, riporta una mappa elettorale dove sezione per sezione, viene mostrato quale dei due candidati ha prevalso: le sezioni in giallo sono quelle andate al candidato Venturini (vincitore e quindi attuale sindaco di Venezia), quelle in rosso le sezioni dove ha

[624] DDL S. 1630, Martella-Sbrollini, presentato il 7 agosto 2025; assegnato alla prima Commissione il 29 ottobre 2025; esame non ancora iniziato (maggio 2026). Cfr. nota 592 (Paragrafo 4).
[625] DDL A.C. 2564, Roma Capitale, prima lettura Camera 29 aprile 2026: 159 sì, 33 no, 55 astenuti. Cfr. nota 596 (Paragrafo 4).
[626] Marta Artico, «Un equilibrio fragile», *La Nuova Venezia*, 14 febbraio 2026, p. 20. Cfr. nota 601 (Paragrafo 4).
[627] Mozione n. 1 (Lovat-Szumski, 22 dicembre 2025) e Mozione n. 73 (Tomaello-Morosin, 26 febbraio 2026), Consiglio Regionale del Veneto, XII Legislatura. Cfr. note 599-600 (Paragrafo 4).

prevalso l’avversario Martella. Si tratta di un’immagine che visualizza la situazione meglio di mille parole:

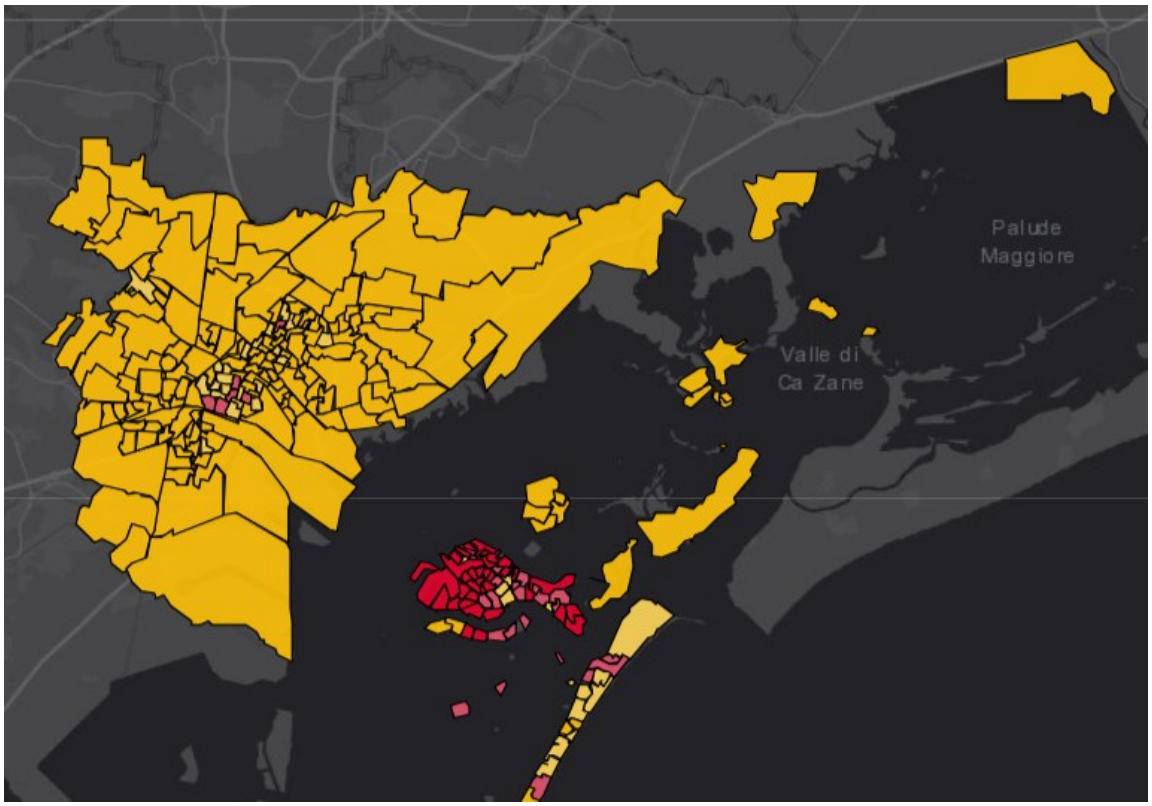


immagine tratta dal sito ufficiale del Comune di Venezia, https://elezioni.comune.venezia.it/mappa-voto-risultati.php?t=30241, 27 maggio 2026.

L'immagine non aveva bisogno di commenti. Ma ne è arrivato uno, da una voce autorevole, che val la pena riportare perché in qualche modo sorprendente. Il 29 maggio 2026, quattro giorni dopo il voto, lo scrittore veneziano Tiziano Scarpa – premio Strega 2009, nato e cresciuto a Venezia, da sempre contrario alla separazione amministrativa dalla terraferma – ha pubblicato sul quotidiano *Il Domani* un articolo dal titolo eloquente: «Il sindaco di Venezia è stato eletto a Mestre e Marghera». L'incipit non ha lasciato spazio a equivoci: «Quanto ai risultati elettorali reali, basta guardare la mappa grafica del voto: la parte del territorio del comune situata in terraferma è ricoperta di giallo [...]; ma Venezia è di tutt'altro colore perché ha vinto di gran lunga il campo largo che sosteneva Martella». Quel che ha reso l'articolo straordinario non è stata però l'analisi del voto – un esercizio semplice in quanto situazione chiarissima – bensì ciò che Scarpa ha aggiunto su sé stesso: «Mi rammarico amaramente di non aver sostenuto la causa della separazione, che mi sembra ormai necessaria per avere degli amministratori che si dedichino esclusivamente ai bisogni peculiari di questa città». Un pentimento tardivo, come lui stesso ha lasciato intendere, ma raro per franchezza e onestà: uno degli intellettuali veneziani più noti e più apertamente ostili alla divisione amministrativa, ha riconosciuto di aver avuto torto. E ha fatto un passo ulteriore: ha concluso l'articolo chiedendo che «dalla nostra Repubblica» si ottenesse «una rifondazione delle strutture istituzionali che governano Venezia, a

partire dalla separazione del centro storico dall'attuale comune, con, in più, leggi ancora più specifiche che riconoscano, davvero e fattivamente, la sua eccezionalità» [628]. In pratica lo stesso teorema che ispira questa ricerca, formulato da chi per anni non l'aveva considerato per non dire addirittura avversato.

– Perché non si risolve

La risposta onesta è che il problema veneziano non si risolve perché probabilmente non conviene risolverlo – almeno non a chi dovrebbe farlo.

Venezia funziona come una macchina fiscale straordinariamente efficiente nell'interesse dello Stato centrale. Produce risorse enormi – dal porto, dal turismo, dall'industria culturale – e ne trattiene una quota minima. Ogni anno la differenza tra ciò che produce e ciò che riceve è un trasferimento implicito verso il bilancio nazionale: non catalogato come tale, non discusso in Parlamento come tale, ma reale nei suoi effetti. Riconoscere a Venezia l'autonomia fiscale che spetterebbe a una città con la sua specificità significherebbe rinunciare a una parte di quel trasferimento. Così come non viene riconosciuta una vera autonomia fiscale al Veneto, per lo stesso motivo, anche se con numeri diversi, non si riconosce a Venezia. È una scelta che nessun governo, di destra o di sinistra, ha mai ritenuto conveniente fare.

Tra l'altro l'architettura istituzionale del Comune di Venezia, che riunisce nello stesso recinto amministrativo la popolosa terraferma e la produttiva Venezia, è per molti un meccanismo perfetto che non deve spezzarsi: Venezia garantisce importanti entrate all'amministrazione comunale (oltre alla corposa raccolta fiscale a favore dello Stato) dalle tasse, dalle addizionali e – se pur a intermittenza – da fondi e sovvenzioni; contemporaneamente la Terraferma, che è un bacino elettorale molto più ampio, garantisce voti alla classe dirigente locale che punta a un sostegno politico che a volte si può acquisire anche investendo sull'intero territorio i fondi procurati da Venezia. È un equilibrio che evidentemente non deve essere compromesso e che non prevede uno statuto speciale: questo garantirebbe un sistema di autofinanziamento automatico – anziché finanziamenti, sovvenzioni, leggi speciali, mutui e fondi ottenuti dallo Stato Centrale e gestiti dai partiti alla guida del Paese e della città. La gestione di tali fondi dà alla classe politica un potere enorme e un mezzo "elettorale" importante.

[628] Tiziano Scarpa, «Il sindaco di Venezia è stato eletto a Mestre e Marghera», *il Domani*, 29 maggio 2026. Scarpa, nato a Venezia nel 1963, è scrittore e drammaturgo; ha vinto il Premio Strega nel 2009 con il romanzo *Stabat Mater* (Einaudi). L'articolo è reperibile sul sito del quotidiano *il Domani*, edizione online.

A questo si aggiunge una terza ragione, più sottile. Venezia, come si è detto, è piccola: 47.000 residenti nella città insulare, meno di 250.000 nell'intero Comune. Anche come comune non è un bacino elettorale che possa spostare equilibri nazionali. Ma probabilmente neanche a livello regionale il peso di Venezia viene troppo considerato. Come ha scritto Giandomenico Cortese su *Il Gazzettino* nell'agosto 2025: «Il Veneto non riconosce la sua capitale, non la "sente" propriamente tale. Troppo nobile e distaccata per percepirla parte viva, essenziale» [629]. La spiccata specificità di Venezia in questo caso gioca un ruolo negativo, la rende distante, irraggiungibile, sostanzialmente incomprensibile. Se persino la sua regione fatica a sentirla propria, è facile immaginare cosa rappresenti per chi governa da Roma.

– Il filo che non si spezza

Chi ha scritto di Venezia dopo la caduta della Repubblica ha spesso indugiato sul mito: la nostalgia, il lutto, la memoria della Serenissima come identità surrogata. È una letteratura ricca e spesso piacevole. Ma qui si è cercato di raccontare qualcosa di diverso: non il sentimento, bensì l'azione che è nata dal sentimento. Non la nostalgia del passato, ma la consapevolezza del passato che porta alla rivendicazione per un presente e un futuro.

Dal 1797 a oggi ogni generazione di veneziani ha trovato il modo di tradurre il proprio senso di alterità in una richiesta concreta allo Stato. A volte economica (porto franco, leggi speciali), a volte amministrativa (i referendum per l'autonomia comunale dalla terraferma), a volte costituzionale (lo statuto speciale con la riforma dell'art. 114 della Costituzione): la forma cambiava, la sostanza restava la stessa. Venezia chiedeva e chiede di essere governata secondo la propria misura, non secondo quella degli altri.

Quella catena non si è mai spezzata. E il fatto che nel 2026 – 229 anni dopo la caduta – la domanda sia ancora lì, ancora senza risposta, ancora capace di mobilitare trasversalmente l'intero spettro politico, dice qualcosa di importante: quella consapevolezza non è mai tramontata.

Venezia non chiede di essere salvata. Chiede rispetto per la sua storia, per il suo passato e per il suo presente. Chiede considerazione, più che assistenza la libertà di salvarsi da sola. Chiede il diritto di usare i propri mezzi secondo la conoscenza e la consapevolezza che ha di sé. Chiede che la sua mitica "specialità" diventi istituzionale e trovi riconoscimento giuridico nella Costituzione. Nell'interesse dei veneziani, dei tanti che amano questa città e – in ultima analisi – del mondo intero.

[629] Giandomenico Cortese, «Il provincialismo e quei veneti indifferenti al destino di Venezia», *Il Gazzettino*, 9 agosto 2025. Cfr. nota 606 (Paragrafo 4). - *Le premesse: il Pantheon 1846*

BIBLIOGRAFIA

AGI. (2026, 2 gennaio). Vetro soffiato di Murano, Venezia: Artigianato in crisi. https://www.agi.it/economia/news/2026-01-02/vetro-soffiato-murano-venezia-artigianato-crisi-34875610/

AIOM – Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste. (2024, 17 gennaio). Valutazione dell'impatto economico delle attività nei porti di Trieste e Monfalcone. https://www.adspmao.it/it/notiziecomunicati/valutazione-dell2019impatto-economico-delle-attivita-nei-porti-di-trieste-e-monfalcone-in-termini-occupazionali-di-valore-aggiunto-e-di-entrate-fiscali

Alto Adige. (2026). Comunicato stampa Lovat (ResistereVeneto): Proposta normativa per riconoscere la condizione di insularità funzionale di Venezia. https://www.altoadige.it/comunicati-stampa/comunicato-stampa-lovat-resistereveneto-proposta-normativa-per-riconoscere-condizione-insularit%C3%A0-funzionale-venezia-1.4326614

Amici di Brera. (2025). Venezia tra Ottocento e Novecento: Alla ricerca di una identità nuova [Scheda di presentazione]. https://amicidibrera.org

Amorosino, S. (1975). Venezia: Dalle parole ai fatti (sulla Legge speciale). Marsilio.

Amorosino, S. (1996). La salvaguardia di Venezia: Leggi speciali e programmi d'interventi. CEDAM.

Amorosino, S. (2002). Il governo delle acque: La salvaguardia di Venezia, una storia amministrativa italiana. Donzelli.

Antenna 3 Veneto. (1989, 25 giugno). [Servizio televisivo sul referendum veneziano] [Trasmissione televisiva; titolo non indicato].

ArcheoMedia. (2021, 16 settembre). Venezia: Viaggio nell'archeologia industriale. https://www.archeomedia.net

ARCHIVIO STORICO COMUNALE DI VENEZIA. (1946, 8 aprile). Archivio municipale, verbali del Consiglio comunale, Registro 8.4.1946–30.7.1946 [Resoconto stenografico, p. 14].

ARTICO, M. (2026, 14 febbraio). Un equilibrio fragile: La città ha bisogno dello statuto speciale. La Nuova Venezia, 20.

ASSICURAZIONI GENERALI. (n.d.). In Wikipedia. Retrieved May 2026, from https://it.wikipedia.org/wiki/Assicurazioni_Generali

BALDIN, A., BERTOCCHI, D., & CAMATTI, N. (2025). Crowding-in and (temporary) crowding-out in Venice: The effect of cultural events on residents. Tourism Economics, 31(5), 984–1005. https://journals.sagepub.com

BARIZZA, S. (1989). Come si arrivò all'annessione a Venezia della zona di Malcontenta e dei comuni di Chirignago, Favaro, Mestre e Zelarino (1806–1926). In P. Brunello (Ed.), Mestre infedele: Confini comunali in terraferma e rapporti tra Mestre e Venezia (pp. 12–26). Nuova Dimensione.

BARIZZA, S. (1990). Storia di una fine annunciata: Cronaca dei piccoli passi verso la fine dell'autonomia amministrativa del Comune di Mestre. In D. Canciani (Ed.), La città invisibile: Storie di Mestre (pp. 71–86). Arsenale Editrice.

BARIZZA, S., & RESINI, D. (EDS.). (2004). Porto Marghera: Il Novecento industriale a Venezia. Vianello.

BELLATI, G. A. (2014a, 27 giugno). Una vera riforma? Veneto e Venezia a Statuto speciale [Comunicato stampa]. Unioncamere Veneto – Eurosportello del Veneto. https://unioncamereveneto.it

BELLATI, G. A. (2014b, agosto). Uno statuto speciale per Venezia? Unioncamere Veneto – Eurosportello del Veneto.

BEMBO, G. (1814, 24 ottobre). Petizione al re di Francia Luigi XVIII e ai plenipotenziari del Congresso di Vienna. In Il n. H. Giovanni Bembo chiede che la restaurazione della Repubblica Veneta. Serenissima News. https://www.serenissima.news/24-ottobre-1814-il-n-h-giovanni-bembo-chiede-che-la-restaurazione-della-repubblica-veneta/

BENECOMUNE.NET. (n.d.). La distribuzione delle risorse statali a Regioni ed enti locali. Retrieved May 2026, from https://www.benecomune.net/archivio/focus/la-distribuzione-delle-risorse-statali-a-regioni-ed-enti-locali-alcuni-chiarimenti-2/

BENVENUTI, F. (1999). Venezia da patria a nazione: Un percorso. In G. Benzoni & G. Cozzi (Eds.), Venezia e l'Austria (pp. 480–488). Marsilio.

BERNARDELLO, A. (2002). Venezia 1830–1866: Iniziative economiche, accumulazione e investimenti di capitale. Il Risorgimento, (1), 5–66.

BERNARDELLO, A. (2014). Venezia nel Regno Lombardo-Veneto: Un caso atipico (1815–1866). FrancoAngeli.

BERNARDELLO, A. (2015). Nobiltà, borghesia e classi popolari: Patria e rivoluzione 1847–1848. In Venezia nel Regno Lombardo-Veneto: Un caso atipico 1815–1866 (pp. 283–323). FrancoAngeli.

BETTIN LATTES, A. (1998). Dove andiamo a vivere. Marsilio.

