

Francesco Martelloni

*Geografia, economia e politica dell'Adriatico orientale:
i rapporti italo-balcanici in uno studio di Carlo Maranelli del 1907*

Abstract: *The 1907 VI Italian Geographical Congress took place at the eve of the Austro-Hungarian annexation of Bosnia and Herzegovina. The Balkans were a potential area of economic, political and strategic expansion – then only at the beginning – of the Kingdom of Italy, which in those times was allied and competitor of the Hapsburg Empire. The Geographer Carlo Maranelli's (radical-democrat and soon collaborator of Salvemini) interesting report analysed the geographico-economic situation of the Eastern Adriatic seacoast and also the Italo-Austrian competition. It caught limits and potentialities of the Italian penetration into those areas, thus wishing a pacific Italo-Balkan collaboration. But the analyses and descriptions of territories and communications, of coasts and harbours, were certainly useful also for Italian politicians and military by then involved – such as the Austrian ones – in strategic considerations and war studies in the Adriatic. The various military institutes' involvement in the congress showed, in fact, how geography, military art and Italian expansionism were getting more and more interconnected.*

Keywords: *Eastern Adriatic; Italian-Balkans Relations; Carlo Maranelli's study.*

Introduzione

Il VI Congresso geografico italiano, tenutosi a Venezia alla fine del maggio 1907, vedeva, tra altre d'ampio spettro tematico, la relazione di Carlo Maranelli¹ – allora insegnava presso la Regia Scuola Superiore di

¹ Carlo Maranelli (Campobasso 1876 - Napoli 1939), professore di geografia economica a Bari dal 1904 e poi, dal 1921, all'Università di Napoli, dove fondò e diresse l'Istituto di studi superiori di scienze commerciali fino al 1925, quando fu rimosso per la sua manifesta opposizione al fascismo. Formatosi alla scuola di Giuseppe Dalla Vedova, si occupò delle relazioni tra l'Italia e l'altra sponda adriatica e, soprattutto, di geografia del Mezzogiorno, con particolare riguardo alla distribuzione della popolazione. Con Gaetano Salvemini, nel 1916, scrisse il puntuale saggio *La questione dell'Adriatico* [cfr. G. SALVEMINI, *Dalla guerra mondiale alla dittatura, 1916-1925*, a cura di C. PISCHEDEA, Milano, Feltrinelli, 1973, pp. 285-473], con cui gli autori smontavano, con rigore filologico e documentario, le tesi nazional-imperialiste italiane che auspicavano la conquista di territori adriatico-balcanici su presunte

Commercio di Bari – dal titolo: *Sui rapporti economici con l'altra sponda dell'Adriatico (Dalmazia – Bosnia – Erzegovina – Montenegro – Albania – sponde adriatiche)*.² Questo contributo appariva allora – e in verità tuttora – particolarmente interessante non solo dal punto di vista scientifico, geografico-economico, ma anche, sebbene più indirettamente, politico. Né poteva mancare l'interesse dei militari per le analisi e le considerazioni lì esposte. Sottolineava, inoltre, l'attenzione della Forze armate e del ministero degli Esteri per gli studi geografici l'adesione a quel congresso (tra varie accademie, istituti, società, enti morali, riviste) anche della direzione generale degli Affari coloniali del ministero degli Esteri, dell'Istituto coloniale italiano, del Regio istituto geografico militare, del militare Comitato per le Colonie, della «Rivista marittima» (mensile della Regia Marina), della Regia scuola di guerra, della Reale Scuola macchinisti della Reale Marina. Aderiva pure l'Associazione irredentistica “Trento e Trieste”. D'altra parte, i rapporti tra gli studi geografici del tempo e l'arte militare erano lì oggetto della specifica comunicazione del tenente colonnello dello Stato maggiore, Eugenio Caputo.³ La stessa scelta della sede veneziana – si diceva nel Bando del 1906 con cui si promuoveva il VI Congresso – rinviava alla «sua lunga storia gloriosa [e alle] tracce indelebili di una millenaria vita feconda, che può ben dirsi essere stata geografia in atto, e che noi, traendo da essa ispirazioni e auspicci, dobbiamo voler rinnovare per la fortuna e la grandezza della nuova Italia».⁴

All'epoca, quella “nuova Italia” cominciava a pensarsi “più grande”: molto interessata a una crescita d'influenza politico-economica – per taluni anche d'espansione coloniale – soprattutto in Africa e nel Mediterraneo a sud, ma anche in Adriatico orientale. Appariva, infatti, già notevole e

istanze risorgimentali. Diversamente, ribadisce oggi il “risorgimentalismo” delle politiche di Sonnino e Salandra negli anni del conflitto mondiale, C. GHISALBERTI, *Adriatico e confine orientale dal Risorgimento alla Repubblica*, Napoli, ESI, 2008, p. 86. Alcuni dei lavori di Maranelli sul Mezzogiorno sono stati ristampati e raccolti nel volume *Considerazioni geografiche sulla questione meridionale*, a cura di C. BARBAGALLO, G. LUZZATTO e F. MILONE, Bari, Laterza, 1946.

² C. MARANELLI, *Sui rapporti economici con l'altra sponda dell'Adriatico (Dalmazia – Bosnia – Erzegovina – Montenegro – Albania – sponde adriatiche)*, in *Atti del VI Congresso Geografico Italiano. Adunato in Venezia dal 26 al 31 maggio 1907*, Vol. I, *Notizie, Documenti, Rendiconti e Relazioni*, Venezia, Premiate officine grafiche C. Ferrari, 1908, pp. 145-209.

³ Cfr. E. CAPUTO, *L'arte militare e l'odierno indirizzo degli studi geografici*, in *Atti*, cit., Vol. II, pp. 183-189.

⁴ *Bando del VI Congresso geografico italiano, Venezia 25 novembre 1906*, in *Atti*, cit., Vol. I, p. XXXI.

crescente l'interesse italiano per l'instabile situazione geo-politica dei Balcani: per gli equilibri economici, militari e strategici del Golfo di Venezia e del suo retroterra orientale.⁵ In verità, tale questione – è noto – era sensibilmente più datata: in qualche modo si era posta già in tempi preunitari quando, esplicitamente, Cesare Balbo, nel celebre *Delle speranze d'Italia* del 1844,⁶ aveva legato la prospettiva di una confederazione italiana indipendente e di un ampliamento, auspicabilmente pacifico, del regno piemontese nel Lombardo-Veneto, come conseguenza del crollo dell'impero turco e dell'“inorientamento” (nei Balcani, appunto) dell'impero austro-ungarico. Il tutto all'interno del processo di allargamento planetario di una “cristianità” a primato cattolico. Poi, il Risorgimento e l'unificazione nazionale avevano seguito un altro corso e altre modalità. Dal 1882 la Triplice Alleanza aveva stabilizzato e poi consolidato i rapporti italo-austriaci. Ma tra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento, dal punto di vista italiano si dinamizzavano tanto lo scacchiere mediterraneo, quanto quello balcanico. L'“interesse nazionale” per le aree adriatico-orientali, però, aveva una duplice, a volte contraddittoria, motivazione: una, “neorisorgimentale”, consisteva nella prospettiva del definitivo compimento del processo di unificazione nazionale (con Trento, Trieste e Gorizia); l'altra, declinava ormai “l'interesse nazionale” in termini espansionistici e imperialistici, forte dell'accelerata industrializzazione del paese verificatasi

⁵ Cfr. F. CATALUCCIO, *Antonio di San Giuliano e la politica estera italiana dal 1900 al 1914*, Firenze, Le Monnier, 1935. Per una efficace sintesi della politica estera italiana fino al primo conflitto mondiale e del relativo dibattito storiografico, cfr. E. DECLEVA, *L'Italia e la politica internazionale dal 1870 al 1914: l'ultima fra le grandi potenze*, Milano, Mursia, 1974. Per più ampie ricerche sul nesso tra politica estera e interna, cfr. ID., *L'incerto alleato. Ricerche sugli orientamenti internazionali dell'Italia unita*, Milano, Franco Angeli, 1987; B. VIGEZZI, *L'Italia unita e le sfide della politica estera. Dal Risorgimento alla Repubblica*, Milano, Unicopoli, 2001; G. MAMMARELLA – P. CACACE, *La politica estera dell'Italia. Dallo Stato unitario ai giorni nostri*, Roma-Bari, Laterza, 2006. Si vedano pure i recenti saggi di O. TAMBURINI, “Oltre la foschia”. *Orientalizzazione dell'Italia e percezione dell'Adriatico nel primo ventennio del Novecento*; G. FERRAIOLI, *La visione politica dell'Adriatico dalla fine dell'Ottocento agli esordi del fascismo*, in S. TRINCHESE – F. CACCAMO, a cura di, *Adriatico contemporaneo. Rotte e percezioni del mare comune tra Ottocento e Novecento*, Milano, Franco Angeli, 2008.

⁶ Cfr. C. BALBO, *Delle speranze d'Italia*, Capolago, Tipografia elvetica, 1844 (si veda soprattutto il capitolo X). Ma queste tesi erano già state abbozzate nel suo scritto del 1821, *Considération sur le soulèvement des Grecs* (inedito fino al 1913) e poi ampiamente formulate nel 1841, nei *Pensieri sulla storia d'Italia*, pubblicati postumi nel 1858 (cfr. G.B. SCAGLIA, *Cesare Balbo. Il Risorgimento nella prospettiva storica del «progresso cristiano»*, Città di Castello, Studium, 1975, capitoli VII, XI, XII, XIII).

tra la fine dell'Ottocento e la crisi del 1907, della positiva situazione della finanza pubblica, delle sue più complessive trasformazioni sociali e culturali.

Ma per i Balcani, forse ancor più che per le “terre irredente”, Austria e Italia erano condannate – come si diceva al tempo – a essere «o alleate o nemiche». Tuttavia, la loro ormai trentennale alleanza non escludeva il manifestarsi di tensioni politiche e culturali (l'irredentismo e la reazione austriaca avevano portato ai sanguinosi scontri di Innsbruck del 1903-4),⁷ di concorrenzialità economiche e marittimo-mercantili – tra i porti di Trieste, Fiume, Ragusa e Sebenico da un a parte, e Venezia, Ancona, Bari e Brindisi dall'altra. Si ravvivavano, inoltre, antagonismi, più o meno manifesti, in Montenegro e Albania; occhiute vigilanze militari per il dominio dell'Adriatico – dalle basi navali di Pola, Fiume e Cattaro o da Venezia e, secondariamente, da Ancona e Brindisi.⁸ Si rafforzavano le rispettive flotte mentre, soprattutto gli austriaci, fortificavano le frontiere terrestri del Trentino o dell'Isonzo e le corredevano di una efficiente rete ferroviaria.