BIRAKU, E. (2024, 30 gennaio). Uno Statuto Speciale per Venezia [Comunicato stampa]. Confesercenti Venezia-Rovigo. https://confesercentivero.it/news/2024/01/30/uno-statuto-speciale-per-venezia/

BOATO, S. (2016, 10 agosto). Sul ripopolamento di Venezia. Venezia Cambia. https://www.veneziacambia.org/2016/08/10/stefano-boato-sul-ripopolamento-di-venezia/

BRESSANIN, V. E. (1887). L'ultimo Senato della Repubblica di Venezia [Olio su tela]. Museo Correr, Venezia.

BRUNELLO, P. (ED.). (1989). Mestre infedele: Confini comunali in terraferma e rapporti tra Mestre e Venezia. Nuova Dimensione.

BYRON, G. G. (1818). Childe Harold's pilgrimage (Canto IV, strofe 1–2).

BYRON, G. G. (n.d.). Letters and journals [Corrispondenza veneziana, 1816–1819; edizione non indicata].

CACCIARI, M. (2023, 17 aprile). [Intervista al Corriere del Veneto; titolo non indicato].

CAFFI, I. (ca. 1841). Festa notturna a Venezia [Olio su tela]. Museo Revoltella, Trieste. https://museorevoltella.it/opere/festa-notturna-a-venezia/

CAMERA DEI DEPUTATI. (1917). Progetto di legge n. 854: Conversione in legge del decreto luogotenenziale relativo al porto di Marghera. Portale storico. https://storia.camera.it/documenti/progetti-legge/19171011-854-conversione-legge-del-decreto

CAMERA DEI DEPUTATI. (1992). Relazione conclusiva della Commissione parlamentare d'indagine conoscitiva sui problemi di Venezia (X Legislatura, 1991–1992).

CAMERA DEI DEPUTATI. (2026). A.C. 2564: Disegno di legge costituzionale recante modifiche agli articoli 114 e 116 della Costituzione in materia di Roma Capitale. https://documenti.camera.it/leg19/dossier/pdf/AC0236b.pdf

CAMERA DEI DEPUTATI. (n.d.). Dossier Am0070 [Dossier parlamentare]. https://documenti.camera.it/leg18/dossier/pdf/Am0070.pdf

CANDELORO, G. (1964). Storia dell'Italia moderna (Vol. 3, La rivoluzione nazionale 1846–1849). Feltrinelli.

CANDELORO, G. (1970). Storia dell'Italia moderna (Vol. 3, La rivoluzione nazionale 1846–1849). Feltrinelli.

CANDIDA, L. (1950). Il porto di Venezia. Memorie di geografia economica, 2.

CARACCIOLO, A. (1980). Porti franchi e politica doganale nell'Italia liberale. In Studi di storia economica e sociale sull'Ottocento italiano. FrancoAngeli.

CASARIN, M. (2003). Venezia, Mestre e la questione identitaria. Insula Metropolitana, (1).

CELATA, F. (2024, maggio). Turismo, iperturismo e patrimonio culturale a Roma [Relazione agli Stati Generali di RiabitiamoRoma]. https://riabitiamoroma.it/wp-content/uploads/2024/05/Celata-Turismo-iperturismo-e-patrimonio-culturale-a-Roma.pdf

CHIARIN, M. (2022, 6 giugno). Nodo alloggi sfitti: Con 170 milioni si sistemano tutte. La Nuova Venezia.

CHIARIN, M. (2024, 5 febbraio). Morosità, manutenzioni e costi alti: A Venezia 2 mila alloggi pubblici vuoti. La Nuova Venezia.

CHIARIN, M. (2026, 22 febbraio). Statuto speciale e fondi garantiti: Martella affila le armi da sindaco. La Nuova Venezia, 3.

CHIAROMANNI, S. (2016). Il quadro normativo dell'autonomia comunale Mestre-Venezia. Libraria Editrice Università di Padova.

CHINELLO, C. (1975). Storia di uno sviluppo capitalistico: Porto Marghera e Venezia 1951–1973. Editori Riuniti.

CHINELLO, C. (2002). Storia operaia di Porto Marghera. In Storia di Venezia: Il Novecento (pp. 2307–2316). Istituto della Enciclopedia Italiana.

CHIOGGIA NOTIZIE. (2025, 17 luglio). Venezia a statuto speciale: Il M5S chiede alla Regione Veneto un sostegno concreto. Chioggia Notizie. https://www.chioggianotizie.it/24/2025/07/17/news/venezia-a-statuto-speciale-il-m5s-chiede-alla-regione-veneto-un-sostegno-concreto-362609/

CICOGNA, E. A. (1848). Diario veneto politico dal 17 marzo 1848 in poi [Dati editoriali non indicati].

CINI, VITTORIO. (n.d.). In Dizionario biografico degli Italiani. Istituto della Enciclopedia Italiana. https://www.treccani.it/enciclopedia/vittorio-cini_%28Dizionario-Biografico%29

CIRIACONO, S. (n.d.). Venezia e la globalizzazione (secoli XVI–XIX). Storia Mediterranea. https://www.storiamediterranea.it

CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA, & CGIA DI MESTRE. (2026, 25 marzo). Le attività di impresa a Venezia e Chioggia [Studio]. https://www.economiadelmare.org/presentato-studio-attivita-impresa-venezia-chioggia/

CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA, & INPS. (2024). Elaborazione su dati dell'artigianato provinciale 2024 [Dataset citato in TG Verona Telenuovo].

CITTÀ VIVE. (2026). Programma elettorale per le elezioni comunali di Venezia 2026: Le risorse e la sovranità. https://cittavive.it/programma/

COMITATO DI SALUTE PUBBLICA. (1797, 29 maggio). Decreto alla Municipalità di Venezia per l'abbattimento dei leoni di San Marco. Serenissima News. https://www.serenissima.news/29-maggio-1797-il-comitato-di-salute-pubblica-alla-municipalita-di-venezia-decreta-che-siano-abbattuti-i-leoni-di-san-marco/

COMUNE DI VENEZIA, SERVIZIO DI STATISTICA E RICERCA. (n.d.). Serie storiche della popolazione residente per zone, dal 1871 al 2025. https://www.comune.venezia.it

COMUNE DI VENEZIA, UFFICIO ANAGRAFE. (2026, 18 aprile). Dato sulla popolazione residente [Comunicazione istituzionale].

COMUNE DI VENEZIA. (1964). Il problema di Venezia: Atti del convegno internazionale (Venezia, 4–7 ottobre 1962). Comune di Venezia & Fondazione Giorgio Cini.

COMUNE DI VENEZIA. (1996). Piano regolatore generale.

COMUNE DI VENEZIA. (2015, 2 luglio). Deliberazione del Consiglio comunale n. 105: Convalida degli eletti.

COMUNE DI VENEZIA. (2025). Bilancio di previsione 2025 assestato.

COMUNE DI VENEZIA. (2026a). Planimetria rii e canali comunali [Tavola cartografica].

COMUNE DI VENEZIA. (2026b, aprile). Normativa anti-paccottiglia: L'assessore Costalonga ha presentato il bilancio 2025/2026 [Comunicato stampa].

https://live.comune.venezia.it/index.php/it/2026/04/normativa-antipaccottiglia-lassessore-costalonga-ha-presentato-il-bilancio-20252026

COMUNE DI VENEZIA. (2026c). Presentazione bilancio di previsione 2026. https://www.comune.venezia.it/sites/comune.venezia.it/files/documenti/Bilancio/presentazione%20bilancio%202026%20-%20emendato.pdf

COMUNE DI VENEZIA. (2026d). Rendiconto della gestione 2025 (Deliberazione del Consiglio comunale n. 42, 23 aprile 2026). https://openbilancio.comune.venezia.it/openbilancio_entrate.php?anno=2025

CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO. (2025, 18 marzo). Il turismo in Veneto nel 2024: 73 milioni di presenze [Comunicato stampa]. https://www.consiglioveneto.it/web/crv/dettaglio?id=72349669

CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO. (2025, 22 dicembre). Mozione n. 1: Richiesta di estensione alle Città metropolitane delle forme e condizioni particolari di autonomia previste per Roma Capitale, con particolare riferimento alla Città metropolitana di Venezia.

CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO. (2026, 26 febbraio). Mozione n. 73: Tutela dell'unicità di Venezia e rilancio della Legge speciale con politiche straordinarie a supporto della città, del suo territorio e della laguna.

CORRIERE DEL VENETO. (2023, 15 aprile). Venezia, la Legge Speciale per la salvaguardia compie 50 anni: Ha portato in laguna 11 miliardi.

CORRIERE DEL VENETO. (2025, 20 luglio). Venezia, sfitta una casa su cinque: Troppe in social housing. Corriere del Veneto.

CORTESE, G. (2025, 9 agosto). Il provincialismo e quei veneti indifferenti al destino di Venezia. Il Gazzettino.

COSTA, G. (2025). Una città da conservare: Angelo Alessandri tra arte e copia nella Venezia di Otto-Novecento [Tesi di dottorato, Università Ca' Foscari Venezia]. UNITesi. https://unitesi.unive.it

COSTANTINI, M. (1991). Dal porto franco al porto industriale. In A. Tenenti & U. Tucci (Eds.), Storia di Venezia: Il mare (pp. 865–912). Istituto della Enciclopedia Italiana.

COSTANTINI, M. (2002). Il porto di Venezia. In Storia di Venezia (Vol. 12). Istituto della Enciclopedia Italiana.

COSTANTINI, M. (2004). Porto, navi e traffici a Venezia 1700–2000. [Editore non indicato].

COSTITUZIONE DELLA REPUBBLICA ITALIANA, ART. 116, C. 1 (2001).

COZZI, G. (1999). Venezia e le sue lagune: I congressi degli scienziati italiani. In G. Benzoni & G. Cozzi (Eds.), Venezia e l'Austria (pp. 323–336). Marsilio.

DAL CIN, V. (2018a). L'età napoleonica: Il Veneto nel Regno d'Italia (1806–1814). In V. Dal Cin, M. Knapton, & G. Vedovato (Eds.), Il mondo nuovo: L'élite veneta fra rivoluzione e restaurazione (1797–1815) (pp. 102–103, 118–121). Edizioni Ca' Foscari.

DAL CIN, V. (2018b). Il mondo nuovo: L'élite veneta fra rivoluzione e restaurazione (1797–1815). Edizioni Ca' Foscari.

DAL CIN, V. (2019). Il mondo nuovo: L'élite veneta fra rivoluzione e restaurazione (1797–1815). Edizioni Ca' Foscari.

DAL CIN, V. (n.d.). [Articolo nel PDF fornito, p. 185; titolo e sede non indicati].

DANDOLO, G. (1855). La caduta della Repubblica di Venezia ed i suoi ultimi cinquant'anni. [Senza editore].

DE ANTONELLIS MARTINI, L. (1968). Portofranco e comunità etnico-religiose nella Trieste settecentesca. Giuffrè.

DE LOGU, G. (n.d.). Porti franchi e strategie napoleoniche [Dati bibliografici non indicati].

DELOGU, G., & FARELLA, G. (2020). Ridisegnare Venezia tra sviluppo portuale e protezione della laguna: Una questione di lungo periodo. Mediterranea – Ricerche storiche, 17, 717–736.

DIARIO VENETO. (1848, marzo). Diario Veneto [Periodico senza dati editoriali].

DISTEFANO, G., & PALADINI, G. (1996). Storia di Venezia 1797–1997 (Vol. 2, La Dominante dominata). Supernova.

DORIGO, W. (1972). Il problema di Venezia insulare. Urbanistica, 59–60.

DORIGO, W. (1973). Una legge contro Venezia: Natura, storia, interessi nella questione della città e della laguna. Officina Edizioni.

D'AGOSTINO, R. (1990). La città bipolare: Centralità urbana e qualità diffusa. In La nuova dimensione urbana: Venezia-Mestre nella regione Veneto [Dati editoriali non indicati].

D'AGOSTINO, R. (n.d.). Venezia anno Duemila: La città bipolare nel nuovo Piano Regolatore. Insula Quaderni. https://www.insula.it/images/pdf/resource/_imgpdf/502.pdf

FONDAZIONE GIANNI PELLICANI. (2023). Cinquant'anni di Legge Speciale per Venezia (1973–2023): Fallimento di mezzo secolo di governance in città [Resoconto del convegno]. http://www.fondazionegiannipellicani.it

FONDAZIONE GIANNI PELLICANI. (2024, aprile). Ri-Pensare Venezia [Report].

FONDAZIONE GIORGIO CINI. (1962). Convegno su Venezia [Atti; dati editoriali non indicati].

FONTANA, G. L. (2002). L'economia. In Storia di Venezia: L'Ottocento e il Novecento. Istituto della Enciclopedia Italiana. https://www.treccani.it/enciclopedia/l-economia_(Storia-di-Venezia)/

FORTINI, P. (1942). Porti dell'Alto Adriatico e navigazione interna. [Editore non indicato].

FORTUNE ITALIA. (2023, 23 novembre). Cronistoria del progetto che salva Venezia.

FOSCHINI, A. (1950). Il problema di Venezia insulare. Urbanistica, 6.

FREGOLENT, M. (2018). Cambiamenti demografici e socio-economici nella Venezia contemporanea. La Rivista di Engramma, (155).

GASPARI, L. L. (1859). Il ripristinamento del porto franco di Venezia nell'anno MDCCCLI. Tipografia Minelli.

GAZZETTA DI VENEZIA. (1868, 1 luglio). [Articoli sulla Scuola Superiore di Commercio; titoli non indicati].

GAZZETTA DI VENEZIA. (1993–2000). [Cronache veneziane sul dibattito urbanistico; titoli e date non indicati].

GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA. (1917, 7 agosto). Decreto luogotenenziale 26 luglio 1917, n. 1191: Approvazione della convenzione per la costruzione del nuovo porto in regione di Marghera. (n. 186). https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/1917/08/07/186/sg/pdf

GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA. (1926, 9 agosto). Regio decreto-legge 15 luglio 1926, n. 1317: Aggregazione al Comune di Venezia dei comuni di Mestre, Favaro Veneto, Chirignago e Zelarino. (n. 183).

GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA. (1937, 30 agosto). Regio decreto-legge 21 agosto 1937, n. 1501: Provvedimenti per la sistemazione dei canali di Venezia e per il risanamento della città. (n. 200).

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA. (1956, 21 aprile). Legge 31 marzo 1956, n. 294: Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico e di interesse turistico. (n. 94).

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA. (1973, 8 maggio). Legge 16 aprile 1973, n. 171: Interventi per la salvaguardia di Venezia. (n. 117). https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1973-04-16;171

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA. (1984). Legge 5 aprile 1984, n. 798: Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia.

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA. (2022, 26 novembre). Legge costituzionale 7 novembre 2022, n. 2: Modifica all'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento delle peculiarità delle isole e il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità. (n. 277). https://www.normattiva.it

GEOPORTALE IDS DEL COMUNE DI VENEZIA. (n.d.). Registro delle strutture ricettive extra-alberghiere. Retrieved June 16, 2026, from https://geoportale.comune.venezia.it/Html5Viewer/index.html?viewer=IDS.IDS&LOCALE=IT-it

GINSBORG, P. (1978). Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848–49. Il Mulino.

GINSBORG, P. (1989). Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi. Einaudi.

GINSBORG, P. (2008). Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848–49. Einaudi.

GOLDONI, C. (1830). Commedie scelte. Giuseppe Antonelli.

GRUPPO 25 APRILE. (2014, 6 maggio). Da dove veniamo e dove vogliamo andare? https://gruppo25aprile.org/2014/05/06/da-dove-veniamo-e-dove-vogliamo-andare/

IL FATTO QUOTIDIANO, IL BO LIVE, & CORRIERE DEL VENETO. (2019, 1–3 dicembre). [Articoli sul referendum veneziano del 2019; titoli non indicati].

IL FATTO QUOTIDIANO. (2026, 29 aprile). Primo ok alla Camera alla riforma che aumenta i poteri di Roma Capitale. https://www.ilfattoquotidiano.it/2026/04/29/roma-capitale-riforma-costituzionale-camera-notizie/8370710/

IL GAZZETTINO. (2025, 6 agosto). Il gruppo Venessia.com: Lo Statuto per noi è la priorità. Il Gazzettino, IV.

IL GAZZETTINO. (2026, 15 febbraio). La voglia di autonomia: Venezia non può essere come tutte le altre città. Il Gazzettino, 10.

IL GIORNALE DELL'ARTE. (2021, 26 ottobre). SOS Venezia: Una giungla di competenze per la salvaguardia della laguna.

INFELISE, M. (2002). Venezia e il suo passato: Storie, miti, fole. In Enciclopedia Italiana: Appendice. Istituto della Enciclopedia Italiana.

ISNENGHI, M. (2002). Quarantotto lungo, memoria corta. In Storia di Venezia: L'Ottocento e il Novecento (Vol. 1, pp. 225–245). Istituto della Enciclopedia Italiana.

ISNENGHI, M. (2021). Se Venezia vive: Una storia senza memoria. Marsilio.

ISTITUTO ITALIANO DI CULTURA AMBURGO. (n.d.). Venezia tra Ottocento e Novecento, una città e il suo volto [Presentazione di conferenza]. https://iicamburgo.esteri.it

ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA. (1951). Censimento della popolazione 1951.

ITALIA NOSTRA VENEZIA. (n.d.). I residenti dal 1951 al 2014. https://www.italianostravenezia.org

LA NUOVA VENEZIA. (2024, 29 novembre). Sfitti cinquecento alloggi pubblici: Nordio, servono 50 milioni. La Nuova Venezia.

LA NUOVA VENEZIA. (2025, 31 marzo). Emergenza casa: Il Comune di Venezia chiede il 30% di alloggi alla Regione. La Nuova Venezia.

LEGGE 5 MAGGIO 2009, N. 42, DELEGA AL GOVERNO IN MATERIA DI FEDERALISMO FISCALE, IN ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 119 DELLA COSTITUZIONE (2009).

LEGGE 6 AGOSTO 1967, N. 765, ART. 17 (1967).

LOECHEL, M., & MARC, A.-J. (1992). Le rappresentazioni della comunità. In Storia di Venezia. Istituto della Enciclopedia Italiana.

LOECHEL, M., & MARC, A.-J. (1996). Le rappresentazioni della comunità. In Storia di Venezia: Dalle origini alla caduta della Serenissima (Vol. 4, Il Rinascimento: Politica e cultura). Istituto della Enciclopedia Italiana.

LUDERIN, P. (2018). 1868: Félix Ziem: Il ritorno a Venezia. In N. Stringa & S. Portinari (Eds.), Venezia 1868: L'anno di Ca' Foscari (pp. 121–145). Edizioni Ca' Foscari. https://edizionicafoscari.unive.it/media/pdf/books/978-88-6969-295-6/978-88-6969-295-6-ch-12_O4irNCh.pdf

LUZZATTO, G. (1979). L'economia veneziana dal 1797 al 1866. In V. Branca (Ed.), Storia della civiltà veneziana (Vol. 3, Dall'età barocca all'Italia contemporanea, pp. 267–277). Sansoni.

L'ADIGE. (2025, 6 gennaio). Ancora in calo nel 2024, residenti a Venezia sono 48.500. https://www.ladige.it/attualita/2025/01/06/ancora-in-calo-nel-2024-residenti-a-venezia-sono-48-500-1.3965619

MANIN, D. (1848, 22 marzo). Discorso in piazza San Marco per la proclamazione della Repubblica di San Marco. In P. Ginsborg, Daniele Manin e la rivoluzione veneziana del 1848–49 [Pagine non indicate].

MARIUTTI, G. (2012). La legislazione speciale per Venezia e per la sua laguna [Tesi di dottorato, Università di Bologna]. AMS Dottorato. http://amsdottorato.unibo.it/5025/

MARTELLA, A., & SBROLLINI, D. (2025, 7 agosto). DDL S. 1630: Modifiche all'articolo 114 della Costituzione, in materia di autonomia di Venezia. Senato della Repubblica. https://www.senato.it

MARX, K. (1850). Le lotte di classe in Francia 1848–1850.

MENGALDO, F. (n.d.). [Opera citata da P. Ginsborg, p. 83; dati bibliografici non indicati].

MESTRE, LA CITTÀ DEL NOVECENTO. (2002). In Storia di Venezia: L'Ottocento e il Novecento [Capitolo; autore non indicato nelle note]. Istituto della Enciclopedia Italiana.

METROPOLITANO.IT. (2020, 30 settembre). Ecco il nuovo Consiglio comunale di Venezia.

MIOZZI, E. (1973). Lo sprofondamento e lo spopolamento di Venezia. [Editore non indicato].

MONTANELLI, I. (1980, 29 febbraio). Che occasione sprecata non aver scelto di separarsi. Oggi [Rubrica "La stanza"].

MORO, F. (2017). Venezia contro Napoleone: Morte di una Repubblica. Helvetia Editrice.

MUSEI CIVICI DI VENEZIA. (2023). L'ultimo Senato della Repubblica di Venezia. https://palazzoducale.visitmuve.it/it/eventi/archivio-eventi/ospiti-a-palazzo-lultimo-senato-della-repubblica-di-venezia/2023/04/23056/lultimo-senato-della-repubblica-di-venezia/

MUSEO CORRER. (2011). Turner and Venice [Catalogo della mostra].

MUSEO CORRER. (n.d.). Approfondimenti sulle vedute veneziane e sulla loro fortuna nell'immaginario ottocentesco. https://correr.visitmuve.it/

MUSEO REVOLTELLA. (n.d.). Festa notturna a Venezia. https://museorevoltella.it/opere/festa-notturna-a-venezia/

MUSI, A. (n.d.). La storicità del vivente: Venezia come problema storiografico. Mediterranea: Ricerche storiche. https://www.storiamediterranea.it

NAPOLEONE I. (1806, 25 aprile). Decreto che accorda alla città di Venezia un deposito franco di merci forestiere. In G. Pillinini, Venezia città franca (pp. 17–25).

NIEVO, I. (1867). Le confessioni d'un Italiano. Le Monnier.

OCIO – OSSERVATORIO CIVICO SU CASA E RESIDENZIALITÀ. (2022). Bando di Edilizia Residenziale Pubblica 2022. https://ocio-venezia.it

OCIO – OSSERVATORIO CIVICO VENEZIA. (2025, 14 luglio). Un primo quadro aggiornato sul patrimonio residenziale comunale (dati 2025). https://ocio-venezia.it/report/un-primo-quadro-aggiornato-sul-patrimonio-residenziale-comunale-dati-2025

OCIO – OSSERVATORIO CIVICO VENEZIA. (2026, aprile). ATER Venezia: Il fallimento delle politiche di gestione del patrimonio abitativo pubblico. https://ocio-venezia.it

OCIO – OSSERVATORIO CIVICO VENEZIA. (n.d.). Report generali. Retrieved May 2026, from https://ocio-venezia.it/report

OPEN ONLINE. (2025, 7 agosto). Venezia mette d'accordo Pd e Lega. Open Online. https://www.open.online/2025/08/07/venezia-citta-autonoma-cosa-significa/

OPENPOLIS. (2022, 23 giugno). I fondi che i comuni ricevono dalle altre amministrazioni. https://www.openpolis.it/i-fondi-che-i-comuni-ricevono-dalle-altre-amministrazioni/

OPENPOLIS. (n.d.). Le città che incassano di più dai pagamenti di tasse e imposte. Retrieved May 2026, from https://www.openpolis.it/le-citta-che-incassano-di-piu-dai-pagamenti-di-tasse-e-imposte/

PALADINI, F. M. (2014). Rendite della storia: Luoghi di cultura nella modernizzazione novecentesca (1890–1966). Laboratoire italien, 15, 135–146. https://journals.openedition.org/laboratoireitalien/840

PASSI, M. (1974, 24 novembre). Necessario il consenso popolare per il "risanamento" di Venezia. l'Unità, 8.

PEDROCCO, S. (n.d.). Il Panteon Veneto: Semantica di una collezione. La Polifora, (8). Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti. http://www.istitutoveneto.org/lapolifora/008/pdf/02.pdf

PELIKAN, K. (1949). Triest in Konkurrenz mit Venedig und Rijeka. [Editore non indicato].

PES, L. (2023, 28 luglio). Gli ultimi quarant'anni. Enciclopedia Treccani. https://www.treccani.it/enciclopedia/gli-ultimi-quarant-anni_(altro)/

PETRI, R. (1990). La frontiera industriale: Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno. FrancoAngeli.

PETRI, R. (1997). Industria, territorio, intervento speciale: Riflessioni su una tradizione italiana. Meridiana, 30. http://www.rivistameridiana.it/files/Petri,-Industria-e-intervento-speciale.pdf

PETRI, R. (2002). La rinascita dell'economia portuale di Venezia. In Storia di Venezia: L'Ottocento e il Novecento. Istituto della Enciclopedia Italiana.

PETRI, R. (2011). La rinascita dell'economia portuale di Venezia. Archivio Veneto, n.s. 142, 376–400.

PIETRANGELI, L., & REBERSCHAK, M. (2002). Dalla ricostruzione al problema di Venezia. In M. Isnenghi & S. J. Woolf (Eds.), Storia di Venezia: L'Ottocento e il Novecento (Vol. 3, pp. 2225–2242). Istituto della Enciclopedia Italiana.

PILLININI, G. (1987a). Venezia città franca (1829–1866). Iveser.

PILLININI, G. (1987b). Venezia città franca: Il Regolamento del 1829. Quaderni del Comitato Veneziano dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, (5), 14–20.

PILLININI, G. (2005). Il giornalismo politico a Venezia nel 1848–49. Istituto per la storia del Risorgimento italiano & Archivio Guido Izzi.

POLITECNICO DI TORINO. (n.d.). I centri storici nelle riviste "Urbanistica" e "Urbanistica Informazioni" [Tesi di laurea specialistica]. https://webthesis.biblio.polito.it/11931/1/tesi.pdf

POVOLO, C. (2000). La creazione della storiografia veneziana. In J. Martin & D. Romano (Eds.), Venice reconsidered: The history and civilization of an Italian city-state. Johns Hopkins University Press.

PREITI, A., & SOCIOMETRICA. (2025, agosto). La ricchezza dei Comuni turistici 2025. https://antoniopreiti.it/images/rapporti/pdf/La_ricchezza_dei_comuni_turistici_2025.pdf

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI, MINISTERO PER LE RIFORME ISTITUZIONALI. (2025, 30 luglio). Disegno di legge costituzionale su Roma Capitale (A.C. 2564): Disposizioni in materia di Roma Capitale. https://www.riformeistituzionali.gov.it/it/comunicazione/notizie/disegno-di-legge-costituzionale-su-roma-capitale/

PROGRAMMA DI GOVERNO. (2025, novembre). Focus sul disegno di legge costituzionale: Modifica all'art. 114 della Costituzione in materia di Roma Capitale. https://www.programmagoverno.gov.it/it/notizie/focus-sul-disegno-di-legge-costituzionale-modifica-all-art-114-della-costituzione-in-materia-di-roma-capitale/

PROPOSTA DI LEGGE DI INIZIATIVA POPOLARE. (2013, 26 settembre). Suddivisione del Comune di Venezia nei due Comuni autonomi di Venezia e Mestre. Consiglio regionale del Veneto.

PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO. (n.d.). Finanze e autonomia finanziaria. Retrieved May 2026, from https://autonomiae.bz.it/it/finanze/

QUADERNI INSULA. (2004). Industrie e attività a Venezia agli inizi del ’900 (n. 4).

REBERSCHAK, M. (1986). L’economia. In E. Franzina (Ed.), Venezia (p. 271). Laterza.

REBERSCHAK, M. (2002). Gli uomini capitali: Il gruppo veneziano, Volpi, Cini e gli altri. In Storia di Venezia. Istituto della Enciclopedia Italiana. https://www.treccani.it/enciclopedia/gli-uomini-capitali-il-gruppo-veneziano-volpi-cini-e-gli-altri_%28Storia-di-Venezia%29

REBERSCHAK, M. (ED.). (n.d.). Venezia nel secondo dopoguerra. Il Poligrafo.

REGIONE DEL VENETO. (2025, agosto). Presidente Zaia: Venezia città-Stato sarebbe sfida vera in chiave europea; come per Roma serve una governance dedicata [Comunicato stampa]. https://autonomia.regione.veneto.it/w/presidente-zaia-venezia-citt%C3%A0-stato-sarebbe-sfida-vera-in-chiave-europea.-come-per-roma-serve-un-governance-dedicata-

RENIER MICHIEL, G. (1817–1827). Origine delle feste veneziane. [Editore non indicato].

RI-PENSARE VENEZIA. (2025, febbraio). Turisti e city users: La fotografia aggiornata dei flussi. https://www.ripensarevenezia.it/turisti-e-city-users-la-fotografia-aggiornata-dei-flussi/

ROMANELLI, G. (1988). Venezia Ottocento: L’architettura, l’urbanistica. Albrizzi.

ROMANELLI, G. (2002). Venezia nell’Ottocento. In Enciclopedia Italiana. Istituto della Enciclopedia Italiana. https://www.treccani.it/enciclopedia/venezia-nell-ottocento_(altro)/

ROMANELLI, G., & ROSSI, G. (1976). Abitare a Venezia: Esodo e sfratti. Materiali veneti, 4, 113.

ROMANO, D. (2019). Austrian Venice, 1815–1866. In Venice: The remarkable history of the lagoon city. Oxford University Press. https://academic.oup.com/book/55872/chapter/439228538

SACCÀ, G. (2023). [Relazione al convegno “Cinquant’anni di Legge Speciale per Venezia”; titolo non indicato]. Fondazione Gianni Pellicani.

SARTORI, P. (1989). Il referendum del 1979. In P. Brunello (Ed.), Mestre infedele: Confini comunali in terraferma e rapporti tra Mestre e Venezia (pp. 86–106). Nuova Dimensione.

SCANO, L. (1985). Venezia: Terra e acqua. [Editore non indicato].

SCARPA, R., & BAFFA, A. (2013). La Città Metropolitana di Venezia. Venessia.com. https://venessia.com/wp-content/uploads/2020/01/CITTA-METROPOLITANA-DI-VENEZIA.pdf

SCARPA, T. (2026, 29 maggio). Il sindaco di Venezia è stato eletto a Mestre e Marghera. il Domani.

SCHRATTENECKER, I. (1999). Il potere delle immagini: Gli inni patriottici, i canti popolari e le stampe della rivoluzione del 1848. In G. Benzoni & G. Cozzi (Eds.), Venezia e l’Austria. Marsilio.

SCHRATTENECKER, I. (n.d.). Il potere delle immagini: Gli inni patriottici, i canti popolari e le stampe della rivoluzione del 1848. In G. Benzoni (Ed.), Venezia Quarantotto: Episodi, luoghi e protagonisti di una rivoluzione. Iveser.

SENATO DELLA REPUBBLICA. (2026, aprile). A.S. n. 1837: Disposizioni per la valorizzazione e lo sviluppo delle isole minori marine, lagunari e lacustri. https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/447183.pdf

SERENISSIMA NEWS. (n.d.). [Trascrizioni di documenti veneziani del 1797 e del 1814]. https://www.serenissima.news

SIUSA – SISTEMA INFORMATIVO UNIFICATO PER LE SOPRINTENDENZE ARCHIVISTICHE. (n.d.). Società Porto industriale di Porto Marghera. https://siusa-archivi.cultura.gov.it/cgi-bin/pagina.pl?TipoPag=prodente&Chiave=59892

STORIA DI VENEZIA. (2002). L’Ottocento e il Novecento (Vols. 1–3). Istituto della Enciclopedia Italiana.

STUDI VENEZIANI. (2006). Studi veneziani (n.s., n. 52) [Numero monografico su storia urbana e tutela del centro storico]. Fondazione Giorgio Cini. https://www.cini.it

TG VERONA TELENUOVO. (2025, 16 agosto). CGIA: Crolla l'artigianato in Veneto, in dieci anni chiuse oltre 44mila botteghe. https://tgverona.telenuovo.it/attualita/2025/08/16/cgia-crolla-lartigianato-in-veneto-in-dieci-anni-chiuse-oltre-44mila-botteghe

THE MEDITELEGRAPH. (2019, 9 giugno). Venezia e il rebus del Canale Vittorio Emanuele….

TOLEDO MUSEUM OF ART. (n.d.). The Campo Santo, Venice. https://emuseum.toledomuseum.org/objects/55227/the-campo-santo-venice

TRECCANI. (n.d.-a). Assicurazioni Generali. In Dizionario di economia e finanza. https://www.treccani.it/enciclopedia/assicurazioni-generali_(Dizionario-di-Economia-e-Finanza)/

TRECCANI. (n.d.-b). Venezia. In Enciclopedia Italiana. https://www.treccani.it

TRECCANI. (n.d.-c). Venezia nella Grande guerra. In Storia di Venezia. Istituto della Enciclopedia Italiana. https://www.treccani.it/enciclopedia/venezia-nella-grande-guerra_%28Storia-di-Venezia%29

TRECCANI. (n.d.-d). Magistrato alle Acque. In Storia di Venezia. Istituto della Enciclopedia Italiana.

TURNER, J. M. W. (1842). The Campo Santo, Venice [Olio su tela]. Toledo Museum of Art.

UNESCO. (1969). Rapporto su Venezia. Mondadori.

UNITESI. (n.d.). La questione dell'accessibilità a Venezia nel Novecento [Tesi; autore e anno non indicati]. https://unitesi.unive.it

UNITESI. (n.d.). Venezia tra laguna e terraferma: Il ruolo della Camera di commercio [Tesi o materiali; autore e anno non indicati]. https://unitesi.unive.it

UNIVERSITÀ CA' FOSCARI VENEZIA, & MOTION ANALYTICA. (2025). Studio sui flussi della Città Storica, progetto iNEST (dati 2023–2024) [Studio citato in Ri-Pensare Venezia].