L'Italia giolittiana, insomma, ormai più forte politicamente ed economicamente all'interno,⁹ e più attiva sullo scenario internazionale grazie ai nuovi rapporti multilaterali progressivamente realizzati da Visconti Venosta, Prinetti, Tittoni e di San Giuliano, restava alleata degli imperi centrali, ma ballando quel valzer della sua politica estera – poco tollerato dal principe di Bülow – sul ponte delle moderne e armatissime corazzate *dreadnoughts*. E molto attenta ai destini dell'antico “Golfo di Venezia”: del “lago italiano”, come affermava una retorica propaganda variamente

⁷ Si vedano gli equilibrati rapporti del console italiano a Innsbruck, Caccia Dominioni, inviati al ministro Tittoni tra l'ottobre e il dicembre 1904, in *I documenti diplomatici italiani, S. III: 1896-1907, v. VIII*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 2007.

⁸ La Marina italiana invidiava le basi navali e le migliori condizioni strategiche dell'impero: «L'Austria-Ungheria gode nell'Adriatico di una posizione privilegiata rispetto all'Italia. Infatti, mentre questa non ha in quel mare che una debole base navale, Venezia, situata all'estremo nord del lungo litorale indifeso, e che può facilmente essere bombardata dal mare, l'Austria con Pola facilmente difendibile [...] con l'arcipelago della Dalmazia, con Cattaro [...] inespugnabile, possiede basi navali di superiorità strategica incontestabile». *Confronto fra la flotta italiana e quella austro-ungarica*, gennaio 1904, Archivio Ufficio Storico della Marina – Roma – c. 185, f. 3.

⁹ Cfr. G. SPADOLINI, *Il mondo di Giolitti*, Firenze, Le Monnier, 1970; E. GENTILE, *L'Italia giolittiana 1899-1914*, Bologna, Il Mulino, 1990 (1977).

nazionalista.¹⁰

Infatti, più delle colonie d'Eritrea e Somalia e accanto agli “interessi nazionali” tripolini – che l'Italia aveva cercato di tutelare, da una parte, con le intese mediterranee con Francia e Gran Bretagna tra il 1900 e il 1902, e, dall'altra, attraverso patti con gli alleati austro-tedeschi, stretti in occasione dei rinnovi della Triplice Alleanza – ormai prioritari apparivano gli interessi italiani adriatico-balcanici. Ciò valeva per le *élites* liberali del regno e, variamente, anche per le forze politiche d'opposizione. Interessava gli operatori economici, la diplomazia e le forze armate – soprattutto la Regia Marina che lamentava la scarsa difendibilità delle basse e continue coste adriatico-occidentali per l'assenza di buoni porti, a fronte di una evidente superiorità orografica, logistico-strategica, austriaca. In particolare, gli interessi nazionali adriatici, se apparivano in qualche modo formalmente tutelati dalle clausole del trattato triplicista (difesa dello *status quo* balcanico o *compensi* in caso di modifiche, anche temporanee, in favore di una delle due alleate) fin dal primo rinnovo del 1887, e poi dalle specifiche intese austro-italiane sull'Albania (strette tra Visconti Venosta e Goluchowski nel 1898 e ribadite dai loro successori), tuttavia risultavano poi esposti all'effettivo espansionismo dell'Austria-Ungheria, al suo *Drang nach Osten* proiettato verso Salonico, e che doveva procedere lungo la ferrovia longitudinale balcanica in via di realizzazione.¹¹ Contemporaneamente, si andava riproponendo con più forza, dopo la sconfitta col Giappone del 1905, il tradizionale interesse russo – in intesa concorrenziale con la stessa Austria-Ungheria (Muerzsteg 1904) – per gli

¹⁰ Cfr. R. NASSIGH, *La Marina italiana e l'Adriatico. Il potere marittimo in un teatro ristretto*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998; M. GABRIELE – G. FRIZ, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1982; F. MARTELLONI, *La Triplice Alleanza e l'Adriatico. Dalla convenzione navale ai piani di guerra (1900-1909)*, in «Ricerche Storiche», XL, 2, 2010, pp. 299-347.

¹¹ «La Triplice Alleanza del 1882 – sintetizzerà, nel 1923, Salvemini – era un sistema rudimentale, che permetteva all'Italia appena appena di vivere senza essere aggredita e schiacciata dai suoi alleati. La Triplice Alleanza e la Intesa anglo-italiana del 1887 formavano un sistema più complesso, che assicurava all'Italia non solamente la vita, ma lo *statu quo* nell'Africa settentrionale e nella penisola balcanica. Nel 1902 il sistema dell'87 diventò anche più complesso, per l'intrecciarsi della nuova intesa italo-francese con la Triplice Alleanza e con la Intesa anglo-italiana. In questo sistema, la garanzia dello *statu quo* nella penisola balcanica è sempre mantenuta. Invece, per la Tripolitania la garanzia dello *statu quo* è sostituita dalla prelazione dell'Italia». G. SALVEMINI, *La politica estera italiana dal 1871 al 1915*, a cura di A. TORRE, Milano, Feltrinelli, 1970, p. 357. Per un'analoga recente interpretazione del «sistema Prinetti del 1902», cfr. MAMMARELLA – CACACE, *La politica estera dell'Italia*, cit., pp. 48-52.

assetto balcanici, per gli Stretti del Mar di Marmara e per i popoli slavi del Sud, che ormai ostentavano con forza crescente un variegato, conflittuale, protagonismo nazionale. Né il “grande malato” turco sembrava poter garantire ancora a lungo lo *status quo* nei suoi possedimenti europei.¹² La grave crisi macedone del 1903-4 l’aveva nuovamente dimostrato, alimentata com’era dai conflitti religiosi (tra cattolici, ortodossi e musulmani), dai conflitti sociali-rurali e tra clan, dagli ideali patriottici o dalle diverse ambizioni nazionalistiche, fino alle provocazioni armate di bulgari, greci e serbi. Crescevano, inoltre, anche se contraddittoriamente, le pretese autonomistiche o indipendentistiche albanesi, variamente appoggiate o strumentalizzate da italiani e austriaci con l’attivismo dei rispettivi consolati, agenti, preti e associazioni politico-culturali. I montenegrini, a loro volta, volevano accrescere il loro territorio e ambivano al porto di Durazzo. Ma a questo ambiva anche la Serbia (il “Piemonte dei Balcani”), che mirava ad un’espansione verso sud ed a un suo sbocco adriatico, se non, addirittura, ad una confederazione jugoslava. A loro volta, i rumeni avanzavano rivendicazioni territoriali tanto nei confronti dell’Ungheria (per la Transilvania), quanto dell’autonomo principato bulgaro (per Dobrugia e Silistra). La duplice monarchia asburgica, con l’instabile equilibrio tra le sue principali nazionalità (tedeschi e magiari), e tra queste e le altre componenti del suo multi-etnico impero,¹³ in Istria e a Trieste adottava una politica filo-slava e anti-italiana. Insomma, l’ampia area balcanica si prospettava nuovamente come pericoloso terreno di concorrenzialità e conflitti etnici, sociali, nazionali e internazionali. Tanto più che dietro l’Austria incombeva l’Impero guglielmino, nuova potenza industriale-militare ben presente finanziariamente e con infrastrutture nell’Impero turco. Con la ferrovia per Bagdad arrivava a minacciare, dal Golfo Persico, l’impero inglese. Contemporaneamente, cresceva l’antagonismo tedesco con la Francia repubblicana per le colonie, e, soprattutto per gli armamenti navali, con

¹² Cfr. E. HOSCH, *Storia dei paesi balcanici. Dalle origini ai nostri giorni*, Torino, Einaudi, 2005 (1998); F. GEOGEON, *L’ultimo sussulto (1878-1908)* e P. DUMONT – F. GEORGEON, *La morte di un impero (1908-1923)*, in R. MANTRAN, a cura di, *Storia dell’Impero ottomano*, Lecce, Argo, 1999 [1989]. Sempre preziosi: L. SALVATORELLI, *Storia del Novecento*, Milano, Mondadori, 1980 [1964] e P. RENOUVIN, *Il secolo XIX, 1871-1914. L’Europa al vertice della potenza*, Firenze, Vallecchi, 1961.

¹³ Cfr. F. FEJTŐ, *Requiem per un impero defunto. La dissoluzione del mondo austro-ungarico*, Milano, Arnoldo Mondadori, 1996 [1988].

l'Inghilterra di Edoardo VII.¹⁴ Non casualmente, proprio dal 1907 si avviava quell'intesa anglo-russa per la Persia e l'Afghanistan che, insieme all'*Entente Cordiale*, concorreva a distruggere definitivamente la politica di equilibrio europeo realizzata da Bismarck. Aumentavano così sensibilmente – nonostante le rassicurazioni formali del nuovo pacifismo europeo – le occasioni ed i pericoli di un grande conflitto tra le potenze dei due schieramenti internazionali. Se in Africa era il Marocco a costituire il pomo della discordia (appena sopita ad Algeciras) tra le potenze europee, in Europa lo erano i Balcani.

In tale scenario, il convegno dei geografi italiani del 1907, in sintonia con il più generale interesse politico e culturale del regno, dava il proprio contributo di conoscenza scientifica della situazione adriatico-balcanica, con una attenzione particolare ai rapporti economici con quei paesi. Tanto più che la Società geografica vedeva tra i suoi soci anche alte personalità politiche e istituzionali. Già ne era stato presidente l'importante ed attivo ex-ministro degli Affari Esteri, il marchese di San Giuliano, allora ambasciatore a Londra. Tra gli altri soci c'erano *leaders* quali Sonnino e Salandra. Geografia e diplomazia, infatti, da tempo interloquivano e finivano, pur nella necessaria distinzione di ruoli e competenze, con l'interagire, col muoversi spesso in sinergia.

Nel suo studio, basato sulle scarse statistiche del tempo, ma arricchito da una corposa bibliografia – pubblicata lì in appendice –, Maranelli considerava rapidamente la situazione geografica delle regioni costiere centro-meridionali dell'Adriatico orientale e del loro retroterra. Si soffermava, invece, sulle differenti realtà produttive e commerciali di quei paesi, analizzando soprattutto i rapporti con l'Italia. Il geografo radiografava la situazione con obiettività, senza la boria espansionista, proto-nazionalista, che già caratterizzava buona parte della pubblicistica "adriatica" del tempo. Analizzava tanto le regioni appartenenti direttamente all'impero austro-ungarico (Dalmazia), quanto quelle controllate dalla duplice monarchia solo amministrativamente e militarmente (Bosnia ed Erzegovina). Queste ultime verranno annesse presto, nel 1908, aprendo una grave crisi tra le potenze europee e negli stessi rapporti italo-austriaci.¹⁵ Ma

¹⁴ Cfr. W.S. CHURCHILL, *Crisi mondiale e Grande Guerra 1911-1922*, Vol I: 1911-1914, Milano, Il Saggiatore, 1968 [1929]; F. FISCHER, *Assalto al potere mondiale. La Germania nella grande guerra*, Torino, Einaudi, 1965.