UNIVERSITÀ CA’ FOSCARI VENEZIA. (2018). Dalla Scuola Superiore di Commercio alla Facoltà di Economia. In Le discipline economiche e aziendali nei 150 anni di storia di Ca’ Foscari (pp. 15–30). Edizioni Ca’ Foscari. https://edizionicafoscari.it

UNIVERSITÀ DI PADOVA. (2019). Il Bo Live [Articoli sul referendum veneziano; titoli non indicati].

UNIVERSITÀ IUAV DI VENEZIA. (2025). Ricerca demografica su Venezia [Ricerca citata da Vita.it; titolo non indicato].

VENESSIA.COM. (2013). [Dichiarazione di Matteo Secchi sullo statuto speciale; riportata da Il Gazzettino].

VENESSIA.COM. (2024, dicembre). Contatore dei Veneziani.

VENEZIA E LE SUE LAGUNE. (2006). In G. Cozzi (Ed.), Venezia e l’Austria (pp. 109–112). Marsilio. [Autore del capitolo non indicato nella nota].

VENEZIALIBERA.ALTERVISTA.ORG. (2015). Giunta Brugnaro: La terraferma governa Venezia. https://www.italianostravenezia.org/2015/06/30/giunta-brugnaro-la-terraferma-governa-venezia/

VERAVENEZIA. (n.d.). Lord Byron a Venezia. https://www.veravenezia.com/letteratura/lord-byron-venezia.html

VIDAL, M. (2026, 11 aprile). [Intervento sullo statuto speciale; titolo non indicato]. Corriere del Veneto.

VIGGIANO, A. (2008). Fra Venezia e Vienna: Potere e cultura politica nel Veneto del primo Ottocento. La fine di una capitale. Studi Veneziani, n.s. 55, 275–278.

VITA.IT. (2025, settembre). Venezia, non più Serenissima.

VOLTOLINA, A. (1989). Separazione, autonomia, integrazione: Appunti dal dibattito sulla stampa cittadina. In P. Brunello (Ed.), Mestre infedele: Confini comunali in terraferma e rapporti tra Mestre e Venezia (pp. 86–106). Nuova Dimensione.

WALTERS ART MUSEUM. (n.d.). Venice, evening. https://art.thewalters.org/object/37.158/

WE ARE HERE VENICE. (2019, ottobre). Report popolazione di Venezia.

WELFORUM. (n.d.). [Fonte sul Fondo di solidarietà comunale; titolo e URL non indicati].

WIKIPEDIA CONTRIBUTORS. (n.d.-a). Canale Malamocco–Marghera. In Wikipedia. Retrieved March 1, 2026, from https://it.wikipedia.org

WIKIPEDIA CONTRIBUTORS. (n.d.-b). Canale Vittorio Emanuele III. In Wikipedia. Retrieved March 1, 2026, from https://it.wikipedia.org

WIKIPEDIA CONTRIBUTORS. (n.d.-c). Storia di Venezia. In Wikipedia. Retrieved February 19, 2026, from https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_di_Venezia

WOOLF, S. (2001). L'Ottocento, 1797–1918: Nota introduttiva. In Enciclopedia Treccani: Venezia. Istituto della Enciclopedia Italiana.

WOOLF, S. (2002). Il culto del passato: Venezia come mito. In L'Ottocento (1797–1918): Nota introduttiva. Enciclopedia Treccani. https://www.treccani.it/enciclopedia/l-ottocento-1797-1918-nota-introduttiva_%28altro%29/

ZAIA, L. (2025, 4 agosto). [Intervista di M. Cremonesi; titolo non indicato]. Corriere della Sera.

ZANARDI, C. (2020). La bonifica umana: Venezia dall'esodo al turismo. Edizioni Unicopli.

ZAZZARA, G. (2017). I cento anni di Porto Marghera (1917–2017). Italia contemporanea, (284), 209–236. https://journals.francoangeli.it

ZIEM, F. F. G. P. (ca. 1865). Venice, evening [Olio su tela]. Walters Art Museum.

ZORZI, A. (1985). Napoleone a Venezia. Rizzoli.

ZORZI, A. (2008). La Repubblica del Leone: Storia di Venezia (4a ed.). Tascabili Bompiani.

ZORZI, A. (2010). Napoleone a Venezia. Mondadori.

ZORZI, A. (2017). Venezia austriaca, 1798–1866 (Nuova ed. aggiornata). LEG.

APPENDICE

Il Venetismo: radici e ramificazioni di un movimento politico identitario

Venetismo è il termine con cui si indica l'insieme dei movimenti culturali e politici che, a partire dagli anni Settanta del Novecento, hanno rivendicato l'identità del popolo veneto intesa distintamente dagli altri popoli. Un'identità declinata lungo un arco che va dall'autonomismo moderato fino a quell'indipendentismo radicale che punta alla costituzione (o "ricostituzione") di uno Stato Veneto autonomo, indipendente da quello italiano. Le sue radici affondano nel trauma del 1866: l'annessione al Regno d'Italia attraverso un plebiscito dall'esito evidentemente forzato – voto palese, con dichiarazione nominale dell'elettore e consegna del biglietto (di colore diverso per sì e no) al presidente di seggio, in un clima di forte pressione sociale e politica – è rimasta nella memoria di alcuni veneti come una ferita mal rimarginata.

«Veneti da oltre tremila anni, italiani da poco più di cento»: fu lo slogan della Liga Veneta, fondata a Padova il 16 gennaio 1980 con quattordici soci davanti al notaio Giovanni Battista Todeschini [630], il primo partito moderno a fare del venetismo la propria ragione fondativa — e, non a caso, la «madre di tutte le Leghe» secondo il suo leader Franco Rocchetta [631]. Da quel nucleo originario si ramificarono nel tempo decine di sigle: Liga Veneta Repubblica, Indipendenza Veneta, Partito Nazionale Veneto, fino al plebiscito online del 2014 in cui oltre due milioni di persone votarono per l'indipendenza — atto giuridicamente nullo, ma politicamente significativo [632]. Il Venetismo

[630] La Liga Veneta fu costituita ufficialmente il 16 gennaio 1980 presso lo studio del notaio Giovanni Battista Todeschini, in Galleria Storione 8, Padova. I soci fondatori firmatari furono quattordici; Franco Rocchetta, ideologo e futuro leader del movimento, era assente quel giorno in partenza per Strasburgo e non figura tra i firmatari dell'atto costitutivo. Cfr. Francesco Jori, Albino Salmaso, Enrico Pucci, «Piccola breve storia della Liga Veneta: da Rocchetta al dissenso verso Salvini», *Il Nordest*, 24 ottobre 2024; Wikipedia, voce «Liga Veneta».

[631] La definizione «madre di tutte le Leghe» è attribuita a Franco Rocchetta da Giorgio Lago, già direttore del *Gazzettino*: «il padre della Liga Veneta, la vera madre di tutte le Leghe». Cfr. *Il Nordest*, cit. (nota 1). Lo slogan «Veneti da oltre tremila anni, italiani da poco più di cento» era il motto fondativo del movimento, riportato dalla medesima fonte.

[632] Il plebiscito online del 16-21 marzo 2014, organizzato dall'associazione Plebiscito 2013 (plebiscito.eu), dichiarò 2,36 milioni di voti favorevoli all'indipendenza del Veneto (89,1% dei votanti). I risultati furono però contestati da più fonti: *Il Fatto Quotidiano* del 27 marzo 2014 calcolò, sulla base dei dati di traffico del sito, circa 150.000 accessi reali; il sondaggio Demos&Pi (Ilvo Diamanti per *La Repubblica*) stimò una partecipazione effettiva attorno al 48% degli aventi diritto, con un 55% di favorevoli sull'intero corpo elettorale. L'atto non aveva alcun valore giuridico. Cfr. Wikipedia, voce «2014 Venetian independence referendum».

provinciale e quello veneziano hanno però natura diversa: il primo è fondamentalmente un fenomeno padano, legato alla questione prevalentemente fiscale nord-sud e al risentimento verso «Roma ladrona»; il secondo ha radici più antiche, più nobili e, in un certo senso, più nostalgiche – affonda direttamente nel 1797 e nel mito della Serenissima come Stato sovrano di rango europeo. È da questa distinzione che nasce la figura – unica nel panorama italiano – del Doge di Venezia.

Albert Gardin, 121° Doge della Serenissima

Albert Gardin è nato a Marsango, frazione di Campo San Martino (alta padovana) il 13 marzo 1949. Veneziano d'adozione, editore colto e appassionato – ha fondato a Venezia la casa editrice Editoria Universitaria, che ha pubblicato tra l'altro la ristampa dell'*Iliade* scritta in lingua veneta di Giacomo Casanova [633] – ha attraversato nella sua vita diverse stagioni politiche: è stato gandhiano, ha digiunato con Marco Pannella per la legge sull'obiezione di coscienza, poi è approdato all'indipendentismo veneziano-veneto [634]. Il 22 ottobre 2016, nel corso di un'azione dimostrativa a Palazzo Ducale interrotta dalla Digos per identificazione dei presenti, un Maggior Consiglio di 120 patrioti veneti lo ha nominato 121° Doge della Repubblica Veneta, in continuità numerica diretta con l'ultimo Doge, Ludovico Manin, che il 12 maggio 1797 aveva deposto il corno dogale [635]. Il Maggior Consiglio che Gardin presiede è composto in prevalenza da piccoli imprenditori veneti; l'Ufficio Dogale emette atti, invia lettere ai capi di Stato (a Macron per la revisione del Trattato di Campoformio, a Mattarella e Draghi per «porre fine all'occupazione»), richiede la restituzione delle opere d'arte trafugate da Napoleone – tra cui *Le nozze di Cana* di Paolo Veronese, custodita al Louvre [636]. Ha istituito un passaporto veneto, simbolicamente rilasciato ai «cittadini della Repubblica Veneta» [637]. Qualcuno sorride; Gardin non sorride. «La Repubblica Veneta è sempre viva», scrive sul sito ufficiale, «sebben provvisoriamente e illecitamente occupata». Che lo si prenda come provocazione politica o come coerenza visionaria, resta il fatto che Gardin incarna con una certa dignità intellettuale la versione più radicale e più veneziana di una domanda di libertà – in tutte le sue svariate forme – che questa tesi ha raccontato per nove capitoli.

---

[633] Cfr. M. Fumagalli, *Corriere della Sera*, cit. (nota 4); David Mazzerelli, «Viva il Doge! Ecco chi è l'uomo che vuole l'indipendenza di Venezia», *Ninja.it*, 4 ottobre 2023. L'*Editoria Universitaria* ha sede a Campo Santa Margherita, Venezia, e ha pubblicato la ristampa dell'*Iliade* tradotta in lingua veneta da Giacomo Casanova.

[634] Cfr. M. Fumagalli, *Corriere della Sera*, cit. (nota 4): «Di lui, già gandhiano e ammiratore di Marco Pannella (con il quale digiunò ad oltranza per l'approvazione di una legge sull'obiezione di coscienza), ricordiamo l'"Editoria Universitaria"».

[635] La data del 22 ottobre 2016 e la descrizione dell'intervento della Digos sono riportate da M. Fumagalli, *Corriere della Sera*, cit. (nota 4): «Come accadde nel 2016 quando a Palazzo Ducale fui eletto Doge e venne la Digos ad identificarci» (parole di Gardin nell'intervista). La continuità numerica con Ludovico Manin, 120° e ultimo Doge, che depose il corno dogale il 12 maggio 1797, è rivendicata dal sito ufficiale dell'Ufficio Dogale.

[636] Cfr. M. Fumagalli, *Corriere della Sera*, cit. (nota 4), che riporta integralmente le lettere inviate da Gardin alla regina Elisabetta II, a Mattarella, Draghi e Macron. La petizione a Macron per la revisione del Trattato di Campoformio e la restituzione delle *Nozze di Cana* di Paolo Veronese è descritta nello stesso articolo.

[637] Il passaporto veneto è descritto in D. Mazzerelli, *Ninja.it*, cit. (nota 4): documento simbolico emesso dal «Governo Veneto Provisorio», venduto al costo di 10 euro, privo di riconoscimento giuridico da parte dello Stato italiano.

Cinque domande ad Albert Gardin

1. Nel suo progetto politico, la Repubblica Veneta — che lei considera tuttora esistente e sotto occupazione — ha Venezia come capitale storica e spirituale. Ma Venezia oggi conta meno di 48.000 residenti, è amministrata insieme alla terraferma sotto un unico Comune, ed è percepita spesso come patrimonio dell'umanità più che come città viva. Nel concreto, quale ruolo avrebbe Venezia in una Repubblica Veneta ripristinata? Capitale politica, capitale simbolica, o qualcosa di diverso?

Risposta: *Per la sua storia e per il suo valore politico Venezia continuerà a esercitare il suo ruolo di capitale della Repubblica Veneta, un ruolo che noi stessi continuiamo ad attribuirle non potrebbe essere diversamente.*

2. Chi studia la storia veneziana dal 1797 a oggi osserva una costante: ogni generazione ha prodotto una rivendicazione istituzionale — il porto franco, le leggi speciali, i referendum per la separazione da Mestre, e oggi le proposte di statuto speciale. Questi tentativi non hanno mai risolto il problema di fondo. Come si spiega, secondo lei, questa persistenza del sentimento autonomistico attraverso i secoli — quasi una memoria genetica della città — e perché non si è mai tradotta in risultati concreti?

Risposta: *Queste rivendicazioni istituzionali (porto franco, leggi speciali, referendum per ridare autonomia amministrativa a Venezia) sono state dei nobili progetti di salvare Venezia dalla crisi che la corrodeva. Ma sono tutte fallite. Infatti, Venezia è diventata una Disneyland che attira milioni di persone, abbagliate dalla sua originalità, ma che non riescono, non possono capirne la storia. Bisogna "rifondare" Venezia "dov'era e com'era". Sarà un processo lungo che dovrà partire dalla riassunzione della sua centralità politica nazionale e internazionale. Venezia deve tornare ad assumere, come nel suo passato glorioso, un ruolo di capitale del mondo costruttivo, del mondo della libertà, del mondo dell'incontro, del mondo dell'arte. Questo ruolo di "capitale" mondiale, al di là dei riconoscimenti ufficiali, ridarà un ruolo vitale alla città, un'esigenza di abitarla e di viverla. Si tornerà a comprare casa per viverci.*

3. Le proposte di statuto speciale oggi in campo — dal DDL Martella (S. 1630, modifica art. 114 Cost.) alle mozioni del Consiglio Regionale Veneto — parlano di autonomia legislativa e fiscale per Venezia all'interno dello Stato italiano. Lei ritiene che questo sia un passo nella giusta direzione, una

soluzione insufficiente, o una distrazione rispetto all'obiettivo dell'indipendenza? In altre parole: uno statuto speciale sarebbe per Venezia un traguardo o una trappola?

Risposta: *Uno statuto speciale, nel quadro attuale, non farebbe cambiare le cose. Venezia è una città speciale perché particolarissimo e specialissimo è stato il suo ruolo politico, il ruolo di capitale di uno Stato speciale, di uno Stato mondiale.*

4. Il termine «centro storico», applicato a Venezia insulare, è entrato nel linguaggio comune negli anni Sessanta e ha orientato le politiche urbane verso la conservazione e il turismo piuttosto che verso il mantenimento di una comunità residente viva. Lei, che vive e lavora a Venezia, come descrive l'effetto che questa visione ha avuto sull'identità civica e politica dei veneziani? L'idea stessa che Venezia sia un «centro storico» — e non una città — ha contribuito a indebolire la coscienza autonomistica dei suoi abitanti?

Risposta: *Venezia deve recuperare il suo carattere di città. La sua interdipendenza con la terraferma non costituisce un problema, ma una risorsa ineluttabile per il suo mantenimento.*

5. Il passaporto veneto che il suo Ufficio Dogale rilascia è un atto che molti liquidano come folklore, ma i gesti simbolici hanno spesso una forza di risveglio identitario che va oltre la loro portata giuridica. Tra tutte le azioni politiche e simboliche che ha compiuto in questi anni — dall'elezione a Palazzo Ducale alla petizione per la revisione del Trattato di Campoformio — quale ritiene abbia prodotto il maggiore impatto reale sulla coscienza identitaria del popolo veneto e veneziano? E come misura quell'impatto?

Risposta: *Si potrebbe pensare che la nostra azione sia fallita per non aver raggiunto dei risultati visibili. Invece crediamo che se non siamo ancora riusciti a raggiungere degli obiettivi "visibili", la nostra azione costante e determinata abbia creato le premesse perché questi risultati avvengano prima o poi. L'occupazione francese del 1797 e di quelle successive ha perturbato un processo politico di avanguardia, ma i Veneti conservano, pur sotto occupazione, la propensione alla realizzazione repubblicana, cioè alla società condivisa, al riconoscimento del valore collettivo della civiltà. Nonostante le occupazioni francesi, austriache e italiane, la società veneta è rimasta integra e legata alle sue antichissime origini.*

Noi operiamo con la certezza di agire su premesse politiche che consentono il ripristino della Repubblica Veneta, la Serenissima.

ALLEGATO 1

IMP. GOVERNO DI VENEZIA

PORTO FRANCO DI VENEZIA

DECRETI NAPOLEONICI

1806

---

25 aprile 1806 — 25 luglio 1806

NAPOLEONE I

Imperatore de' Francesi e Re d'Italia

Fonte: Giovanni Pillinini, Venezia Città Franca, pp. 74-79, 792
Trascrizione integrale nell'ambito della ricerca dottorale "Venezia e il mito dell'autonomia mancata"
Roberto Scarpa — Ca' Foscari University Venice, 2026

DECRETO

che accorda alla città di Venezia un deposito franco di merci forestiere.

25 aprile 1806

NAPOLEONE I,

Per la grazia di Dio e per le Costituzioni,

IMPERATORE DE' FRANCESI E RE D'ITALIA,

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. I

Vi sarà a Venezia un Deposito franco di mercanzie forestiere proibite o non proibite, eccettuate le provenienti dalle fabbriche o dal commercio d'Inghilterra, che ne sono formalmente escluse.

Art. II

Il deposito franco sarà stabilito nell'isola di S. Giorgio Maggiore; i magazzini destinati a ricevere le mercanzie depositate saranno isolati da tutti gli altri edifici e messi sotto la sorveglianza immediata dell'Amministrazione delle dogane.

Art. III

I bastimenti carichi di mercanzie destinate per il Deposito dovranno approdare a un punto dell'isola che in appresso sarà determinato. Parimente in un punto da determinarsi si dovrà fare l'imbarco di quelle mercanzie che verranno riesportate per mare.

Art. IV

I Capitani o Patroni de' bastimenti saranno tenuti, entro ventiquattro ore dopo il loro arrivo, a rimettere all'offizio delle dogane, che sarà stabilito nell'isola predetta, il manifesto del loro carico con indicazione dei marchi, numeri delle casse, balle, barili, botti ec. che lo comporranno.

Art. V

Entro tre giorni dopo l'arrivo dei bastimenti, i proprietarj o consegnatarj faranno all'officio della dogana la dichiarazione delle mercanzie, specificandone i marchi, il numero e il contenuto delle casse, balle ec. come pure la quantità e specie.

Art. VI

Immediatamente dopo lo sbarco, che non si potrà effettuare se non al punto determinato in presenza dei Sopraintendenti delle dogane, le mercanzie saranno verificate, pesate e descritte su due registri, uno dei quali sarà tenuto da un Ricevitore delle Dichiarazioni e l'altro da un Sopraintendente ai Depositi.

Art. VII

Dietro le dette verificazioni e registrazioni, le mercanzie saranno trasportate nel Deposito sotto la sorveglianza dei Sopraintendenti alle dogane.

Art. VIII

Allorché le mercanzie saranno estratte dal Deposito, la dichiarazione che dovrà precedere sarà fatta alla dogana, dove saranno immediatamente condotte e verificate; quelle arrivate per mare e che saranno riesportate per la medesima strada, non pagheranno alcun diritto; quelle che saranno spedite per terra o pe' fiumi all'Estero, pagheranno i diritti di transito, come sono o saranno regolati.

Art. IX

Qualora venga dichiarato che le mercanzie depositate sono destinate per la consumazione del nostro Regno d'Italia, pagheranno i diritti d'entrata all'officio della dogana dell'isola di San Giorgio Maggiore.

Art. X

Le mercanzie che approderanno al porto franco o ne sortiranno per essere spedite all'Estero, non potranno toccar Venezia.

Art. XI

Le mercanzie che saranno spedite dal Deposito allo Estero di transito per terra o pei fiumi, dovranno uscire per le seguenti strade e presentarsi alle seguenti dogane:

Quelle destinate per la Germania dovranno presentarsi alla dogana della Ponteba, ovvero all'ultima dogana della frontiera verso il Tirolo;

Quelle destinate per la Svizzera, alle dogane di Chiasso o di Chiavenna;

Quelle destinate per il Regno d'Etruria, alla dogana di Scarica l'Asino;

E infine quelle che sono destinate per lo Stato Pontificio, alla dogana della Cattolica.

Le suddette mercanzie saranno marcate con i piombi, accompagnate con bollette di transito della dogana della isola di San Giorgio Maggiore e verificate al loro sortire dal nostro Regno d'Italia in ciascuna delle dogane sovraccennate.

Art. XII

Le mercanzie che sortiranno dal Deposito di Venezia per essere spedite al Deposito di Genova, dovranno passare per quello di Alessandria, dove saranno verificate dai Sopraintendenti alle dogane francesi unitamente a quelli delle dogane italiane che a quest'effetto vi saranno collocati.

Art. XIII

Le mercanzie che saranno spedite dalla Germania, dalla Svizzera, dall'Etruria e dagli Stati del Papa al Deposito di Venezia, di transito per il nostro Regno d'Italia, non potranno entrare che per le strade e dogane indicate all'art. XI, dove saranno verificate e spedite sotto la formalità del piombo e della bolletta di transito.

Quelle che sortono dal Deposito di Genova per il Deposito di Venezia, dovranno essere condotte a quello d'Alessandria, dove, dietro verificazione da farsi dai Sopraintendenti alle dogane francesi ed italiane, saranno mandate al loro destino.

Le dette mercanzie saranno soggette ai diritti di transito.

Art. XIV

Se le verificazioni prescritte dagli articoli precedenti faranno conoscere che vi sia eccesso o difetto nelle quantità specificate sulle bollette di transito o che vi sia sostituzione di una mercanzia ad un'altra, quelli che avranno sottoscritto le bollette di transito saranno condannati al pagamento del quadruplo diritto di entrata per gli oggetti non proibiti e al pagamento del triplo valore per gli oggetti proibiti.

Art. XV

Le mercanzie introdotte nel Deposito franco di Venezia potranno restarvi per due anni. Al termine d'ogni semestre i Sopraintendenti al Deposito si trasporteranno nei diversi magazzini e si faranno presentare le mercanzie di ciascun proprietario o consegnatario. Se vi è difetto, i proprietarj o consegnatarj saranno obbligati di pagare il doppio dei diritti per le mercanzie permesse e il doppio del valore per quelle proibite.

Art. XVI

I proprietarj o consegnatarj delle mercanzie depositate che saranno convinti d'avere, col favore del Deposito o del transito, effettuate delle sottrazioni, sostituzioni o versamenti nell'interno, potranno indipendentemente dalle pene portate dalle leggi, essere privati, per decreto speciale del Governo, del diritto di depositare e transitare.

I negozianti che prestassero il loro nome per sottrarre agli effetti di questa disposizione coloro che fossero colpiti, incorreranno nelle medesime pene.

Art. XVII

Le mercanzie depositate a Venezia a misura che sortiranno dal Deposito, saranno portate a scarico sopra un registro particolare, nel quale verranno indicati i luoghi per cui sono destinate, i numeri delle bollette di transito o bollette di pagamento dei diritti e finalmente il numero de' registri su cui le mercanzie saranno state portate a debito del Deposito al loro ingresso.

Art. XVIII

Il Gran Giudice, Ministro della Giustizia, i Ministri dell'Interno e delle Finanze sono incaricati, ciascuno in ciò che lo riguarda, della esecuzione del presente Decreto il quale sarà stampato, pubblicato ed inserito nel Bollettino delle Leggi.

Dato dal Nostro Palazzo di S. Cloud questo dì 25 aprile 1806.

NAPOLEONE.

Per l'Imperatore e Re,

Il Ministro Segretario di Stato

A. ALDINI

(Bollettino delle leggi del Regno d'Italia, parte I, Milano 1806, pp. 374-379).

DECRETO

riguardante l'Isola di Giudecca ed altri siti da trattarsi come dipendenze del Porto Franco di Venezia.

25 luglio 1806

NAPOLEONE I,

Per la grazia di Dio e per le Costituzioni,

IMPERATORE DE' FRANCESI E RE D'ITALIA

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. I

L'isola della Giudecca pei grani e gli altri siti e locali che sono o saranno destinati pei sali, per gli olj e per il pesce salato, verranno considerati e trattati come dipendenze del Porto Franco di Venezia.

Art. II

Le merci esistenti nel Porto Franco non saranno soggette a sequestro, pignorazione, apprensione, sia a titolo di cauzione, sia di dato in paga, salvo ed in conseguenza di obbligazioni contratte nel circondario del Porto Franco o per titolo giustificato di proprietà.

Art. III

Il Ministro delle Finanze del Nostro Regno d'Italia è incaricato della esecuzione del presente Decreto che sarà pubblicato ed inserito nel Bollettino delle Leggi.

Dato dal Nostro Palazzo di S. Cloud il dì 25 luglio 1806.

NAPOLEONE.

Per l'Imperatore e Re,

Il Ministro Segretario di Stato

A. ALDINI

(Bollettino delle leggi del Regno d'Italia, parte I, Milano 1806, p. 792).

Fine dei Decreti Napoleonici pel Porto Franco di Venezia — 1806

ALLEGATO 2

NOTIFICAZIONE

SUA MAESTÀ Imperiale Reale Apostolica, sempre intenta al bene generale dei suoi sudditi, volendo dare al commercio dei suoi Stati coll'estero un nuovo incremento combinabile coi rimanenti interessi della Monarchia, e nella paterna intenzione di offerire alla Città di Venezia i mezzi di promuovere, per quanto lo permettono le circostanze, e di migliorare la propria prosperità, si è graziosissimamente degnata con ossequiato autografo suo Biglietto del 20 Febbraio 1829 di concedere che il privilegio del Porto Franco, limitato finora alla sola Isola di S. Giorgio, fosse esteso a tutta la Città di Venezia, compresovi quel circondario che si fosse riconosciuto conveniente.

Essendosi da SUA MAESTÀ affidata l'esecuzione di questa benefica Sovrana concessione a Sua Altezza Imperiale il Serenissimo Arciduca Vice-Rè del Regno Lombardo-Veneto, furono in seguito maturate e proposte giusta i Sovrani voleri le discipline e le condizioni necessarie per l'attivazione del nuovo ampliato Porto Franco, e queste essendosi rassegnate alle Supreme deliberazioni di SUA MAESTÀ vennero approvate con altra venerata Sovrana risoluzione del 29 Ottobre prossimo passato.

In conseguenza di tali clementissime Sovrane determinazioni e delle relative istruzioni state abbassate da Sua Altezza Imperiale l'Arciduca Vice-Rè con dispaccio 10 Novembre prossimo passato N. 8773, questo Governo è incaricato dall'Altezza Sua di pubblicare le seguenti disposizioni.

1.

Il circondario al quale viene esteso il favore della franchigia è stabilito dalla linea che principia al punto della batteria della Garzina respiciente il porto di S. Erasmo allo sbocco del Canale Bisatto in Carbonera, indi allo sbocco del Ghebo dell'Acqua Dura al Canale degli Angeli, poscia alla distrutta batteria di Campalto dirimpetto allo sbocco del Ghebo Zeniole nel Canale della Nave o Tortolo, da qui in linea retta al di sotto di S. Secondo per la distrutta batteria all'incontro dei tre Canali Tresse, Donena e Burchj, pure in linea retta al di sotto di S. Giorgio in Alga, indi allo sbocco del Canal Molini in Malison, poscia allo sbocco del Canal delle Gorne in quello di Valgrande e finalmente in linea retta al forte di S. Pietro in Volta respiciente il porto di Malamocco.

2.

Per norma del pubblico e degli incombenti finanziarj verranno contrassegnati da apposite indicazioni scritte su pali colorati li punti che costituiranno la linea del canale doganale mittente al circondario del Porto Franco, e fuori de' quali si ritiene intieramente cessata la franchigia.

3.

Il privilegio della franchigia si estende alla libertà del traffico commerciale ed alla piena esenzione del dazio doganale delle merci che entreranno e sortiranno dal Porto Franco. Nel resto e sotto gli altri rapporti il circondario del Porto Franco dovrà essere trattato a norma delle leggi e prescrizioni generali.

4.

All'intento di rendere sempre più benefica l'accordata Sovrana concessione vengono adottati de' provvedimenti per conservare il traffico tra Venezia e la Terraferma e per preservare per quanto è possibile le fabbriche nazionali d'industria esistenti entro il circondario del Porto Franco dai pregiudizj che ne potrebbero ad esse derivare.

5.

Così pure, onde facilitare alla popolazione di Venezia i mezzi di provvedere ai proprj bisogni, potranno esservi trasportati dalla Terraferma esenti dal dazio doganale alcuni prodotti nazionali che servono al giornaliero approvvigionamento della Città.

6.

Fino a che non venga da SUA MAESTÀ diversamente provveduto e risolto, si continueranno ad esigere i dazj di consumo nel circondario della franchigia coi metodi ed a termini delle Tariffe e de' Regolamenti in attuale vigore, salvo un aumento di lire dieci per quintale sopra i vini esteri.

7.

Un apposito regolamento, che in pari tempo sarà pubblicato, segna le norme di esecuzione, provvede agli oggetti contemplati nei paragrafi 4 e 5, e determina gli obblighi ed i metodi da osservarsi nelle professioni delle parti e nelle ispezioni degli Ufficj.

8.

A maggior vantaggio del commercio viene tolto altresì il diritto che si percepiva dalla Regia Finanza sui permessi d'imbarco e sbarco, i quali verranno perciò dal momento dell'attivazione della franchigia esentati da qualsiasi tassa.

9.

L'attivazione, ossia l'apertura del nuovo Porto Franco, avrà luogo nel giorno primo Febbrajo del prossimo anno 1830.

Venezia, il 22 Dicembre 1829.

IL PRESIDENTE
GIOVANNI CONTE DI SPAUR

IL VICE PRESIDENTE
FRANCESCO BARONE GALVAGNA

Il Consigliere di Governo
JACOTTI

REGOLAMENTO
PEL PORTO FRANCO DI VENEZIA

TITOLO I

Periferia del Porto Franco di Venezia

Art. 1

Il Porto Franco si estende a tutta la Città di Venezia compreso entro la linea descritta all'articolo 1 della Notificazione Governativa. Questa linea viene contrassegnata con appositi pali colorati alla distanza di 50 metri l'uno dall'altro.

Art. 2

Gli Ufficj di Finanza del cordone doganale sono situati nelle località di Treporti, Mazzorbo, Campalto, S. Giuliano, Fusina e S. Pietro in Volta, e formano una seconda linea la quale comincia a Treporti, passa al disotto di Burano sino a Dese e, seguendo l'argine destro dell'Oselino, continua sotto le fortificazioni di Marghera in linea retta a Fusina, lungo la Brentella, e proseguendo la sponda destra del Brenta, il Bondante, la Tajada di Cà Foscari fino a Laroncello progredisce pure in linea retta alla punta del Diavalon e di là termina a Pelestrina.

Art. 3

Lo spazio compreso tra la prima e la seconda linea forma il circondario doganale, e da questo punto si misura la distanza del circondario confinante a termini dell'articolo 15 della legge 22 Dicembre 1803.

TITOLO II

Discipline per l'ingresso e la sortita del Porto Franco

Art. 4

È libera ed esente da ogni dazio doganale la navigazione pei porti di Lido e Malamocco ai bastimenti ed ogni sorte di legni tanto esteri che nazionali, sì nell'ingresso come nella sortita, salve le eccezioni indicate nei titoli susseguenti.

Art. 5

È ugualmente libera entro tutto il circondario della franchigia circoscritto nella linea indicata all'articolo 1 la navigazione ed ogni movimento di merci che non fossero espressamente eccettuate.

Art. 6

Al di là di questa linea la navigazione per la Terraferma o dalla medesima pel Porto Franco non può aver luogo che per i canali seguenti:

a) da Treporti pel canal Crevà sino alla Madonna del Monte, Canal Scomessera, S. Giacomo, Carbonera e Bisatto;

b) da Burano od altre località superiori per Mazzorbo e pel canal Scomessera, ed altri indicati alla lettera precedente;

c) da Campalto unicamente pel canale di questo nome;

d) da Mestre pel canal Militare e dell'Anconetta, S. Giuliano e Canal di S. Secondo;

e) da Fusina pel Canal Nuovo e Canal dei Burchj;

f) da Chioggia e Pelestrina pel Canal di S. Antonio e di S. Pietro.

Art. 7

Ogni altro canale fuori di quelli indicati nell'articolo precedente resta rigorosamente vietato alla navigazione; qualunque barca con mercanzia od altri generi, ed anche senza carico, che venisse trovata fuori dei canali permessi sarà considerata in contravvenzione.