¹⁵ Cfr. L. MONZALI, *Italiani di Dalmazia. Dal Risorgimento alla Grande Guerra*, Firenze, Le Lettere, 2004.

la sua analisi si proiettava soprattutto sui paesi ritenuti più interessanti e promettenti dal punto di vista commerciale e politico, e da poco oggetto dell'iniziativa italiana: il Montenegro e le terre albanesi. Il primo era indipendente, ma subiva le ingerenze austriache stabilite al Congresso di Berlino del 1878;¹⁶ le seconde sarebbero rimaste sotto sovranità turca sino al 1913, al termine della seconda guerra balcanica.¹⁷

La Dalmazia

La Dalmazia, ambita dal proto-nazionalismo italiano, ma appartenente all'impero degli Asburgo, è grande poco più del Lazio – scriveva Maranelli – e occupava kmq 12.844. Aveva allora circa 600.000 abitanti (100.000 più della Basilicata del tempo) con una densità di 46 ab. per kmq. Limitata a nord-est dalle Alpi Dinariche, ha una costa contornata di isole, distesa da Arbe a Spizza, a sud, vicino al montenegrino porto di Antivari (porto, vedremo, allora oggetto dell'interesse strategico e di interventi economici italiani). È una lunga striscia montuosa con buon clima – continuava Maranelli. Aveva avuto una bella vegetazione arborea, prima che fosse impoverita dall'uomo e sostituita, ma solo in poche zone, da una piantagione commerciale: mandorli, viti, ulivi, crisantemi. Da pochi anni poche e mediocri ferrovie la collegavano alla Bosnia-Erzegovina attraversando i confini montuosi. Ma «Zara, la capitale, non ha ancora udito il fischio della vaporiera».¹⁸ Se Gravosa e Castelnuovo, a sud, erano collegate per ferrovia alla Bosnia, Spalato e Sebenico, invece, attendevano ancora analoghi collegamenti. «Le comunicazioni col resto dell'Austria e dell'Europa perciò si svolgono per mare, a mezzo dei piroscafi rapidi, comodi e numerosi del *Lloyd*, dell'*Ungaro-Croata*, della *Ragusea*, ecc. che partono quotidianamente da Trieste e da Fiume per Zara e per gli altri porti dalmati».¹⁹ Anche grazie al proficuo interessamento del governo austriaco erano sorti numerosi centri balneari e climatici che, «insieme con le numerose guarnigioni e le squadre navali stanziato lungo la costa dalmata,

¹⁶ Cfr. V. MANTEGAZZA, *Storia della guerra mondiale. Con note militari di E. Barone*, Milano, Istituto editoriale italiano, 1915; P.G. CELOZZI BALDELLI, *L'Italia e la crisi balcanica (1876-79)*, Galatina (Le), Congedo, 2000.

¹⁷ Cfr. E. MASERATI, *Momenti della questione adriatica (1896-1914). Albania e Montenegro tra Austria ed Italia*, S. Martino B.A. (Verona), Del Bianco, 1981.

¹⁸ MARANELLI, *Sui rapporti economici con l'altra sponda dell'Adriatico*, cit., p. 146.

¹⁹ *Ibid.*

forniscono la più importante clientela alle nostre importazioni [esportazioni italiane]». ²⁰ Quanto all'assetto produttivo del territorio, dei 1.400 kmq resi produttivi la metà era tenuta a pascolo: prevalentemente per gli ovini. Al netto delle foreste, soltanto 210 kmq risultavano veramente coltivati: nelle piccole valli e lungo le pianure costiere, alle foci dei fiumi. Secondo Maranelli, le industrie avrebbero potuto svilupparsi facilmente in presenza di migliori collegamenti ferroviari: «Ma pelli, lane, preferiscono ancor prender la via del mare prima di essere lavorati: i minerali metalliferi della Bosnia di N.-O. rimangono ancora non sfruttati; [...] perciò le industrie dalmate si riducono a ben piccola cosa e di importanza locale». ²¹ Fanno eccezione la produzione tradizionale del maraschino, a Zara, e quella della polvere di crisantemo a Sebenico. Gli italiani non partecipavano all'esportazione dalla Dalmazia, ma capitali romani erano investiti nella società elettrica per la fabbricazione del carburo, una produzione che utilizzava la forza del fiume Kerba. «Purtroppo, però, una ditta italiana che possedeva la più ricca miniera d'antracite di Sevreic (Dernis) l'ha ceduta nel 1901 ad una ditta tedesca; mentre è in parte italiana la fabbrica di cementi di Spalato, esercitata dalla ditta "Zamboni, Stock e C."». ²² Per tale scarsa capacità produttiva, commerci e pesca costituivano le principali attività economiche della Dalmazia. I pesci – puntualizzava Maranelli – risalgono da Corfù la costa orientale, per depositare le uova, fino al Quarnaro e poi ridiscendono lungo la costa adriatico-occidentale. Il pescato dalmata è di ottima qualità per la bontà delle acque; pertanto, oltre ad un'intensa attività peschereccia si è sviluppata una correlata industria alimentare-conserviera. Gli stessi pescatori italiani, tra le insistenti proteste dei locali, ma tutelati dagli accordi internazionali (del 1878, 1883 e 1906), si spingono fino ad un miglio dalle coste dalmate: «Gli italiani, infatti, esercitano la pesca con reti a strascico tirate da due barche a vela (coccia e paranza), al di qua del miglio marino e a profondità non minore di 8 metri [...], mentre i pescatori dalmato-istriani esercitano quasi esclusivamente la pesca litoranea con reti a strascico tirate da terra e con altri sistemi, perché mancano di barche adatte e di personale per la pesca d'alto mare». ²³ Per Maranelli, il forte incremento dei pescherecci italiani in acque austriache

²⁰ *Ibid.*, p. 147.

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*, p. 148.

era dovuto all'innovativa introduzione di una rudimentale ghiacciaia per la conservazione del pescato. Grazie alle ghiacciaie, i pescatori potevano regolare l'offerta del pesce, i cui prezzi in continua crescita stimolavano l'armamento di altri pescherecci. A questo, però, si aggiungeva la proficua attività della scuola di pesca e acquicoltura della "Società Regionale Veneta", che migliorava la professionalità degli operatori ittici italiani.

La città di Zara, coi suoi nuclei irredentistici, vedeva la maggiore presenza di cittadini italiani: un migliaio di regnicoli, dei quali circa 350 esercitavano commerci e piccole industrie. Anche a Spalato i cinquecento regnicoli erano per lo più commercianti e marinai. Una certa presenza commerciale e industriale italiana lambiva anche Sebenico; mentre «a Ragusa i soli commercianti di erbaggi, frutta ecc. ascendono ad una ventina e son tutti [pugliesi] di Giovinazzo e di Bisceglie».²⁴ Però, tanto per l'analogia tra i prodotti agricoli italiani e quelli dalmati, quanto per la protezione doganale austriaca, non apparivano allora possibili grandi miglioramenti negli scambi commerciali con italo-dalmati.

La Bosnia e l'Erzegovina

La Dalmazia, invece, costituiva lo sbocco delle produzioni dell'entroterra della Bosnia e dell'Erzegovina allora amministrate, ma non ancora formalmente annesse, alla duplice monarchia. La sovranità apparteneva ancora al sultano ottomano. Gli austriaci, intanto, apparivano determinanti a mantenere pacifici e civili gli assetti di quelle regioni, e impegnati per il loro sviluppo economico: «Bosnia-Erzegovina, infatti, sono ormai solo di nome una provincia turca; e mediante l'occupazione austriaca che via via ha garantito l'ordine, la sicurezza e la legalità, mercé le somme ingenti spese per la messa in valore delle ricchezze naturali, con strade, ferrovie ecc., sono diventate in pochi anni un paese molto progredito».²⁵ L'unificazione doganale austriaca, però, rendeva quasi impossibile distinguere quanto, nei flussi commerciali, apparteneva propriamente alla Bosnia-Erzegovina. Questa regione montuosa – continuava il geografo – come tutto il retroterra della cimoso litoranea carsica dei Balcani, possiede ricche riserve di foreste

²⁴ *Ibid.*, p. 149.

²⁵ *Ibid.*, p. 150. Sullo sviluppo economico balcanico, cfr. G. CASTELLAN, *Storia dei Balcani (XIV-XX secolo)*, Lecce, Argo, 1999 [1991]. Mantegazza, in *Storia della guerra mondiale*, cit., p. 12, sottolineava la permanenza, in Bosnia-Erzegovina, del primato socio-economico dei proprietari terrieri musulmani sui contadini cristiani.

di querce, di faggi e di abeti, rimaste intatte sino all'occupazione austriaca del 1878 per la mancanza di vie di trasporto. Le foreste, nel 1906, ricoprivano i 2/5 di un paese grande poco più della somma di Lombardia e Veneto (kmq 51.000), ma avente una popolazione di circa 7 volte inferiore, pari a circa 1.740.000 abitanti. Bestiame e foreste costituivano le maggiori attività economiche e d'esportazione. Sui circa 96,6 milioni di corone dell'intera esportazione bosniaca – precisa Maranelli – più di 27 milioni spettano a legname, carbone e torba. Mentre assommava a 18 milioni di corone l'importo per gli animali da macello e da tiro esportati. Il maggior prodotto industriale, quello chimico, non raggiunge i 9 milioni. La presenza economica italiana appariva assolutamente irrisoria: «Lo sfruttamento delle foreste è quasi tutto in mano di capitalisti austro-ungarici e l'unica ditta italiana che vi partecipi è quella del Feltrinelli di Milano».²⁶ La maggior parte del legname bosniaco si dirigeva a Fiume, ma anche, lungo il corso della Narenta, a Mectovic, divenuto un nuovo emporio raggiunto da vapori marittimi e collegato a Gravosa per ferrovia: «L'Austria, con una spesa di 7-8 milioni, ha infatti reso navigabile la Narenta fino a 20 km dalla foce per vapori di 3 metri di pescante e di moderato tonnellaggio, e vapori italiani e austriaci salgono fino a Mectovic per tornare indietro carichi di legnami, o trascinando anche rimorchiati barconi [...]. I velieri risalgono il fiume più stentatamente, perché scarseggiano i rimorchiatori [...] mentre al ritorno, per la rapidità della corrente, sono costretti a far strisciare l'ancora nel fondo del fiume».²⁷ Per il trasporto del legname verso l'Ungheria si stava allora studiando il modo di rendere navigabile la Bosna. Trieste, intanto, mediava il commercio dei legnami lavorati per le botti: «Il commercio delle doghe da botti è quasi tutto in mano di triestini, e l'Italia acquista di tale articolo quantità minori che la Francia e la Germania».²⁸

Se in Dalmazia gli ovini ascendevano a 888.000 capi e i bovini a 108.200, in Bosnia-Erzegovina salivano rispettivamente a 3.231.000 capi e a 1.416.000. I dati delle esportazioni dalmato-bosniache di animali apparivano significativi: nel 1905 si esportavano circa 18.000 cavalli; 104.000 bovini; 89.000 ovini; quasi 57.000 caprini e 40.000 suini vivi o macellati. Le industrie dei prodotti animali progredivano continuamente e avevano raggiunto il sesto posto (circa 6 milioni di corone) nel paniere dei beni esportati. Si esportavano, inoltre, 2.000.000 di chili di lana e 300.000

²⁶ MARANELLI, *Sui rapporti economici con l'altra sponda dell'Adriatico*, cit., p. 151.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

pezzi di pellame.

Sebbene non molto estese, progredivano anche le colture. Nel 1906, i cereali occupavano circa 650.500 ettari di cui quasi 288.000 erano destinati a granturco. Gli orti, e soprattutto i prugneti, occupavano un'area di 500 kmq. La tipica produzione di prugne, nel decennio 1894-1904, aveva raggiunto una media annuale di circa 1,8 milioni di quintali, costituendo uno dei maggiori mercati europei per le prugne secche. Ma la loro esportazione veniva ancora mediata da Vienna o da Budapest. L'amministrazione asburgica aveva ottenuto tali risultati seguendo, nelle terre del demanio bosniaco, una politica di colonizzazione. Aveva fatto insediare molte famiglie di agricoltori stranieri: 1.299 fino al 1900, soprattutto tedeschi e ungheresi, ma non mancavano italiani, olandesi e polacchi.

Per la Bosnia, Maranelli prevedeva un possibile futuro industriale per la presenza di discrete risorse minerarie (giacimenti di lignite a Zenica e Tuzla e di ferro nel Nord-Ovest) e di abbondanti corsi d'acqua. L'export minerario principale della Bosnia – scriveva il geografo – era così composto: materie chimiche per circa 8,7 milioni di corone; ferro e ferracce per 7,6 milioni; olii minerali, carbone, catrame per 2,3 milioni; altri minerali per 1,3 milioni di corone. Ma si dovevano importare i prodotti industriali della metallurgia, i tessuti di lana e le pelli conciate. Dopo i cereali (importati per 18,45 milioni di corone) entravano nel paese tessuti vari, coloniali, ferro bevande, pelli, e anche animali da macello e da tiro. Nel 1905, a conferma dell'avvio di un qualche sviluppo economico, l'export complessivo bosniaco, con circa 97 milioni di corone, aveva superato l'import, pari a quasi 93 milioni, ribaltando significativamente il rapporto dei dati del commercio estero del 1889: «Non si deve negare – ribadiva il professore – che il merito principale di questo poderoso progresso spetta all'amministrazione austriaca specialmente per i sacrifici fatti per munire la Bosnia di buone vie di comunicazione [...], oggi una linea da Slav Brod a Mectovic attraversa nel bel mezzo tutta la Bosnia dal confine ungherese all'Adriatico».²⁹ Ma ancora molto doveva esser fatto per articolare capillarmente i rami laterali di questo asse ferroviario, soprattutto nel ricco Nord-Ovest. Sappiamo oggi che, anche con quegli investimenti, l'Austria-Ungheria cercava di legare a sé, sempre più stabilmente, la Bosnia e l'Erzegovina prima di annetterle, volendo contrastare ogni ipotesi di panslavismo balcanico o di "Grande Serbia".

²⁹ *Ibid.*, p. 153.

I traffici italiani con i porti dalmati

Nel 1906 – ammetteva lapidario Maranelli – l'Italia ha avuto con la Dalmazia un «ben meschino commercio»: ³⁰ ha importato dalla Dalmazia per poco più di 2 milioni di lire, pari a 2,2 milioni di quintali di merci e 827 capi di bestiame. Ha esportato in Dalmazia soltanto per 1,7 milioni di lire per circa 360.000 quintali di beni. Il maggior acquisto fatto dall'Italia è quello del legname bosniaco: oltre 1,5 milioni di quintali. Ma importa (a Venezia e Chioggia, Ravenna, Rimini e Pesaro, Ortona e Molfetta) anche lignite e carbon fossile (circa q. 602.000) dei monti Promina. La sansa (q. 16.125) e le pietre da cemento (q. 12.600) vengono acquistate dal Meridione, soprattutto da Bari. Molto minori risultano gli altri generi importati: dal pesce secco al maraschino. Pochi anche i cavalli (792 nel 1906), le pelli e la lana. Ma i conciatori italiani, preminentemente piemontesi e napoletani, li acquistano a Trieste. Le esportazioni italiane, a causa del nuovo trattato di commercio, si erano ulteriormente ridotte, passando dagli oltre 3 milioni del 1901 a 1,8 milioni del 1906. Erano costituite prevalentemente da materiali da costruzione (mattoni, tegole pozzolane ecc.) richiesti dall'industria alberghiero-turistica e per le opere pubbliche austriache. Nel 1906, Marche e Veneto hanno esportato 257.000 quintali di tali materiali. Ma, in valore, «certamente il primo posto è occupato dai prodotti vegetali (ortaggi e frutta fresche, frutta secche, aranci, ecc.), per la maggior parte spediti dai porti meridionali italiani [...] a Zara, Spalato Ragusa, ecc., per circa 27.000 quintali». ³¹ Seguono poi gli zolfi (q. 24.500); la crusca (q. 23.000); le vinacce (q.11.000) e infine il fieno e la paglia (q. 5.700). Secondo Maranelli, il futuro, per i laterizi italiani, si annunciava preoccupante qualora fosse terminata la fase delle costruzioni pubbliche e private, mentre le maggiori speranze venivano riposte nei prodotti agricoli, e tra questi il «vino di lusso» che avrebbe potuto sostituire il bianco da taglio.

La penetrazione economica italiana nei Balcani

L'Italia cominciava a muoversi nel vicino e vicinissimo Oriente con una sua più articolata, sebbene non facile e talvolta contraddittoria, attività diplomatica, accompagnata da un complesso di iniziative economiche e

³⁰ *Ibid.*, p. 154.

³¹ *Ibid.*, p. 155.

finanziarie. Naturalmente lo faceva come poteva farlo la “più piccola delle grandi potenze”, e impegnando nel suo “imperialismo minore” le sue non ridondanti risorse.

«Una serie successiva di imprese italiane, o con prevalenza di capitali italiani – osservava appunto Maranelli –, hanno fatto sviluppare gl’interessi nazionali in tutta la Balcania, dal Montenegro all’Albania, alla Macedonia, alla Serbia e alla Bulgaria, a Costantinopoli ed anche nell’Asia turca, assorbendovi un complesso di capitali di circa 30 milioni. Questi anche sommati con gli altri capitali italiani impegnati da epoca più antica nella Turchia, specialmente a Costantinopoli e a Salonico, son sempre una ben piccola cifra di fronte ai 522 milioni di lire impegnate dai tedeschi nelle ferrovie e nelle banche e in imprese industriali e ai 766 milioni francesi impegnati in eguali imprese e nei beni immobili; ma sono l’indizio del nostro risveglio, la caparra del nostro progresso avvenire». ³² Vediamo, dunque, come il geografo riassumeva le principali attività italiane fuori dal Montenegro, delle quali era principale protagonista l’imprenditore-finanziere semi-diplomatico Giuseppe Volpi di Misurata. ³³ «In Macedonia la Società delle miniere d’Oriente, composta tutta da capitalisti veneziani, ha studiato ben 80 giacimenti minerari, e i suoi ingegneri conoscono perciò il paese palmo a palmo. In Serbia fin da 10 anni indietro, il comm. Volpi, anima di tutte queste imprese apriva a Nisch la prima casa d’esportazione italiana che ancora funziona. A Vranja fu aperto uno stabilimento per la trattazione del minerale di zinco e di piombo fornito dalla miniera di Mossul, presso Blagodat in Bulgaria, cui fu congiunta da una strada eseguita dalla stessa impresa, di nome bulgara, ma di capitali italiani.

³² *Ibid.*, pp. 157-158.

³³ Cfr. S. ROMANO, *Giuseppe Volpi. Industria e finanza tra Giolitti e Mussolini*, Milano, Bompiani, 1979. Sulle iniziative estere di Volpi e del veneto conte Foscari (in Italia aveva operato attraverso la *SADE*, una compagnia per l’elettrificazione, in società con Breda e Orlando), che si avviarono in Montenegro nel 1903, col redditizio monopolio, per Volpi e per la casa regnante locale, della produzione e della distribuzione del tabacco, scrive diffusamente anche il Webster. Su Volpi e i suoi soci così sintetizza: «Di fatto nel Levante operavano tre principali gruppi con interessi politici e capitalistici. Gli ‘amici’ veneziani della Banca Commerciale erano di gran lunga il nucleo più importante, giacché la loro attività comprendeva ogni genere d’impresa e si manifestava ovunque essa avesse la possibilità di una minima entrata. Il gruppo “Ansaldo” agiva solo a Costantinopoli e faceva molto affidamento sulla propria influenza nei circoli diplomatici e governativi». R.A. WEBSTER, *L’imperialismo industriale italiano, 1908-1915. Studio sul prefascismo*, Torino, Einaudi, 1974, p. 376. Volpi sarà destinato a svolgere un crescente ruolo finanziario e anche politico-diplomatico soprattutto dalla pace italo-turca di Losanna del 1912, e poi sotto il regime mussoliniano col breve governatorato di Tripolitania. Su Volpi in Montenegro vedi *infra*.