Art. 8

Tutte le barche naviganti nei canali permessi indicati all'articolo 6 devono presentarsi tanto nell'andata quanto nel ritorno presso le rispettive Ricevitorie di Finanza stabilite ai punti di Treporti, Mazzorbo, Campalto, S. Giuliano, Fusina e S. Pietro in Volta, per soggiacere alle ricognizioni, visite ed altre ispezioni finanziali.

Art. 9

Le mercanzie di qualunque genere che sortono dal circondario della franchigia, tranne quelle che prendono la via di mare per i porti di Lido e Malamocco, devono essere coperte da bolletta di dazio pagato o da altro ricapito di scorta delle Dogane di Venezia, coi colli suggellati o piombati. Uguale vincolo è pure imposto alle merci che, sortendo per mare, fossero dirette ad altra delle provincie interne della Monarchia.

Art. 10

Così pure le mercanzie dirette al Porto Franco provenienti dall'interno della Monarchia devono essere munite da bolletta di uscita o da altro ricapito doganale.

Art. 11

Per effetto delle disposizioni contenute negli articoli precedenti nessuna mercanzia o genere, tanto procedente dal Porto Franco come allo stesso diretto, tranne quelli che saranno dichiarati esenti nel Titolo VI, può trovarsi nel circondario doganale indicato all'articolo 3, senza essere accompagnato da ricapito daziario in perfetta regola. Le Merci o generi che verranno trovate senza tali ricapiti sono riguardate e trattate di contrabbando.

Art. 12

Dalle disposizioni contenute nell'art. 7 sono eccettuati i soli cacciatori, vallesani e pescatori coi loro battelli, salvo sempre che non abbiano seco mercanzie o generi, nel qual caso devono servirsi dei soli canali permessi.

Art. 13

Ad oggetto che non venga abusato di tale facilitazione sono obbligati li proprietarj e conduttori delle valli di denunziare le barche delle quali intendono servirsi, che dovranno essere marcate da segnale apposito da stabilirsi dalla Finanza.

Art. 14

Sono responsabili li proprietarj e conduttori predetti per ogni contravvenzione che venisse commessa usando di queste barche per mezzo di altre persone o per oggetti non attinenti al servizio delle valli stesse.

TITOLO III

Privative dello Stato

Art. 15

I Tabacchi, i Sali, i Nitri e le Polveri da fuoco sono li generi che vengono riguardati e trattati come oggetti di privativa dello Stato e perciò la loro introduzione nel Porto Franco per le speculazioni mercantili viene regolata da speciali disposizioni.

Art. 16

Li carichi di Tabacco e Sale che entrano in Porto Franco rimangono soggetti alle stesse discipline, che sono attualmente in osservanza, non venendo alterate colla franchigia le leggi vigenti in tale materia.

Art. 17

In conseguenza di ciò li capitani dei bastimenti e legni di qualunque portata con carico di tali generi devono presentare agli Ufficj daziarj di Lido e Malamocco il duplicato del Manifesto di Sanità, per essere scortati alla Dogana od altro deposito erariale con guardia, che deve rimanere a bordo dei bastimenti e legni predetti fino al loro scarico o risortita.

Art. 18

Per quelli dei bastimenti o legni stessi, che fossero di contumacia o sotto riserva sanitaria, ritenuto che dall'Ufficio di Sanità abbia da essere rimesso il duplicato del Manifesto e dato avviso alla Dogana del giorno in cui terminano la contumacia o riserva, è dovere dei capitani di far pervenire alla Dogana stessa la denunzia della destinazione del loro carico ed attendere prima di sortire dai canali di contumacia l'arrivo dell'impiegato e guardia di Finanza che devono scortarli.

Art. 19

Pei Tabacchi che sortono dai Lazzaretti devonsi osservare le medesime discipline.

Art. 20

Verificate tali pratiche e ritenuto non essere permessa l'introduzione in Porto Franco dei Tabacchi per mercantili speculazioni, se non in foglia o corda, qualora i proprietarj dei medesimi volessero farne lo scarico, deve questo effettuarsi negli emporj della Dogana, sotto le ordinarie cautele, od anche in privati magazzini, purché sieno riconosciuti corrispondenti alle viste di guarentigia della regia Finanza.

Art. 21

Essendo obbligo tanto dei capitani quanto degli equipaggi di provvedersi delle Dispense dei generi di privativa loro occorrenti durante le stazioni che fanno in porto, tutte quelle piccole quantità di sale e tabacco che si trovassero avere a bordo dei proprj legni pel consumo delle rispettive ciurme, devono essere depositate, previe le cautele in corso, presso gli Ufficj di Finanza ai Porti, li quali ne faranno la restituzione all'atto della sortita senza esigere verun divitto di magazzinaggio per tali depositi.

Art. 22

Qualora i suddetti generi depositati rimanessero giacenti oltre il periodo legale di un anno col settimane a tre giorni, l'amministrazione procede alla loro vendita in conformità alle pratiche in corso e ne tiene in deposito il ricavato, detratte le spese.

Art. 23

È vietata l'introduzione in porto per private speculazioni di ogni carico di nitri e polveri, e quanto a quella polvere che si trovassero avere i bastimenti al loro bordo per l'ordinario uso di difesa, deve essere consegnata, per la sua custodia, ai depositi di Lido e di S. Spirito, per essere restituita soltanto al momento della loro sortita dal porto, il tutto coi metodi in corso, tanto sotto l'aspetto dell'interesse finanziale quanto della pubblica sicurezza, a cura degl'impiegati degli Ufficj Sanitarj dei porti di Lido e di Malamocco.

Art. 24

Delle polveri e dei nitri è vietata pure l'esportazione dal porto, a meno che non sieno muniti di licenza governativa.

Art. 25

All'oggetto d'impedire qualunque contravvenzione in materia di privative, ogni qualvolta emergano fondati sospetti, possono i bastimenti o legni di qualunque specie essere visitati dai commessi e guardie di finanza, dandone nel tempo istesso parte ai Consoli delle rispettive Nazioni, ove si tratti di visitare legni di paviglioni esteri, affinché col loro intervento o coll'assistenza d'un loro rappresentante sia tutelato l'interesse de' sudditi di loro nazione nel caso specialmente di qualche contravvenzione, salvo ai medesimi Consoli di prescindere dal loro concorso quando non lo riputassero necessario.

Art. 26

Qualunque contravvenzione in fatto di privativa ed ogni deviazione dalle premesse discipline sarà punita a tenore delle leggi.

TITOLO IV

Disposizioni per conservare il carattere di nazionalità alle merci e manifatture

Art. 27

Le merci e manifatture dello Stato, a cui interessa di conservare il carattere di nazionalità, sono quelle che provengono dall'interno della Monarchia e che per via del Porto Franco sono dirette alle Provincie pure entro la linea, e così anche quelle che, dirette al Porto Franco, unicamente per tentarne lo smercio, potessero in seguito retrocedere.

Art. 28

Le suddette merci e manifatture che dall'interno si dirigono al Porto Franco per oggetto di semplice passaggio, ond'essere in seguito inoltrate in altra delle Provincie interne della Monarchia, vengono dalla Ricevitoria del circondario doganale scortate in colli debitamente suggellati e piombati alla Dogana Centrale di Venezia, la quale procede all'ulteriore loro spedizione ed invigila al loro imbarco, essendo vietato il deposito in magazzini privati entro il Porto Franco.

Art. 29

Quelle delle suddette merci che dai Porti Franchi del Littorale Austriaco sono dirette al Regno Lombardo-Veneto per la via di Venezia devono essere coperte da ricapiti delle Dogane dei Porti predetti o dalle medesime visate, ed al loro arrivo essere immediatamente presentate a questa Dogana Centrale per le stesse pratiche e sotto le stesse discipline indicate all'articolo precedente.

Art. 30

Le merci e manifatture stesse, scortate dai premessi ricapiti ed ispezionate dalla Dogana come sopra, devono al loro reingresso nell'interno essere riconosciute dalle Ricevitorie doganali della Linea per far constatare la loro corrispondenza ai ricapiti di cui sono munite.

Art. 31

Lo stesso favore della circolazione passando pel Porto Franco è anche accordato alle merci alla rinfusa e non suscettibili di essere rinchiuse in colli capaci di suggello o piombo; ma in questo caso deve essere fatta con ogni precisione la descrizione della qualità e quantità di esse merci agli Ufficj daziarj, dei quali sarà obbligo di fedelmente riportare la descrizione stessa nei ricapiti di scorta che rilasciano. Anche le anzidette merci, sortendo dal deposito della Dogana per la reintroduzione nell'interno delle Provincie, devono essere presentate alla Ricevitoria del circondario doganale per essere visitate giusta l'articolo 30.

Art. 32

Per quelle merci e manifatture procedenti dall'interno della Monarchia, che si volessero far rimanere temporaneamente in Porto Franco ad oggetto di tentarne lo smercio, deve essere fatto l'innoltro alla Dogana Centrale nello stesso modo fissato negli articoli precedenti, onde potervi rimanere sino ad ulterior destinazione, verso però il pagamento del diritto di magazzinaggio alle debite scadenze.

Art. 33

Onde facilitare lo smercio delle medesime è accordato sotto l'osservanza dei Regolamenti in corso di svogliere i colli nella Dogana, spezzarli e ripartirne il contenuto secondo le varie destinazioni per le quali si aprisse l'opportunità dello smercio stesso.

Art. 34

Qualora le merci per la loro qualità o volume non potessero senza grave difficoltà riceversi e custodirsi nei depositi della Dogana, purché non si tratti di manifatture della classe di quelle che sono proibite all'importazione per consumo nell'interno della Monarchia, ed eccettuati pur anco i generi il cui dazio d'entrata eccede L. 10 per quintale, sarà accordato alle principali dite di poterle custodire in magazzini privati, previa licenza da ottenersi in regola, e sotto l'osservanza delle cautele di metodo, non che verso la dovuta garanzia pei diritti erariali.

Art. 35

Per le merci e manifatture come sopra depositate, possono essere rilasciate dalla Dogana Centrale delle bollette d'uscita pel commercio di ventura, in parità e sotto rigorosa osservanza di quanto è accordato per simili spedizioni dall'interno della Monarchia.

TITOLO V

Facilitazioni alle Fabbriche esistenti entro il circondario della franchigia

Art. 36

Viene accordato alle fabbriche fin qui esistenti, le quali hanno le caratteristiche necessarie per essere qualificate fabbriche nazionali, di poter in via di esperimento per il termine di un anno ritirare i prodotti necessarj ai rispettivi bisogni dall'interno delle Provincie e d'introdurvi i generi fabbricati sotto l'osservanza

delle cautele e discipline che vengono in seguito prescritte, verso il pagamento del dazio di entrata stabilito dalla Tariffa speciale portata dalla Tabella N. I.

Le fabbriche che sono ammesse a godere il favore indicato nell'articolo precedente sono descritte nella Tabella N. II.

Resta peraltro espressamente dichiarato che, qualunque dei proprietarj di fabbriche contemplate da questo articolo fosse in qualunque modo per abusare a pregiudizio della Finanza o dello Stato delle facilitazioni, che dall'articolo stesso e dalle disposizioni speciali alla di lui fabbrica vengono accordate, sarà senz'altro privato del benefizio delle medesime.

Fabbriche di vetri e cristalli

Art. 37

Ai proprietarj di queste fabbriche è accordato d'introdurre nell'interno delle Provincie i loro prodotti verso il pagamento della tassa stabilita per ogni rispettivo prodotto dalla Tariffa speciale, contrapposta all'indicazione di ogni specie di fabbrica.

Art. 38

Perché le fabbriche, alle quali si accorda il favore contemplato dal precedente articolo, possano continuar a goderlo anche dopo l'anno di esperimento, è d'uopo che nel corso di questo documentino mensilmente la quantità e genere di merci che fabbricano in corrispondenza alle padelle in attività ed al numero dei lavoranti impiegativi.

Art. 39

A questo fine viene istituita una Commissione composta di due fabbricatori da essere nominati dalla Camera di Commercio per cadaun genere di manifattura, di un individuo della Deputazione Comunale di Murano e di un impiegato della R. Finanza, la quale Commissione ha l'ispezione immediata di verificare, anche giornalmente occorrendo, e controllare la realtà della quantità e genere di merce fabbricata, onde riconoscere se sia in corrispondenza alle manifestazioni, sulla base delle quali è stata assegnata la rispettiva quota da spedirsi all'interno.

Art. 40

Qualora la Commissione rilevasse che alcuna delle fabbriche, a cui è stato accordato il favore, non si conservasse in quello stato di forza ed attività, in riflesso delle quali è stata accordata la quota d'importazione, ne dà parte all'I.R. Intendenza di Finanza, perché sospenda qualunque spedizione della fabbrica stessa per l'interno, e ne fa rapporto al Governo per le successive disposizioni, che saranno trovate del caso.

Art. 41

Ove all'I.R. Intendenza di Finanza non pervenga verun preventivo avviso di sospensione per parte della Commissione stessa, la Dogana accorda le spedizioni ai fabbricatori, sempre però per la quantità rispettivamente assegnata, verso l'esazione del dazio e previa presentazione del certificato d'origine rilasciato

dai fabbricatori stessi e vidimato dalla Camera di Commercio, mediante stacco di bolletta d'entrata pel luogo cui sarà destinata. I colli, in quanto sieno suscettibili, devono essere sopra luogo suggellati o piombati.

Fabbriche di conterie e smalti

Art. 42

Le disposizioni delli paragrafi precedenti, che riguardano le fabbriche dei vetri e cristalli, sono applicabili intieramente anche a queste.

Art. 43

Il dazio d'entrata, cui saranno soggette le manifatture di tali fabbriche, è indicato nella precitata Tariffa parziale alla voce corrispondente.

Fabbriche di specchj

Art. 44

È accordato anche ai fabbricatori di specchj d'introdurre nell'interno della linea doganale i prodotti delle loro manifatture verso il pagamento pure del dazio speciale e per la quantità rispettivamente assegnata. Per godere però di tale favore devono i fabbricatori comprovare che le lastre che devonsi ritenere come materia prima, riferibilmente alla loro manifattura, sortano dalle fornaci di Murano, e ciò mediante certificato del fabbricatore vidimato dalla Camera di Commercio.

Art. 45

Colla scorta di questo certificato presentano le manifatture alla Dogana, la quale verifica l'esazione del dazio e dà corso alle spedizioni colle discipline e cautele medesime fissate per le manifatture preaccennate di vetri e conterie.

Art. 46

Anche le fabbriche di questo genere sono poste sotto l'ispezione della Commissione di cui si è detto all'art. 39, coll'avvertenza che, per quelle fabbriche che esistono nella Comune di Venezia, deve far parte della Commissione stessa un Assessore della Congregazione Municipale.

Felzade e coperte di lana

Art. 47

È permesso alle fabbriche di questo genere l'introduzione nelle Provincie interne delle loro manifatture nella quantità rispettivamente determinata, verso il pagamento del dazio fissato dalla Tariffa parziale summentovata e sotto l'osservanza delle seguenti discipline.

Art. 48

Le manifatture stesse devono essere marcate sul telajo, cominciata appena la tessitura della stoffa, da un bollo di fabbrica, da essere fatto conoscere alla Finanza, senza la di cui intelligenza non potrà mai il bollo

stesso essere cangiato. La Finanza poi col mezzo di un suo rappresentante farà contrapporre pur essa alla preparazione della manifattura sul telajo, e prima che sia eseguita, un bollo proprio che sarà espressamente da farsi.

Art. 49

Al momento della spedizione devono le manifatture stesse essere presentate alla Dogana, la quale, riconosciuta la legittimità della marca della fabbrica e del proprio bollo, e dietro certificato d'origine, verifica il daziato d'entrata giusta le misure fissate dall'apposita Tariffa parziale, e sempre proporzionatamente alla quantità dei prodotti delle fabbriche che si spediscono. Previa poi l'apposizione del bollo doganale, ne fa l'innoltro all'interno in colli suggellati e piombati e con bolletta d'entrata pel luogo di destinazione.

Cappelli di paglia

Art. 50

È accordato d'introdurre nell'interno dello Stato cappelli di tal genere nella quantità assegnata, verso il pagamento del dazio fissato colla parziale Tariffa.

Art. 51

Deve però il fabbricatore, ad oggetto di godere del precitato favore, prima della perfetta riduzione dei cappelli e quando sieno ancora in istato greggio, presentarli alla Dogana, onde vi sia, sopra ciascuno di essi, apposto un bollo che serva a comprovare la loro origine, il qual bollo non potrà essere applicato se non verso certificato del fabbricatore medesimo, vidimato dalla Camera di Commercio.

Art. 52

Anche nella spedizione di questo genere di manifatture devono essere osservate le stesse discipline e cautele che si sono di sopra accennate pel loro accompagnamento all'interno con bolletta d'entrata.

Battiloro

Art. 53

Viene accordata l'introduzione nelle Provincie interne delle manifatture di questo genere lavorate nell'officine di Venezia, verso il pagamento del dazio fissato dalla Tariffa parziale, per la quantità a ciascheduna rispettivamente assegnata.