Italiane anche, ma genovesi, sono le iniziative di Varna e di Rustciuk. Di recente poi è sorta, anch'essa per iniziativa del Volpi, la "Società commerciale d'Oriente", che è forse la più importante di tutte, come quella che non solo ha assorbito la "Società delle miniere d'Oriente" e dirige, o controlla le altre; ma si propone di esercitare il servizio di banca nella capitale dell'impero turco, con agenzie nei principali centri dove più attivi sono divenuti i traffici italiani».³⁴

Il Montenegro

Il piccolo Stato montenegrino, patria della regina Elena, moglie di Vittorio Emanuele III, costituiva per l'Italia un'eccezione interessante rispetto al restante panorama balcanico. Qui si era infatti concentrata l'attività di penetrazione economica e d'influenza politica del regno sabauda, nonché la stessa riflessione logistico-strategica della Regia Marina, che, da sempre alla ricerca di una sua buona base sulla costa adriatica orientale, ipotizzava la costituzione di un suo futuro punto d'appoggio nel porto di Antivari. Ma per il momento si trattava solo dell'intervento di un consorzio industriale-finanziario d'impresе private (la "Compagnia di Antivari"), perché le clausole degli accordi di Berlino (art. 29)³⁵ vietavano l'accesso nei porti montenegrini ad ogni nave da guerra europea, affidando a piccoli scafi austriaci il solo controllo di quelle coste. Questi vincoli, però, verranno meno in seguito all'annessione della Bosnia-Erzegovina, consentendo una più ampia effettiva discrezionalità al Montenegro e ai suoi interlocutori.

Maranelli, per parte sua, alieno da ogni espansionismo imperialistico e militare, così prospettava i rapporti italo-montenegrini: «Nella muraglia difficilmente attaccabile da ogni nostra iniziativa economica sull'altra sponda dell'Adriatico, costituita a nord [dai] possessi diretti e indiretti dell'Austria, e a sud dall'inerte dominio turco, unica soluzione di continuità presenta il piccolo Montenegro (kmq 9.080 e 250.000 abitanti). Grande poco meno della Basilicata, montuoso come questa ne ha una popolazione pari quasi alla metà. [...] Presenta un particolare interesse per l'Italia, appunto come remora all'invadente *Drang nach Osten* dei teutoni, e come paese simpatizzante con noi per somiglianza di tradizioni e per recenti legami dinastici. Attrasse perciò più d'ogni altro paese balcanico l'attenzione degli studiosi italiani in questi ultimi tempi, e divenne il campo

³⁴ MARANELLI, *Sui rapporti economici con l'altra sponda dell'Adriatico*, cit., p. 157.

³⁵ Cit. in MANTEGAZZA, *Storia della guerra mondiale*, cit., pp. 39-40.

dove più si svolse la nostra azione economica». ³⁶ Per ovvie ragioni si taceva lì dell'azione politico-diplomatica. Dal confronto fatto da Maranelli tra i dati 1901 e 1905 dell'import-export italo-montenegrino, risultava come l'Italia, nel 1901, avesse importato dal Montenegro per un totale di L. 116.000, balzato a L. 941.000 nel 1905, dopo un triennio di lievi incrementi, in virtù di una modifica della legislazione italiana per l'importazione della carne. Nel 1905, i cavalli costituivano l'importazione maggiore (L. 643.000), seguiti dalle vacche (L. 165.000), dalle lane lavate (L. 21.000), dagli ovini (L. 19.000), dal pesce in salamoia (L. 17.000), da legna e canne di vimini (L. 16.000), da caprini e bovi (rispettivamente L.14.000 e L. 11.000); altri animali per minori importi. Le esportazioni italiane, però, erano di gran lunga inferiori rispetto alle importazioni sebbene fossero cresciute da un totale di L. 11.000 del 1901 a L. 24.000 nel 1902, e a L. 54.000 nel 1903. Un relativo boom si era verificato nel 1904, raggiungendo L. 238.000, quando si erano iniziati i lavori per gli impianti della Compagnia di Antivari, creata da Volpi. Ma erano presto diminuite a L. 149.000 nel 1905. La voce "metalli e macchine ecc." – spiega il geografo – è balzata, appunto, da L. 3.000 del 1901 a L. 33.000 del 1905, costituendo qui la maggior voce dell'export. Seguono con L. 32.000 i tessuti di seta e con L. 23.000 i vini e gli spiriti. La carta e i libri, con L.19.000, superano la voce "riso, farine e paste" (L. 14.000) e quella "lavori di legno, vetture, ecc." (L. 13.000). La voce "cera" e quella "confetti, conserve e dolci" raggiungono entrambe L. 3.000, mentre a L. 2.000 si fermano "ombrelli e mercerie" e "sapone comune".

A fronte di tali dati sul commercio italo-montenegrino, l'intero import del Montenegro, nel 1905, aveva raggiunto i 4,6 milioni di lire, mentre il suo export complessivo aveva appena superato 1,7 milioni di lire. L'Austria, dunque, continuava ad essere il suo partner commerciale principale, anche se ormai si delineava una maggiore presenza economica e commerciale italiana in Montenegro.

In Montenegro, inoltre, l'Italia, con le stazioni radio-telegrafiche Bari-Antivari aveva da poco emancipato quel paese dal vincolo austriaco del cavo telegrafico Trieste-Cattaro. Ma ben più importante appariva l'attività del sindacato veneziano per liberare i commerci italiani dai pedaggi doganali che le nostre merci dovevano pagare alla dogana austriaca del porto di Cattaro, da dove raggiungevano il Montenegro. Una naturale via alternativa di penetrazione – osserva Maranelli – è costituita dalla Bojana,

³⁶ MARANELLI, *Sui rapporti economici con l'altra sponda dell'Adriatico*, cit., p. 156.

fiume che ad una delle sue foci vede il porticciolo di San Giovanni di Medua. La Bojana era aperta alla libera navigazione internazionale per il primo tratto, fino a Oboti; mentre da lì e fin dentro il lago di Scutari solo alla navigazione turca e montenegrina. Ma il porto e il fiume avevano cattive condizioni idrografiche e presentavano forti difficoltà d'attracco; inoltre, mancavano le strade sufficienti ai collegamenti con le cittadine dell'interno. Ma proprio questa situazione geografica – secondo Maranelli – aveva finito col facilitare l'iniziativa di Volpi: «Il governo del Montenegro [...] preferì attuare il progetto della costruzione d'un porto ad Antivari, ricongiunto con una ferrovia al lago di Scutari, a Vir Bazar. Ed ecco sorgere la Compagnia del porto di Antivari, interamente con capitali italiani, con personale tecnico italiano, che domanda e ottiene la costruzione del porto di Antivari e della ferrovia Antivari-Vir e la concessione della navigazione sul lago di Scutari. Il porto d'Antivari che è già in costruzione sorge in posizione felice nella rada omonima, esposto solamente a greco-maestro, per ripararlo dal quale si costruisce una diga, mentre un'altra chiuderà lo specchio d'acqua. [...] Costruita la banchina, nell'immediato entroterra sorgerà la nuova Antivari (la vecchia dista circa 5 chilometri) la cui vita dipenderà non solo dal traffico del porto, ma anche dalle industrie che pensa d'impiantare nella zona franca vastissima che il governo le ha concesso per 90 anni».³⁷

La Compagnia stava costruendo vari approdi su tutti gli scali principali del lago e poi avrebbe costruito anche dei magazzini per lo stoccaggio delle merci. Intanto, con un servizio di carri, già cominciava a collegare il lago con l'interno. Quattro vaporette della compagnia, ma battenti bandiera montenegrina, garantivano l'attraversamento del lago, mentre un battello più piccolo, nella buona stagione, discendeva la Bojana fino a San Giovanni di Medua. Quest'ultima concessione aveva durata sessantennale. La stessa Compagnia aveva iniziato la costruzione della ferrovia Antivari-Bar, lunga 36 chilometri, con un tunnel di m. 1.600. Però – come precisava il professore – questa ferrovia, necessaria a collegare il Montenegro all'Albania settentrionale non poteva certo costituire un'alternativa alla fondamentale ferrovia longitudinale austriaca, allora in via di realizzazione: la Saraievo-Mitrovitza-Salonicco. D'altra parte, era ormai esplicito lo scontro politico per le ferrovie balcaniche tra Austria e Germania, da una parte, e Francia, Italia, Russia e Serbia, dall'altra.

Per le sue iniziali politiche di modernizzazione del paese, il governo

³⁷ *Ibid.*, pp. 158-159.

montenegrino aveva fatto ricorso ad un prestito italiano, cosicché la società veneziana aveva ottenuto come garanzia l'affidamento del monopolio del tabacco, costituendo la "Regia cointeressata dei tabacchi" del Montenegro. In tal modo, il Montenegro – sosteneva Maranelli – emancipandosi dai vessatori incettatori turchi e albanesi, non solo garantiva nuovi proventi all'erario, ma migliorava la qualità del tabacco coltivato, rialzando le sorti della sua agricoltura. Non si poteva, però, negare che tale monopolio stesse comportando l'ostilità di ampi settori della popolazione non più autorizzata a coltivare o acquistare il tabacco liberamente: «Ma – aggiungeva Maranelli – è innegabile che la Regia ha prodotto due grandi vantaggi. Ha fatto sorgere a Podgoritza uno stabilimento industriale che occupa circa 340 operai montenegrini (300 donne e 40 uomini) [...]. Ha rialzato le sorti di ben 7.000 famiglie d'agricoltori, che attendono alla coltura del tabacco, le quali dalla Società del monopolio hanno non solo appreso, per mezzo dei campi sperimentali tenuti da coloni leccesi, il modo di coltivare razionalmente il tabacco, ma hanno anche ottenuto uno smercio sicuro, costante e a un prezzo equo, del loro prodotto». ³⁸ E infatti era presto migliorata la qualità del prodotto, determinando in soli quattro anni una triplicazione del valore dei terreni destinati alla sua coltivazione.

Non risultava, però, alcun progresso nella maggiore attività del paese: l'allevamento del bestiame, a cui venivano destinati pascoli per 456 kmq – mentre i terreni coltivati occupavano solo 326 kmq. Eppure, secondo Maranelli, un più moderno metodo di allevamento, dati gli ottimi pascoli, avrebbe potuto molto migliorarne la resa economica.

Analogo discorso valeva per lo sfruttamento delle grandi ricchezze forestali così tanto carenti in Europa: «Sono due campi questi, il bestiame e il legname, che potranno essere aperti all'iniziativa italiana, non appena lo stato delle comunicazioni lo permetterà». ³⁹ Intanto, opportuni accordi doganali avrebbero potuto da subito migliorare l'interscambio italo-montenegrino: «[I] prodotti che devono costituire le basi dell'accordo commerciale fra i due paesi non possono essere per ora che il bestiame e i prodotti derivati per l'esportazione, il vino e i prodotti industriali, specialmente i tessuti». ⁴⁰ Una diversa politica daziaria poteva incrementare sensibilmente l'interscambio, tanto più che le regioni meridionali italiane

³⁸ *Ibid.*, p. 160.

³⁹ *Ibid.*, p. 162.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 163.

erano povere di bestiame, mentre apparivano molto ridotti i costi del trasporto marittimo.

L'Albania

La relazione di Maranelli considerava più analiticamente i rapporti italo-albanesi.⁴¹ Dei quattro *vilayet* albanesi, i due propriamente tributari dell'Adriatico erano quelli di Scutari e Jänina – questo diventerà greco dopo la seconda guerra balcanica – mentre quelli interni (Cossovo e Monastir) gravitano lungo l'asse ferroviario "austro-turco" Monastir-Salonico. I dati sui commerci di Scutari, ritenuti abbastanza attendibili, si fermavano al 1902, mentre per Jänina, grazie alle informative dell'Agenzia commerciale italiana del posto, giungevano fino al 1905. Tra 1902 e 1905, il commercio di Jänina era cresciuto del 27%, passando da 11,3 milioni di lire a 14,2 milioni. Scutari, con un incremento analogo, saliva da 9 milioni del 1902 a 11,5 del 1905. Si poteva, dunque, stimare in circa 25,5 milioni l'intero commercio dell'Albania adriatica. Una parte delle esportazioni skipetare (L. 2,5 milioni nel 1902) era costituita da pelli secche e salate (L. 550.000), lane (L. 400.000), carbone e legna da ardere (L. 325.000), uova (L. 235.000), olio e granone (entrambi L. 125.000). Un'altra parte riguardava il bestiame (L. 67.000), l'avena (L. 49.000), il pollame (L. 45.000), il tabacco (L. 20.000). Seguivano altri generi minori, fino alle tartarughe e alle corna d'animali, per importi di poche migliaia di lire.

Questa esportazione era destinata per il 50% all'Austria, per il 25% all'Italia, seguite poi da Turchia, Grecia, Malta, ecc. Le pelli, come al solito, venivano acquistate dall'Italia a Trieste, dopo che misure sanitarie ne avevano impedito l'importazione diretta.

Indicativi risultano alcuni dati sul movimento del porto di Durazzo nel 1904. Lì, 187 vapori e 3 velieri austro-ungarici stazzavano complessivamente t. 173.591, mentre i 104 vapori e i 34 velieri italiani superavano di poco t. 68.500. Due vapori e 218 velieri turchi sfioravano appena t. 20.000, mentre i 17 vapori greci e i 40 velieri non raggiungevano le 10.000 tonnellate. Un solo vapore batteva bandiera montenegrina, ma questa sventolava anche su ben 95 piccoli velieri, raggiungendo un totale di

⁴¹ Più in generale, per i rapporti politici e poi anche militari, si veda: A. BIAGINI, *Storia dell'Albania contemporanea*, Milano, Bompiani, 2005 [1998] e Id., *Momenti di storia balcanica (1878-1914). Aspetti militari*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 1981.

t. 5.000. Soltanto 3 vapori britannici, per t. 770, avevano attraccato allora in quel porto: «Nel *vilayet* di Jànina la situazione è poco diversa per rispetto alle esportazioni [di Scutari]. Queste sono ascese nel 1905 a L. 7.106.250; il primo posto è occupato dall’Austria con 2.297.100, il secondo da noi con 2.199.150, il terzo dalla Grecia con 1.232.000». ⁴² Dell’intero importo, quasi 6,2 milioni erano composti dai seguenti articoli: formaggio (1,8 milioni), pelli secche (L. 890.000), bitume (L. 790.000), lana (L. 560.000), sanse (L. 550.000), burro (L. 455.000), bestiame (L. 450.000), olio (L. 377.000), olive salate (L. 195.000). L’Italia assorbiva quasi interamente l’esportazione albanese di formaggi e oltre la metà di quella del bestiame, dei volatili, delle uova e dei giunchi. Comunque, negli ultimi quattro anni l’import italiano aveva quasi raggiunto quello austriaco che, ancora nel 1902, era invece quasi il triplo dell’italiano.

Le importazioni albanesi nei due *vilayet* ammontano, nel 1905, a circa 13 milioni di lire. A Jànina superano appena i 7,1 milioni e sono costituite, in valore, principalmente da farine (1,4 milioni), cotonami (1,6 milioni), zucchero (L. 560.300), pelli naturali (L. 398.000), caffè (L. 286.100), filati di cotone e sete (tra le 142.000 e le 150.000 lire). Però questi dati non erano univoci, come riconosceva lo stesso Maranelli. Invece, risultavano sicuri quelli relativi alle esportazioni italiane. Il Regno esportava a Jànina cotonami (L. 690.000), superando l’Inghilterra che esportava per L. 385.000, seguita a grande distanza da Belgio, Grecia e Austria. A Scutari e Durazzo i cotonami italiani arrivavano da Trieste e, dunque, nelle statistiche non venivano direttamente attribuiti all’Italia. Le farine nazionali risultavano al terzo posto dopo le turche e le francesi. Battevano, però, decisamente quelle austriache (L. 212.500). Ciò si ripeteva anche a Durazzo (346.800 piastre contro 108.700) e ancor più a Scutari, dove l’Italia esportava il quadruplo delle farine austriache. Invece – affermava Maranelli – per lo zucchero l’Italia non aveva potuto iniziare alcuna concorrenza e l’Austria dominava sovrana sui mercati dei due *vilayet*, mentre nell’esportazione del caffè era appena incominciata una debole concorrenza dei commercianti genovesi (a Jànina per L. 49.875). Nell’export delle pelli naturali, l’Italia aveva conquistato il primato nel *vilayet* meridionale (L. 224.500), seguita a grande distanza dalla Francia, dall’Austria e dalla Grecia: «[...] Nel *vilayet* di Scutari, invece, nel 1901 importava [l’Italia esportava] circa l’8% delle pelli conciate che vi entravano (circa 115 mila lire), mentre a Jànina introduce circa 2/5 dello stesso articolo (imp.

⁴² MARANELLI, *Sui rapporti economici con l’altra sponda dell’Adriatico*, cit., p. 167.

[esportazione] italiana 19.500, totale 49.300)». ⁴³ Per le stoffe di lana, l'Italia aveva da poco ottenuto il primato (L. 115.000) a Jànina, seguita dall'Inghilterra. Circa Scutari, Maranelli poteva dire soltanto che un fornitore albanese di abbigliamento militare acquistava in Italia. Per le sete, l'Italia dominava a Jànina (L. 125.000). Nel *vilayet* del Nord, nel 1901, ufficialmente non risultavano importazioni dall'Italia, perché transitavano da Trieste. I "filati di seta per ricamo" provenivano già allora dall'Italia, per L. 18.000.

Maranelli accennava anche a una società commerciale barese, che operava nel nuovo settore petrolifero: «Il petrolio, che fino a poco fa perveniva a Jànina o dalle raffinerie austriache, o dalla Russia pel tramite dei porti turchi, ha incominciato anche a pervenirvi, pel tramite d'una casa barese, dai depositi italiani della Società Italo-americana nel 1905, e sembra che nel 1906 questa si sia accaparrata la maggior parte del consumo. La stessa casa ha iniziato anche un discreto lavoro a Scutari». ⁴⁴

L'Austria dominava a Jànina nell'esportazione degli spiriti, del rum e della birra, come nei fazzoletti colorati. Anche il vino italiano incontrava serie difficoltà: «I nostri vini mal resistono alla concorrenza greca nell'Albania meridionale e a quella turca nella settentrionale; ma il consumo di vino è limitato». ⁴⁵ A Jànina, però, l'Italia aveva l'esclusiva nello zolfo (L. 17.380) e nei pallini di piombo (circa L. 6.000). Manteneva il primo posto anche nei cordami (L. 33.750), nelle flanelle di lana (L. 12.500), nei tappeti e canevasci (L. 21.850), per i fiammiferi (L. 26.000), le terraglie (L. 15.500), i tessuti di lino (L. 8.500), la carta da imballaggi (L. 10.350). Vendeva anche medicine, droghe e colori (L. 37.500), riso (L. 11.900), fez (L. 8.750), carta bianca (L. 3.400), vetrami (L. 5.250), sapone (L. 800). Invece – lamentava Maranelli – non contava nulla nell'esportazione di chiodi, ferro, macchine da cucire, pellicce, rame, tabacco in foglia, gioielli, carta da sigarette. Poche erano, invece, le informazioni su Scutari: qui, gli italiani esportavano nel 1901 agrumi, candele di cera, carta, cordami, cotonei filati, fiammiferi, frutti secchi, liquori, paste, seta greggia, terraglie. A Durazzo, nel 1902, si esportavano dall'Italia, per valori superiori alle lire 1.000, calce viva, fichi secchi, terraglie, vestiti. Ma il geografo si diceva certo che nelle due cittadine del nord-ovest fossero poi aumentate considerevolmente le nostre esportazioni. Nel commercio delle farine,

⁴³ *Ibid.*, p. 170.

⁴⁴ *Ibid.*, pp. 170-171.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 171.

l'Italia aveva certamente vinto la concorrenza austriaca. Per il *vilayet* di Jànina, i dati degli anni 1900-1906 chiarivano bene il ribaltamento realizzatosi a favore dell'Italia. All'inizio del secolo, infatti, le esportazioni austriache raggiungevano l'importo di L. 2.035.475, mentre quelle italiane si fermavano a 438.000. Nel 1904, si era raggiunta la parità tra le due nazioni intorno a 1,7 milioni per ciascuna. Nel 1905, l'Italia superava i 2 milioni, mentre l'Austria arretrava a 1,6 milioni, su un totale delle importazioni di Jànina pari 7,1 milioni: insieme le due potenze fornivano oltre il 50% delle importazioni del *vilayet*.

In ogni caso, considerando il commercio totale di queste due regioni albanesi (circa 25,5 milioni di lire) in rapporto a 1,1 milioni di abitanti, la media pro-capite appariva molto bassa: era pari a L. 23. Il dato era pertanto indicativo delle arretrate condizioni economiche dell'Albania, e confermava quanto altri analisti italiani considerati da Maranelli (Baldacci, Meneghelli, Macchioro e Barbarich) avevano già bene illustrato.

Maranelli li sottolineava soltanto i nessi intercorrenti tra gli esigui commerci, la mancanza di industrie, la scarsa produzione agricola e forestale, la scadente produzione di bestiame. Tutto ciò gli sembrava discendere non dalla mancanza di risorse naturali, ma a causa di «uno stadio di civiltà molto arretrato». ⁴⁶ In effetti, sosteneva, «l'unica povertà naturale dell'Albania è forse quella mineraria se si eccettuino le miniere di bitume di Selenitza nel distretto di Valona, le quali disgraziatamente sono sfuggite alla iniziativa italiana, cui erano state offerte, per cadere in mani francesi». ⁴⁷ Il manto forestale, invece, era estesissimo. Lungo l'intera costa a sud del Drin e nello stesso Epiro (tra Valona e Kimara), a querce, olmi e frassini si accompagnavano legni pregiati. Nelle zone montuose interne dell'Albania settentrionale, ai faggi si aggiungevano, a maggiori altitudini, gli abeti. Nelle foreste meridionali predominavano le conifere. Lo scarso sfruttamento economico forestale riguardava soltanto le zone marittime. La ditta genovese "Firpo e Barberis" – esemplificava il professore – ha iniziato solo dal 1904 lo sfruttamento dei boschi durazzeschi. Ma si diceva speranzoso che ciò sarebbe risultato di stimolo per altri italiani. Gravissimo, però, gli appariva il problema delle comunicazioni stradali con l'interno, in particolare quali vie occorresse utilizzare tra i numerosi fiumi (dal Drin al Semeni), dopo le opportune opere di canalizzazione. Nelle campagne, le fertillissime terre venivano allora destinate prevalentemente a pascolo

⁴⁶ *Ibid.*, p. 173.