Art. 54

I libretti nei quali sono riposte le foglie dell'oro e dell'argento devono essere muniti d'un bollo che sarà impresso dall'Ufficio della Dogana, il quale, oltre alla marca da stabilirsi dall'Amministrazione, segnerà anche il numero dei fogli dei quali sono composti i libretti medesimi.

Art. 55

I libretti così bollati, posti in pacchi suggellati contenenti libri d'una sola dimensione, vengono accompagnati dalla Dogana all'interno, previa l'esazione del dazio come sopra con bolletta d'entrata.

Art. 56

Tanto per questa, come per le fabbriche di felzade e coperte di lana, di cappelli di paglia e di cremore di tartaro, viene destinata la Commissione d'ispezione nelle forme stabilite all'articolo 39, la quale deve procedere alle stesse verificazioni e disposizioni fissate per le fabbriche di vetri, cristalli e conterie, in quanto si riferiscono alla vigilanza da aversi onde la loro attività e forza si mantengano sempre in corrispondenza allo stato, nel quale sono state considerate nell'assegnazione della quantità di manifatture, di cui è stata loro accordata l'introduzione nell'interno della linea doganale.

Cerarie

Art. 57

Per le manifatture di cera, la materia prima che verrà ritirata dall'interno della Monarchia deve essere dalle Ricevitorie di confine della linea accompagnata alla Dogana, la quale, previa cauzione per l'importo del dazio d'uscita, pel caso ch'essa materia prima non ritornasse manifatturata nell'interno, la rilascia al fabbricatore per essere lavorata e stabilisce un termine entro il quale la manifattura compiuta abbia a ritornare all'interno.

Art. 58

Per ottenere lo scarico dell'addebitamento del dazio di uscita prenotato e la conseguente libera introduzione nell'interno delle manifatture, devono queste essere presentate alla Dogana, la quale, trovandole corrispondenti alla prenotazione, ne accorda la spedizione per l'interno sotto scorta del certificato di nazionalità, rilasciato dal fabbricatore e vidimato dalla Camera di Commercio, e di bolletta di accompagnamento, in colli suggellati o piombati, sino alla Ricevitoria della linea di confine mittente al luogo per dove si spedisce la merce.

Art. 59

Ottenuto che abbia il riscontro del passaggio per la Ricevitoria di confine dei colli contenenti le manifatture spedite come all'articolo precedente, la Dogana fa seguire la cancellazione della prenotazione e svincola la cauzione che fosse stata prestata.

Art. 60

Tutte le manifatture di cera poi, che non fossero formate di materia prima proveniente dall'interno per essere introdotte nelle Provincie, devono pagare il dazio fissato dalla Tariffa speciale, sia alla Dogana centrale all'atto della spedizione della bolletta, sia alla Dogana dell'interno dove la spedizione è diretta, osservando anche per tali spedizioni le stesse discipline e pratiche fissate all'art. 58.

Art. 61

Le candele e formelle, tanto se sono fatte con cera proveniente dall'interno che dall'estero, devono essere marcate da un segno di fabbrica da farsi conoscere preventivamente alla Finanza, il quale non potrà essere cambiato senza sua intelligenza.

Fabbriche di cremore di tartaro

Art. 62

Alle fabbriche di cremore di tartaro viene concesso di ritirare il tartaro crudo ed impuro dalle Provincie interne, colle stesse discipline e cautele stabilite per le cere, per tutta quella quantità che può essere necessaria alla fabbricazione del genere da introdursi con esenzione di dazio nelle Provincie medesime.

Art. 63

Anche per queste fabbriche il favore di tale introduzione non può estendersi illimitatamente, ma soltanto per quella quantità che a ciascuna delle fabbriche stesse viene determinata.

Art. 64

Le spedizioni per l'interno nella quantità rispettivamente assegnata devono essere fatte con tutte le cautele prescritte cogli articoli 58 e 59.

Raffinerie di zucchero

Art. 65

Alle raffinerie di zucchero continua ad essere accordata la facilitazione in corso di passare le farine destinate alla raffinazione degli zuccheri e siroppi che fossero da spedirsi all'interno, sotto l'osservanza delle vigenti cautele doganali e col metodo pure in corso nei rapporti di proporzione tra la materia prima ed il prodotto lavorato.

Art. 66

Per la spedizione poi all'interno degli zuccheri raffinati e dei siroppi, si riportano di volta in volta le bollette rosse di sostituzione pel luogo del destino e devono i colli essere suggellati o piombati.

Art. 67

Quanto a que' zuccheri che non sono destinati all'introduzione nelle Provincie interne, le operazioni delle fabbriche devonsi fare con dipendenza della Dogana per le opportune separazioni anche nei registri di carico e scarico.

Acconcia pelli

Art. 68

Per l'introduzione nelle Provincie interne di questo genere di manifattura, tutte le pelli che vengono poste in lavoro destinate allo smercio interno devono pagare, oltre al dazio consumo, cui per la loro qualità fossero soggette, il dazio doganale secondo lo stato in cui si trovano ed a norma della vigente Tariffa generale.

Art. 69

Verso il pagamento di questo dazio la Finanza imprime un bollo ad ogni pelle e rilascia la relativa bolletta di dazio pagato.

Art. 70

Compiuto che sia il lavoro, il fabbricatore presenta le pelli alla Dogana, la quale riscontra la legalità del bollo e ritirato il ricapito summentovato, rilascia una bolletta di entrata pel luogo di destinazione ed ammaglia i colli munendoli di suggello o piombo.

Fabbriche di teriaca

Art. 71

Ai fabbricatori di teriaca viene concesso d'introdurne nell'interno delle Provincie, verso il pagamento del dazio fissato dalla summentovata Tariffa parziale, sotto le discipline del certificato di nazionalità e della bolletta di accompagnamento; ed oltre a ciò deve il genere essere contenuto in appositi vasi suggellati, portanti la marca della ditta fabbricatrice.

Fabbriche di guanti di pelli

Art. 72

Ai fabbricatori di guanti descritti nella Tabella N. II viene accordata l'introduzione nell'interno della Monarchia d'una determinata quantità della loro manifattura sotto la osservanza delle cautele e discipline stabilite dagli articoli 57 e 58 per le cerarie.

Art. 73

I fabbricatori, ai quali è concesso il favore, devono far pervenire alla Dogana Centrale le pelli camosciate, che durante l'anno d'esperimento potranno ritirare dall'interno in quantità determinata e, previa l'apposizione di quattro bolli doganali sparsi nell'interno di ciascheduna pelle, i quali dovranno essere riconsegnati alla Dogana e distrutti dalla medesima al momento che li guanti verranno presentati per la riesportazione, sempre nelle quantità proporzionate alle produzioni che si spediscono nell'interno, prestano garanzia per l'importo del dazio d'uscita, in vista della quale la Dogana rilascia il genere, verificando annotazione di carico del peso e numero delle pelli. Ultimata la confezione dei guanti, se ne fa presentazione alla Dogana, la quale, ove trovi che sia in corrispondenza alla quantità delle pelli rilasciate come sopra, fa regolarmente piombare i pacchi e ne verifica la spedizione sotto scorta di bolletta di accompagnamento fino alla Ricettoria della linea di confine mittente al luogo per dove viene fatta la spedizione. Pervenuto il riscontro dell'arrivo del genere all'interno, viene cancellata l'annotazione di carico e restituita la garanzia.

Art. 74

Anche i suddetti fabbricatori sono posti sotto la sorveglianza della Commissione istituita agli articoli 39, 56, coll'espresso incarico di riconoscere in aggiunta, se vengano impiegate pelli unicamente derivanti dall'interno e se venga costantemente mantenuto il numero de' lavoranti occupati in questa manifattura, il ruolo de' quali è perciò rimesso alla Commissione; ogni mancanza all'uno od all'altro de' premessi estremi dà luogo a far sospendere le spedizioni al rispettivo fabbricatore, il quale col fatto proprio nel caso di provato abuso del primo estremo andrebbe ad esporsi alle penalità comminate dai veglianti regolamenti ai contravventori delle leggi e discipline in materia di Finanza.

Berrette ed altri tessuti di lana

Art. 75

Viene accordato alle fabbriche di tali manifatture di ritirare dall'interno delle Provincie la lana pecorina occorrente, verso il dazio d'uscita fissato dalla Tariffa speciale e con apposito permesso da essere accordato dal Governo.

Art. 76

La lana che viene ritirata deve dalle Ricettorie della linea essere diretta alla Dogana Centrale, la quale la rilascia al fabbricatore con prenotazione del dazio d'uscita fissato dalla Tariffa generale e sotto vincolo di riprodurre le manifatture al momento che vengono spedite al follo.

Art. 77

Quando la Dogana riscontra corrispondente la quantità della manifattura alla lana ritirata, sempre nella ragione di produzione in confronto della materia prima, valutato il calo naturale, ne fa il relativo scarico alla partita di prenotazione esigendo il dazio d'uscita di favore contemplato all'articolo 75.

Tessuti di seta

Art. 78

È accordato anche ai fabbricatori di tessuti di seta di ritirare dall'interno delle Provincie la seta greggia e filato-jata loro necessaria, verso il dazio d'uscita fissato dalla Tariffa speciale e con apposito permesso governativo.

Art. 79

La seta dovrà dalle Ricevitorie della linea essere diretta come la lana alla Dogana Centrale, la quale fa le medesime prenotazioni per l'effetto di garantire pel caso che la materia prima introdotta nella franchigia non venisse rispedita in manifattura nell'interno.

Art. 80

È obbligato il fabbricatore, come all'articolo 48, allo atto di aver messo in telajo la seta per manifatturare la stoffa, di apporvi una marca propria conosciuta dalla Finanza e di darne parte alla Dogana, onde destini chi la rappresenti ad apporvi un bollo d'Ufficio apposito.

Art. 81

Per le stoffe che, levate dal telajo, vengono presentate alla Dogana, eseguisce questa la verificazione della marca della fabbrica e del proprio bollo e, riscontrati questi a dovere, ne accorda la spedizione all'interno nei modi precisati all'articolo 58, provvedendo come all'articolo 60 per l'esazione del dazio portato dalla Tariffa speciale nella ragione del peso della merce, messo in corrispondenza colla materia prima. La Dogana poscia verifica il conseguente scarico alla relativa partita di prenotazione.

Art. 82

A favore della veneta industria e delle fabbriche viene anche accordato di ritirare dall'interno dello Stato verso passaporto governativo:

Tartaro greggio ed impuro per il cremor di tartaro destinato per l'estero;

Lino e canape greggio, pettinato e non pettinato;

Filo di lino e di canape;

Stoppa, col pagamento del dazio di favore portato dalla Tariffa speciale,

ed esenti di dazio:

i rottami di vetro,

le pelli camosciate, gialle e bianche.

Art. 83

È pure accordato, che per tutti quegli articoli i quali richieggono un qualche apparecchio, ossia un lavoro precedente, possa verificarsi l'introduzione od estrazione nelle o dalle Provincie comprese nel confine doganale sotto l'osservanza delle seguenti cautele. Tale facilitazione però è ristretta ai soli oggetti i quali non cambiano l'originaria loro qualità.

Art. 84

Per introdurre dal Porto Franco nell'interno i generi che dovessero ricevere una preparazione, come lino e canapa per filarsi, filo e tela di lino e canape per imbianchirsi, lana per essere filata, lavata e purgata, rame vecchio per il maglio, tessuti di lana pel follo, dovrà essere presentato il genere alla Dogana, la quale procede al riconoscimento della sua qualità e quantità, ritira cauzione per lo importo del dazio d'entrata oppure del valore del genere stesso, ove sia di vietata introduzione, apre un registro di carico e scarico, nel quale ne addebita il proprietario, e rilascia bolletta di assegno onde portare il genere stesso al luogo del lavoro, fissando un termine entro il quale deve essere compiuto.

Art. 85

Eseguito il lavoro, viene rispedito mediante la Ricevitoria di confine con direzione alla Dogana, la quale, trovata ogni cosa in regola, accorda il libero rilascio, scarica la partita e svincola la cauzione; in caso di rilevate differenze che rendessero dubbia l'identità del genere, procede per l'esazione del dazio o della multa secondo le leggi generali daziarie.

Art. 86

Pegli oggetti che dall'interno vengono in Venezia a ricevere un compimento di lavoro, come sono le stoffe per tingersi ed anche le matasse di seta, che servono per le fettuccie che sono lavorate nelle fabbriche delle Provincie interne, e gli specchj in lastre per l'applicazione della foglia, le Ricettorie alla linea ne fanno l'innoltro alla Dogana centrale, che rileva con ogni esattezza la qualità e connotati degli oggetti predetti, apre per essi un registro di carico e scarico, nel quale fa prenotazione della partita consegnata in lavoro, fissandone un termine alla sua esecuzione ed apponendovi ai tessuti un bollo.

Art. 87

Compiuto il lavoro, allorché il genere stesso viene presentato alla Dogana per la sua introduzione entro la linea, deve essa preliminarmente riconoscere ed accertarsi della legalità dei bolli e della perfetta corrispondenza dei connotati e, dove non le emerga dubbio sull'identità delle merci, ne verifica la spedizione all'interno mediante bolletta di scorta sino alla Ricevitoria della linea, che mette al luogo di destinazione dei colli.

TITOLO VI

Approvvigionamento di Venezia

Art. 88

Tutti li generi descritti nella Tabella Num. III e destinati ai consumi giornalieri di Venezia possono essere introdotti entro il circondario della franchigia esenti da ogni dazio doganale d'uscita. Tale esenzione però non è applicabile pel dazio consumo riferibilmente a quelli fra i generi stessi che dalla vigente Tariffa sono ritenuti soggetti al pagamento del dazio stesso.

Art. 89

Li generi indicati nella tabella predetta e che sono soggetti al dazio consumo, nel caso che si volessero introdurre nel recinto del Porto Franco esenti dal dazio stesso per essere smerciati all'estero e che perciò venissero depositati nei magazzini della Dogana, debbono all'atto della loro sortita dai detti magazzini pagare il dazio d'uscita nella misura stabilita dalla Tariffa generale e devono inoltre essere muniti di bolletta vincolata alla presentazione presso la Ricevitoria del circondario di uscita all'estero, per riportarne la reversale in prova della verificata legittima esportazione a garanzia del dazio consumo locale. Questa disposizione è comune agli stessi prodotti e generi provenienti dall'interno, che all'atto della introduzione in Venezia venissero professati

d'immediata uscita per l'estero, senza sospensione o deposito nella Dogana e senza soggiacere a dazio consumo.

Se poi i generi medesimi, e segnatamente i grani, i quali non sono tenuti a dazio di consumo, venissero levati dai depositi privati di Venezia per essere spediti all'estero non avendo essi pure pagato il dazio di uscita dall'interno allorché s'introdussero nel Porto Franco col beneficio dell'esenzione, dovranno soddisfarvi avanti di sortire dal circondario della franchigia, riportando la bolletta di eseguito pagamento pel successivo loro imbarco in uscita.

TITOLO VII

Dazj Consumo

Art. 90

I dazj consumo entro il circondario della franchigia continuano ad essere riscossi sopra i generi e nelle misure fissate dalla vigente Tariffa; eccettuati i vini esteri, sui quali il dazio viene aumentato di austriache lire 10 per quintale metrico.

Art. 91

Il circondario che serve a demarcare il Comune murato di Venezia pel dazio consumo viene ad essere parificato al circondario della franchigia tracciato all'articolo 1, in conseguenza di che il Comune di Malamocco, comprese le frazioni di Lido ed Alberoni, resta riunito al circondario murato e non più soggetto in conseguenza al dazio consumo forense, e cessano di far parte del murato le isole di Burano, Mazzorbo, Torcello, S. Erasmo ed altre non comprese entro la linea della franchigia, per le quali in conseguenza resterà provveduto separatamente, onde vengano sottoposte al pagamento del dazio consumo forense.

Art. 92

L'esazione del dazio consumo murato per i generi provenienti da mare per i porti di Lido e Malamocco viene fatta dalle Ricettorie di Finanza ai porti medesimi.

Art. 93

A questo fine tutte le barche, trabacoli e navi appena entrati in porto devono sottomettersi alle ispezioni sanitarie manifestando integralmente il loro carico; gli Ufficj di Sanità devono avvertire gl'impiegati di Finanza, prima di accordare la pratica a qualsiasi legno avente carico di generi soggetti a dazio consumo e contemporaneamente rimettono ai detti Ufficj di Finanza un duplicato del manifesto di Sanità.

Art. 94

In base di questo documento l'Ufficio di Finanza procede al daziato di consumo giusta l'art. 92; semprecché non si trattasse di generi non destinati al commercio, che i navigli avendo a loro bordo in rimanenza di viveri dovessero pei Regolamenti deporli nei magazzini sotto custodia di Ufficio sino alla partenza dei navigli stessi, nel qual caso l'Ufficio d'ingresso li farà scortare con guardia alla Dogana Centrale

per le relative ispezioni, rimanendo tuttavia in facoltà dei capitani o padroni di assoggettarli a dazio per essere sollevati da ogni ulteriore disciplina.