⁴⁷ *Ibid.*

naturale. Le coltivazioni principali, quelle del mais, dell'orzo, dell'avena e del grano, davano adito soltanto a una saltuaria esportazione nei periodi di raccolti particolarmente sovrabbondanti; invece, nei bassopiani alluvionali interni, come in quelli acquitrinosi e lungo i corsi dei fiumi, tramite drenaggi e irrigazioni si sarebbe potuto procedere, con successo, alla coltivazione del riso, delle barbabietole da zucchero (come auspicava ripetutamente il console italiano a Jànina, Millelire) e dello stesso cotone che – lo ricordava Maranelli – veniva allora coltivato tra grandi difficoltà nell'arida Puglia. Bisognava, poi, notevolmente modernizzare la coltivazione dell'ulivo, ben presente nelle zone costiere – già veneziane – di Durazzo, di Valona e di Scutari. E in questo senso, Maranelli riteneva che la consolidata esperienza pugliese avrebbe dovuto spingere gli imprenditori meridionali ad assicurarsi una parte delle produzioni olearie albanesi. Oggi – argomentava – «la sansa [albanese] per lo più invece prende la via della Grecia; l'olio scadentissimo di produzione locale si dirige a Trieste per uso industriale; e due soli industriali, il pugliese Mastrodonardo e la ditta A. Berio e C. di Lucca hanno impiantato presso Valona due frantoi moderni».⁴⁸ Ma i più alti dazi imposti dai nuovi trattati commerciali minacciano di vanificare quel lavoro o di renderlo inutile per l'Italia. Le colture della vite e del gelso trovavano forti limiti nell'ignoranza agronomica di quelle popolazioni. Invece, una sviluppata sericoltura poteva risultare di grande interesse per gli agricoltori e i filandieri italiani.

Il giudizio complessivo sulla situazione economico-sociale skipetara, dunque, non poteva che essere negativo, eppure Maranelli intravedeva qualche discreta possibilità di sviluppo: «Lo stato di depressione in cui si trova l'agricoltura albanese ha profonde cause sociali, che non scompariranno facilmente: difetto di braccia e di capitali, gravosi sistemi di locazione e di esazione delle imposte e soprattutto, cause di tutte le miserie albanesi, mancanza di strade. Ma che lo straniero possa utilmente tentar qualche iniziativa agricola in Albania, almeno in alcune parti litoranee, e sopra tutto nel *vilayet* di Jànina più aperto alla civiltà occidentale, lo dimostra il fatto che è già ben riuscito qualche tentativo come, per esempio, quello ricordato dei frantoi a Valona, quello di alcuni coloni leccesi a Valona stessa, e quello di colonizzazione nello stesso distretto intrapreso da un signore ungherese, che vi trasportò macchine e uomini dal suo paese, traendone buoni frutti. Il tentativo, però, fu troncato dalla morte del

⁴⁸ *Ibid.*, p. 175.

concessionario».⁴⁹

Primitivo appariva anche l'allevamento del bestiame, che pure costituiva la principale ricchezza del paese. La transumanza – spiegava Maranelli – richiede grandi spazi per i capi e li sottopone a lunghi e faticosi viaggi. Inoltre, i foraggi sono spesso scarsi e non si provvede con i mangimi. Cosicché le carni animali, le lane ed il latte non sono di buona qualità. Di conseguenza, l'industria casearia risultava scarsa e concentrata al Sud. E produceva formaggi scadenti (il *mannur*, importato prevalentemente dall'Italia). La pesca nei laghi appariva discreta, però anche l'industria ittica avrebbe dovuto progredire molto nella conservazione del pesce, per la bottarga e per il caviale. La pesca marittima non veniva praticata dagli indigeni, ma da pescatori pugliesi e chioggiotti, nonostante l'Albania avesse una costa di oltre 500 chilometri, compresa tra Prevesa, a sud, ed Antivari a nord. Un suo incremento – sosteneva Maranelli – allenterebbe la crescente tensione tra i pescatori italiani e i dalmati: «Le fiorenti città della costa pugliese, spesso sprovviste di sufficienti quantità di pesce, presenterebbero ottimi mercati di consumo, quand'anche non fosse possibile instradare il prodotto di tali pesche verso maggiori mercati interni [...]. Tentativi ben riusciti sono già stati fatti da pescatori chioggiotti in vicinanza di Medua e da pescatori pugliesi, anche lungo tutta la restante costiera».⁵⁰

Anche la caccia, in Albania, poteva subire un incremento, magari consentendola anche agli stranieri tramite una significativa riduzione delle allora forti tasse. Si sarebbero esportate beccacce, beccaccini e anitre selvatiche. La stessa avicoltura avrebbe potuto svilupparsi meglio. In tal caso – diceva Maranelli – i piroscafi della compagnia “Puglia” dovevano attrezzarsi con celle frigorifere per la conservazione della cacciagione e dei pesci.

Nei due *vilayet*, tranne le conerie di Jänina, l'industria era praticamente assente. Eppure, l'utilizzo della forza motrice dei vari corsi d'acqua avrebbe potuto consentire una fioritura delle industrie del legno, delle pelli e delle lane. I capitali albanesi, però, restavano scarsi, nonostante i miglioramenti dovuti alle rimesse degli emigranti dalle Americhe. E questo, tra l'altro, ridimensionava le aspettative di successo di una possibile attività bancaria italiana: «Temiamo, perciò, che sia ormai tardi per l'impianto della tanto

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ *Ibid.*, p. 176.

invocata banca italiana a Jànina». ⁵¹

Le comunicazioni fluviali interne apparivano peggiori: «L'unica via navigabile interna attualmente è quella della Bojana sino al lago di Scutari, aperta a tutte le bandiere fino ad Oboti, al di là solo alla montenegrina ed della ottomana. La “Puglia, la “Ragusea”, la “Compagnia del porto d'Antivari” hanno tutte e tre dei piccoli vaporini di circa 200 tonnellate, con poco più d'un piede di pescante, che nominalmente fanno servizio da San Giovanni di Medua a Scutari; ma non riescono a compiere l'intero tragitto che una dozzina di volte all'anno per una barra alla foce, e per l'interrimento alla confluenza della Drinassa nella Bojana». ⁵² Più a sud, la Voiussa (l'antica Aod), resa navigabile in epoca romana, aveva ormai perso ogni traccia di quelle opere.

Anche il sistema stradale appariva pessimo. La rete che collegava il Nord-Est albanese al Montenegro e la zona di Scutari alla Vecchia Serbia, al Cossovo, era trascuratissima. Nella provincia di Durazzo una sola strada carrozzabile, lunga 40 chilometri, collegava quella città a Tirana. Poi c'erano soltanto sentieri e viottoli da percorrere a cavallo e, nella cattiva stagione, spesso impraticabili: «Valona è in pessime comunicazioni con l'interno, con Argyrocastron, Delvino e Jànina, e solo sembrano un po' migliori le comunicazioni con Berat per la valle dello Scombi, sulle tracce d'un ramo dell'antica Egnazia». ⁵³ A sud di capo Linguetta – continuava Maranelli – la costa epirota è alta e rocciosa. Di tanto in tanto si aprono porticcioli naturali tra alte pendici. Rare e strette valli trasversali mettono in comunicazione col mare la valle longitudinale del Drynos e la conca di Jànina. Di qualche importanza le vie per l'interno e Jànina, da Santi Quaranta (valle del Kalamas) e dal golfo di Arta (valle del Vyros). Queste consentono di attraversare la catena montuosa che divide l'entroterra dal mare: «Ma la maggior parte della regione interna si dirige, invece, seguendo il Dyros e la Voiussa, all'Albania centrale, a Valona. In Epiro solo una strada può dirsi carrozzabile: quella che congiunge Prevesa a Jànina, che infatti considera la prima il suo vero porto per quanto sia più vicina a Santi Quaranta». ⁵⁴

Di grande interesse, anche politico, appariva la riflessione di Maranelli

⁵¹ *Ibid.*, p. 177.

⁵² *Ibid.*, pp. 178-179.

⁵³ *Ibid.*, p. 179.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 180.

sulle ferrovie. Questi notava, infatti, che venivano allora proposte, per ragioni geopolitiche, tre grandi linee ferroviarie. Ma diffidava del buon esito di tali progetti, a causa dei loro grandi costi. Una linea – spiegava – è detta “serba”: dovrebbe raggiungere i 550 chilometri e congiungere Kladova, sul Danubio, per Nisch e Pristina, Ipek e Podgoritza, evitando così il sangiacato di Novi-Bazar, occupato militarmente dagli austriaci dal 1878. Costeggiando il lago di Scutari menerebbe ad Antivari e San Giovanni di Medua. Una seconda ripercorrerebbe la via Egnazia da Durazzo a Valona, per Elbasan e il lago di Ocrida, fino a Monastir (oggi la macedone Bitola), raccordando l’Adriatico a Salonico. Questa metterebbe in contatto Bulgaria, Romania e Serbia con le coste adriatiche albanesi. Il terzo progetto prevede una ferrovia che, lungo la Voiussa, giunga fino al confine greco. A questo, però – continuava – si oppone un progetto turco, ripreso dopo la guerra greco-turca del 1897, e finalizzato a congiungere Monastir a Jànina e poi a Prevesa, sul mare, seguendo la valle del Vyros. A parte gli alti costi di tali progetti, a Maranelli appariva fatale che l’*hinterland* albanese dovesse subire l’attrazione della ferrovia di Mitrovitza e di Monastir per Salonico, a causa della grande attività di questo porto, giunto allora a registrare un movimento commerciale di 8 milioni di tonnellate l’anno. Tanto più che questo asse ferroviario costituiva, di fatto, la via di congiunzione tra l’Egeo e l’Europa settentrionale centro-occidentale, mentre riteneva assolutamente fantasiosa l’ipotesi di inoltrare la *Valigia delle Indie* da Brindisi a Valona per *ferry-boats* e poi da lì, nuovamente per ferrovia, fino a Salonico. Idea, questa, che era nata in Italia per il timore che Brindisi potesse presto perdere quella prestigiosa linea internazionale. Maranelli argomentava al proposito che non solo sarebbe stato difficoltoso, soprattutto in inverno, sbarcare merci, posta e passeggeri a Valona, ma che la tradizionale via Londra-Brindisi sarebbe rimasta comunque più breve (622 chilometri) rispetto alla Londra-Salonico. Né la traversata marittima Salonico-Alessandria, sebbene di 15 ore più breve rispetto a quella da Brindisi, avrebbe compensato le difficoltà nautiche dell’attraversamento dell’Egeo e soprattutto quelle politiche, legate alla pericolosa situazione in Epiro, Macedonia e Tessaglia. In definitiva – secondo il geografo – ai sogni di penetrazione all’interno della Balcania, italiani e albanesi dovevano più realisticamente preferire miglioramenti nelle comunicazioni marittime e terrestri tra le due coste dell’Adriatico e tra le cittadine dei loro *hinterland*, per agevolare effettivamente un possibile sviluppo economico.