Art. 95

Per i generi provenienti dalla Terraferma l'esazione del dazio viene fatta rispettivamente da una delle Ricettorie di Treporti, Mazzorbo, Campalto, S. Giuliano, Fusina e S. Pietro in Volta.

Art. 96

Nel caso che i carichi tanto provenienti da mare che da terra fossero di difficile riscontro e fosse indeterminato se abbiano a rimanere al consumo interno, dietro ricerca delle parti i carichi stessi possono essere accompagnati colle cautele di metodo alla Dogana Centrale di Venezia pel successivo trattamento daziario.

Art. 97

Pei carichi che si trovassero sui legni contumacianti o sotto semplice riserva sanitaria e per quei generi che esistessero nei Lazzaretti, l'Ufficio di Sanità deve continuare, come attualmente, a rimettere alla Dogana il duplicato della manifestazione sanitaria, in base della quale e delle successive insinuazioni della parte o di chi per essa fosse incaricato la Dogana medesima emette l'opportuno ricapito per la loro sortita dai Canali di contumacia e dai Lazzaretti, e pel successivo accompagnamento agli Emporj della Dogana predetta od altri luoghi di deposito.

Art. 98

I generi soggetti al dazio consumo che fossero d'immediato transito possono continuare a professarsi alle Ricettorie d'ingresso per essere scortati alla Ricettoria di sortita dal circondario della franchigia, mediante ricapito vincolato a ritorno, sotto le comminatorie di metodo portate dalle prescrizioni generali per l'osservanza di tale disciplina.

Art. 99

Per quelli poi che non fossero d'immediato transito sono accordati tre giorni a potersi determinare o pel consumo o pel transito. È concesso poi anche dopo fatta la dichiarazione per transito di ricercarne la tramutazione dal transito al consumo, semprecché ciò segua durante la presenza del carico sotto l'ispezione d'Ufficio.

Art. 100

Oltre la facoltà lasciata di depositare negli Emporj della Dogana i generi soggetti al dazio consumo, in riserva di dare ad essi successiva destinazione, purché siano prese le solite regolari prenotazioni di carico, viene accordato ai principali Negozianti l'uso dei Magazzini privati sotto l'ordinaria custodia della Finanza per deporre i generi stessi, potendo poi o pagare il dazio di mano in mano che si verifica l'introduzione in consumo o spedirli per transito.

Art. 101

Restano ferme le disposizioni delle leggi in corso, in quanto non sia parzialmente provveduto cogli articoli precedenti per la tutela e discipline dell'esazione dei dazj di cui si tratta.

TITOLO VIII

Disposizioni diverse

Art. 102

Ritenuta l'abolizione della tassa che si esige dalla R. Finanza sotto il titolo di permesso d'imbarco e scarico, rimangono in vigore gli altri diritti di navigazione e tasse sanitarie, i quali continuano ad essere riscossi dagli Ufficj di Lido e Malamocco o dalla Dogana di Venezia, secondo che i navigli ottengono la pratica sanitaria dalle Deputazioni dei preaccennati Ufficj oppure dal Magistrato di Sanità di Venezia.

Art. 103

Rimanendo in vigore pure il diritto pel porto delle lettere, tutte le lettere provenienti coi navigli che entrano in porto per via di mare devono continuare ad essere consegnate al rispettivo Ufficio di Sanità, dal quale i navigli stessi ricevono il licenziamento di pratica, affinché col mezzo dell'I. R. Direzione delle Poste sieno fatte pervenire al loro ricapito.

Art. 104

Quanto al traffico delle armi insidiose e proibite, ai libri, stampe ed incisioni in rame ed in litografia, rimangono in vigore le prescrizioni attuali e, sintantoché non venga diversamente disposto, continuano gli Ufficj di Finanza ad avere la stessa ingerenza sino ad ora usata.

Art. 105

Per le armi e munizioni da guerra, dovendo restar fermo il disposto dalla Notificazione Governativa 13 Aprile 1827, che ne accorda l'estrazione previo passaporto del Governo e dietro l'osservanza d'apposite cautele, gli Ufficj di Polizia, di Sanità, del Capitaniato del Porto e la Camera di Commercio, ciascuno per la parte che rispettivamente lo riguarda, sono incaricati d'invigilare per l'esecuzione di quanto dalla Notificazione stessa è prescritto.

Art. 106

Alli medesimi Ufficj è demandato l'incarico d'invigilare anche quanto ai capi d'opera ed oggetti di belle arti, perché non venga commessa veruna contravvenzione a tutto ciò che è prescritto dalla Notificazione Governativa 19 Febbrajo 1819, restando imposto l'obbligo ai Conduttori dei carichi, all'atto che sortono, di far dichiarazione all'Ufficio di confine di non aver a bordo oggetto alcuno di contravvenzione a quella normale.

Art. 107

Restando in vigore il diritto del bollo sopra le carte da giuoco, devono essere munite del bollo medesimo tutte le carte di tal sorte che vengono fabbricate entro il circondario della franchigia e così pure quelle che

vengono esposte alla vendita, non che quelle che sono usate nei luoghi aperti alla pubblica concorrenza, sotto le pene fissate dalla Sovrana patente 15 Marzo 1818 contro i contravventori.

Art. 108

In conseguenza delle disposizioni portate dal presente Regolamento e delle operazioni che incombono alla Finanza, restano conservate per maggior comodo del Commercio le Dogane centrali:

Del Fondaco Tedeschi,

Della Salute,

Di S. Giorgio Maggiore, nonché la Ricettoria Centrale dei dazj consumo in Rialto,

coll'avvertenza che per i generi di privativa e per quelli soggetti al dazio consumo procedenti da mare le relative ispezioni finanziali sono domandate esclusivamente alla Dogana di S. Giorgio.

Venezia, 22 Dicembre 1829.

TARIFFE

Dei Diritti Daziapj speciali a cui andranno soggette alcune merci manifatturate nel recinto della franchigia, per essere trasportate nell'interno della Monarchia Austriaca, e di quelli ai quali saranno sottoposti alcuni prodotti nazionali che s'introdurranno nel recinto della franchigia suddetta per essere ridotti in manifatture.

TABELLA N. I

N.	DENOMINAZIONI DELLE MERCI MANIFATTURE	Unità	Dazio alla SORTITA dalla Franchigia (Lire – Con. – Az.)	Dazio alla SORTITA dall'interno della Monarchia (Lire – Con. – Az.)
1	Cera bianca, od imbiancata	Quintale	26 – 78 – 5	—
2	Cera lavorata in candele, torce, e simili	Quintale	31 – 12 – 5	—
3	Cappelli di paglia	Quintale	2 – 14 – 4	—
4	Perle e granate di vetro bianche e colorate d'ogni qualità, fusioni di vetro lavorate, come pure altri piccoli lavori e manifatture di vetro e di materie vetrificabili (Conterie)	Quintale	— – 0 – —	—
5	Vetri, manifatture di vetro, cioè lastre e recipienti di vetro senza distinzione, cristalli e vetri fini brillantati e molati, come pure cristalli da specchio	Quintale	— – 585 – 8	—
6	Specchj lostrati	Quintale	3 – 05 – 3	—
7	Coperte, felzade, e schiavine di lana d'ogni qualità	Quintale	3 – 44 – 3	—
8	Oro ed argento battuto in foglia in libretti	Libbra	— – 20 – —	—

9	Teriaca Medicinale e Teriaca Diatesseron	Libbra	— – 36 – 3	—
10	Lana pecorina greggia nazionale per essere manifatturata e ridotta in berrette, ed altre manifatture	Quintale	2 – % – —	previo porto ative
11	Seta greggia nazionale per essere lavorata purgata, e ridotta in manifatture	Quintale	16 – 75 – —	—
12	Canapa pettinata e non pettinata	Quintale	— – 2 – 53	—
13	Lino pettinato e non pettinato	Quintale	— – 6 – 8	—
14	Stoppa senza distinzione	Quintale	— – 08 – 9	—
15	Filo di lino, e di canapa non imbiancato	Quintale	— – 1 – 5	—
16	detto imbiancato per metà od intieramente	Quintale	— – 1 – 4 – 6	—
17	detto tinto	Quintale	1 – 38 – 4	—
18	Refe senza distinzione, greggio ed impuro	Quintale	1 – 10 – —	—
19	detto tinto	Quintale	2 – 525 – —	—
20	Tartaro greggio	Quintale	— – 26 – 8	—

TABELLA N. II

Distinta delle Fabbriche esistenti nel recinto della Franchigia alle quali viene concesso il favore dell'introduzione dei loro prodotti entro la Linea doganale.

COGNOMI E NOMI dei Proprietarj delle Fabbriche	**UBICAZIONE**	**N. Civico**	**QUALITÀ delle Manifatture**
Matietti Fratelli	Murano, S. Chiara	A	Vetri manifatture
Zecchin Lorenzo	Murano, S. Chiara	331	Vetri – La Provvidenza
Sonti Gio: Battista	Murano, S. Pietro	334, 352	Vetri – Madonna dei Vetti
Dal Moro Fratelli	Murano	416	Vetri – Il Moro
Bigoglia Girolamo	Murano	338	La Croce d'oro – cristall. drogh.
Santi Bonifacio	Murano	310	L'Annunziata – ogni sorta
Ongaro Vincenzo, Gio: Battista Zanetti e Comp.	Murano	309	L'Alleanza
Suardi Francesco	Murano	—	Vetri manifatture
Motta Gio: Battista e fratelli	Murano	316	La Divina
Dal Mistro Moravia e Comp.	Murano, S. Donà / S. Chiara	280 / 568 / 328	Imperiale – Fabbrica nazionale
Bigaglia Pietro qu. Lorenzo	Murano, S. Pietro	304	Fabbrica nazionale
Santi, Bellaudi e Comp.	Murano	355	Smalti
Barbini Andrea e figlio	Murano	517	Conterie – Braccio ferrato e Perle di vetro
Bigaglia Bernardo di Liberac.	Murano	314	La Fenice – ogni sorta
Barbini Domenico ed Antonio Fratelli	Murano, S. Donà	4	Porto d'Ancona – Lo Stemma
Barbaria Giorgio Benedetto	Venezia, SS. Apostoli	4600	Imperiale – Fabbrica nazionale
Zecchin Lorenzo	Murano, S. Chiara	260	La Provvidenza
Viamin Domenico	Venezia, SS. Gio: e S. Paolo	5606	Lo Scudo e la Torre – Specchi lisciati e politi, con foglia e senza foglia
Codognato Antonio	Venezia, S. Felice	3756	Il Doge Veneto
Uberti Angelo	Venezia, SS. Apostoli	4905	Specchi
Tarma Giacomo	Venezia, S. Giacomo dall'Orio	1229	Ancora
Bettio Tommaso	Venezia, all'Angelo Raffaele	3191	Giglio
Padella Domenico Antonio del fu Matteo	Venezia, S. Geremia	415	La Stella – Felzade fini, Schiavine sottofine
Schizzi Nicolò	Venezia	1730	La mezza Luna – Felzade bianche, bigie o Rascie
Dal Bianco Giuseppe	Venezia, S. M. Gloriosa dei Frari	1929	La Colonna
Capon G. e Luzzato D.	Venezia, S. Margherita	2163	Il Sole – Cappelli di paglia
Romiti Giacomo	Venezia, S. Marziale	2353	Fabbrica privilegiata e premiata – Cappelli di paglia
Massaggia Domenico	Venezia, S. M. Formosa	6056	La SS. Annunziata
Massaggia Girolamo	Venezia, SS. Salvatore	4750	La Provvidenza – Oro od argento in foglia in libretti

Clementini Giuseppe	Venezia, S. Fantino	3145	La Resurrezione – Battiloro
Gavazzi Giuseppe	Venezia, S. Geremia	—	Assunta
Simonetti B. e Comp.	Venezia	661	Due Gigli – Cera bianca in granziol
Reali Giuseppe qu. Antonio	Venezia, S. Andrea	201	Lo Stemma Imp. – Ceraria: formelle, candele, torce e simili
Ivanzich Antonio Luigi	Venezia, Giudecca	900	Il Leone
Bortolotti Andrea	Venezia, S. Geremia	924	La Stella
Mosca Domenico e Comp.	Venezia, S. Alvise	2888	La Croce di Malta – DMC – Cera in granziol
Zanchi Carlo qu. Simeone	Venezia, S. Nicola di Tolentino	395	Zampa di Gallo – Cera in granziol, Aquila, Torce, candele
Bianchini Francesco qu. Angelo	Venezia	430	FB – Cera
Carminati Tommaso del fu Gio: Battista	Venezia	148	Cera
Mantovani Girolamo	Venezia, S. Marco	329	Al Redentore
Weir David Erode	Venezia, Giudecca	829	L'Angelo Custode
Silverstrini Eredi Gio: Battista	Venezia, Giudecca	4522	—
Reali Giuseppe qu. Antonio	Venezia, S. Marziale	3032	Lo Stemma Imp. – Cremor di tartaro
Ongarato Filippo e Comp.	Venezia, S. Luca	3801	La Stella
Passalacqua Gio: Battista Domenico	Venezia, S. Girolamo	2261	G.B. – Zucchero
Reali Giuseppe qu. Antonio	Venezia, S. Marziale	3394	Zucchero raffinato
Giuriato Gio: Antonio	Venezia, S. M. Formosa	6052	S. Antonio – Siroppo
Antoniaro Vincenzo Gio:	Venezia, S. Gio: in Bragora	3900	Al Doge
Pinsent Pietro detto Zerla	Venezia, S. Geremia	1227	La Speranza
Gerlin Giovanni	Venezia, Giudecca	539	La Fortuna – Acconcia pelli
Gandin Marco	Venezia, Giudecca	494	La Giustizia
Gerlin Giuseppe	Venezia, Giudecca	50	Il Genio
Frolio Pietro	Venezia, Giudecca	495	L'Amicizia
Pivato Giacomo	Venezia, Giudecca	833	Il Pavone – Acconcia pelli
Moravia Samuele qu. Giacomo	Venezia	—	La Speranza – Acconcia pelli, ogni sorta
Baroni Luigi	Venezia	449	La Gratitudine
Acqueroli Domenico e figli	Venezia, S. Canciano	1940	Il Leone
Centenari Bernardino	Venezia, S. Bartolomeo	4617	Alla Madonna
Cappelletto Pietro	Venezia, SS. Salvatore	4208	Allo Struzzo d'Oro – Teriaca d'Andromaco Medicinale
Peroni Giuseppe	Venezia, S. Leone	6046	Il Pellegrino – Teriaca per uso degli animali bovini
Robustelio Giusto e Luigi Fratelli di Giovanni	Venezia, SS. Salvatore	4360	Al Pomo d'Argento, due Mori – Guanti d'ogni sorta di pelle
Baldisserotto Bernardo	Venezia, S. Pietro di Castello	1666	Al Basilisco
Vare Vittore	Venezia	—	Guanti
Peiffer Benedetto	Venezia, S. Giuliano in mercerie	760	Tre Stelle

Milani Francesco	Venezia	176	S. Antonio – Guanti d'ogni sorta di pelle
Pesamosca Pietro	Venezia, S. Luca calle fuseri	3856	L'Ancora Coronata
Belleri Bortolo	Venezia, S. Moisé frezzeria	1560	La Carità

TABELLA N. III

Distinta dei Generi di Vettovaglia esenti dal pagamento del Dazio Doganale d'uscita al loro ingresso pei consumi della franchigia.

N.	GENERE
1	Cenere cioè cenere comune di casa
2	Buttirro fresco e cotto
3	Aceto
4	Finocchio
5	Pesce fresco
6	Carne salata ed affumata
7	Alberi da frutta comuni
8	Ortaglie, come carcioffi, cavoli, rape ed altri simili
9	Grano, biade e legumi
10	Legna e lavori di falegname, ogni cosa lavorata di legno
11	Legname da fabbrica
12	Legna da fuoco
13	Aglio e cipolle
14	Comino
15	Farina d'ogni specie
16	Frutta fresche e seccate
17	Bovi, vitelli, porci, pecore ed altro bestiame da macello
18	Ogni sorte di sementa
19	Sugna e lardo
20	Selvaggiume e qualunque specie di volatile così domestici che selvatici
21	Vino territoriale
22	Carbone
23	Alega e paglia
24	Formaggio e ricotta e latte
25	Funghi freschi e secchi
26	Lumache
27	Scope di ogni sorta
28	Ova

Nota editoriale: Ai testi sono stati apportati solo leggeri ritocchi riguardanti la punteggiatura e l'uso delle maiuscole. Inoltre sono state eliminate le incongruenze grafiche e sono stati corretti gli errori tipografici.

Fine del Regolamento pel Porto Franco di Venezia — 22 Dicembre 1829