Anche qui, però, l’Austria non rimaneva inattiva e già premeva per ottenere la concessione della ferrovia tra San Giovanni di Medua e Scutari,

progettata sin dal 1873. E Maranelli pure su questo richiamava l'attenzione dei suoi connazionali: «Gli italiani non dovrebbero mai dimenticare le parole del grande industriale von Siemens: “Ciascuna banca o strada ferrata stabilita in paese straniero e le cui azioni siano rimaste al nostro paese, è nello stesso tempo un elemento del nostro sviluppo all'estero e l'origine di relazioni durevoli con un nuovo centro economico”. I tedeschi, che han sempre tenuta presente tale massima, oltre la ferrovia di Bagdad e le altre ferrovie asiatiche, posseggono nella Turchia europea la linea Salonico-Monastir (219 km.) concessa nel 1890 al von Kaula [...] ed hanno la direzione finanziaria della Salonico-Uskub-Mitrovitza, e della Bellova-Philippopoli-Adrianopoli-Costantinopoli». ⁵⁵ Per il versante adriatico, era allora in discussione la linea Durazzo-Elbassan-Monastir, oggetto degli studi di un consorzio di imprese internazionale tra la Deutsche Bank, la “Società generale italiana del credito immobiliare” in unione con la ditta Aliatini di Salonico e Almagià di Ancona. La Turchia, invece, sembrava preferire una linea alternativa: la Valona-Berat-Monastir-Coprülü, che avrebbe incontrato la Mitrovitza-Salonico. Ma nulla, al momento, era stato concesso. L'Austria per parte sua era molto interessata alla prosecuzione della ferrovia che da Salonico e Mitrovitza doveva un giorno giungere sino a Sarajevo. Tali disegni asburgici – riconosceva Maranelli – preoccupavano l'opinione pubblica italiana che voleva contrapporre agli austriaci una linea adriatico-danubiana, che, però, gli appariva assolutamente irrealistica.

Anche le comunicazioni fluviali andavano molto migliorate, ma sarebbero occorsi ingenti investimenti. Secondo il professore, soltanto la Bojana avrebbe potuto attrarre capitali privati per le opere idrauliche, perché, con soli trenta chilometri di via d'acqua, il Lago di Scutari sarebbe stato messo in comunicazione col mare. Gli altri lavori principali dovevano riguardare l'inalveamento delle acque del Drin, che, biforcandosi, attraverso la Drinassa (il “Grande Drin”) portava i detriti che poi sbarravano la Bojana alla sua foce. Insomma, la situazione delle vie di comunicazione albanesi gli appariva tanto decisiva, quanto di non facile e rapida soluzione: «Nel complesso, dunque, in Albania tutto ciò che si riferisce alle comunicazioni, porti, strade carrozzabili, navigazione interna, ferrovie è tutto ancora completamente da farsi e in gran parte da studiarci». ⁵⁶

Le comunicazioni postali – già oggetto di contenziosi italo-turchi e di

⁵⁵ *Ibid.*, p. 182.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 184.

concorrenzialità austro-italiane – si avvalevano degli uffici turchi, dalle città costiere all'interno; di quelli austriaci di Scutari, S. Giovanni, Durazzo, Valona e Prevesa; e ormai anche di quelli italiani di Jänina, Scutari e Durazzo. Il telegrafo collegava quasi tutti gli uffici principali e si congiungeva con i cavi sottomarini Valona-Otranto e Santi Quaranta-Trieste. I servizi bancari, invece, erano quasi inesistenti: operava solo una banca agricola ottomana con finalità, appunto, molto limitate. Di fatto il credito era affidato a speculatori privati, soprattutto greci, molti dei quali erano concentrati a Jänina. Il nord-albanese ne era praticamente privo e si affidava alla rudimentale mediazione finanziaria del Montenegro. Per Maranelli, però, l'Italia, in questo campo, poteva riporre le sue speranze nella "Società commerciale d'Oriente" e nell'apertura di sue agenzie in Albania.

Come già accennato, lo stato delle comunicazioni sembrava costituire il principale ostacolo allo sviluppo economico albanese: «Le difficoltà naturali cominciano già lungo la linea d'approdo, nelle coste. Nella regione a nord del capo Linguetta [promontorio meridionale della baia di Valona], queste sono poco favorevoli alla navigazione per i materiali di deposito trasportati dai numerosi corsi d'acqua a carattere torrenziale e disposti [...] a cordoni litoranei, rendendo incostanti i fondali».⁵⁷ Tuttavia, erano proprio i fiumi a costituire le migliori vie di comunicazione interna: «A nord le valli della Bojana, del Drin e del Matja segnano vie di facilitazione per il bacino di Scutari, per il paese montuoso dell'estremo N-E, e per i monti dei Mirditi e dei Ducagini».⁵⁸ Al sud, i rilievi sono poco importanti e risultavano molto facilitate le comunicazioni tra le valli dei fiumi Arzen, Scombi, Semeni, e le valli superiori del Drin Nero e della Voiussa: «In questa zona, infatti, si sviluppava l'unica rete di comunicazioni costruita dai romani in Albania, che faceva capo a Durazzo e a Valona e con la via Egnazia, per la valle dello Scombi, per il lago di Ocrida e per quello di Presba, metteva a Monastir e lungo la valle del Vardar a Salonicco, congiungendo l'Adriatico con l'Egeo».⁵⁹

Considerazione notevole, questa del professore, che ci spiega il valore strategico della regione di Valona, anche quale base per la penetrazione nell'interno albanese e verso l'Egeo, e non solo per la celebre baia, da cui si controlla – si "domina", diceva la Regia Marina nei suoi studi strategici – il

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ *Ibid.*, p. 178.

⁵⁹ *Ibid.*

Canale d'Otranto. Quanto al porto e alla baia di Valona, da tempo oggetto delle attenzioni, dei desideri, delle più o meno velate pretese di italiani, austriaci e greci, Maranelli affermava che i porti albanesi, tranne quello di Valona – pure da bene attrezzare – non erano certo dei migliori: «Allo stato attuale, San Giovanni di Medua, protetto a settentrione e a oriente da colline, e quindi discreto ancoraggio, a causa dei bassifondi non può essere raggiunto dai piroscafi, che debbono ancorarsi a più di un chilometro dalla costa, e durante l'inverno debbono attendere per due o tre settimane il buon tempo che permetta i trasbordi sui vaporini della Bojana; Durazzo ha anch'essa un buon porto naturale, ma infestato da bassifondi; e Valona, situata in una rada mirabile, capace di riparare in ogni tempo un'intera flotta, per la mancanza di banchine, durante il cattivo tempo e quando spira maestrale, vede i piroscafi attendere oziosi senza poter compiere operazioni commerciali; solo da pochi anni la società delle miniere di Selemitzta ne ha preso in appalto il ponte di approdo, pagando un canone annuo al comune e percependo le tasse portuali. È questa un'altra impresa che, con le miniere di bitume, è sfuggita agli italiani».⁶⁰

Conclusioni

Maranelli, si è detto, era non solo uomo di scienza, ma anche “buon italiano”, in senso risorgimentalista democratico e non nazionalista. Il suo rimpianto, allora, riguardava le occasioni mancate di una maggiore crescita economica e civile delle regioni italiane, soprattutto di quelle meridionali e di quelle balcaniche. Entrambe, sia pur con profonde differenze e diversi stadi di sviluppo economico e culturale, mostravano i segni dell'arretratezza rispetto alle aree italiane ed europee più progredite. E tali istanze “progressiste” rimarranno nel pensiero e negli scritti di Maranelli anche allo scoppio del primo conflitto mondiale.

Invece – con Salandra e Sonnino al governo, e con la Regia Marina in combattimento – quell'occasione mancata, relativa alla baia di Valona, sarebbe stata presto, dopo sette anni, riacciuffata, però in un contesto internazionale e nazionale, da ogni punto di vista, radicalmente cambiato e infinitamente più drammatico. A Natale del 1914, a guerra iniziata, ma con l'Italia ancora neutrale, simulando una missione sanitaria e umanitaria, di

⁶⁰ *Ibid.*

pacificazione, la Regia Marina e poi l'Esercito italiano avrebbero occupato stabilmente, fino al 1920, il porto, la baia e un ampio *hinterland* di Valona.⁶¹ Con la guerra mondiale, l'occupazione si sarebbe allargata ancora all'interno.

Quella relazione di Maranelli del 1907 non doveva essere passata inosservata negli ambienti militari di terra e di mare, proprio a causa degli specifici studi di guerra in Adriatico e nei Balcani che si andavano facendo ai vertici delle forze armate italiane – come d'altra parte in quelli austro-ungarici. E l'interesse dei militari per un moderno studio geografico, geologico, idrografico, economico del territorio come presupposto dell'azione di guerra era già stato chiarito – se ce ne fosse stato ancor bisogno – in quello stesso congresso geografico, grazie alla comunicazione del tenente colonnello, professore di geografia generale e militare alla Scuola di guerra, cavalier Eugenio Caputo: «Com'è noto – aveva detto – l'importanza delle conoscenze geografiche nella preparazione e nella condotta delle operazioni militari terrestri e marittime è venuta aumentando di pari passo con gli eserciti moderni e, ancor più, con le tendenze colonizzatrici dei maggiori Stati, le quali hanno esteso a dismisura i possibili teatri di guerra [...] Oggi, più che per il passato, può dirsi che i rapporti fra l'arte bellica operativa e la geografia siano permanenti; tanto più stretti ed importanti, quanto più vasti e complessi sono gli obiettivi militari. [...] E ciò è specialmente vero per quanto concerne l'elemento terreno, che, generalmente, più degli altri influisce sull'impiego della forza organizzata. Non paia esagerato il dire che soltanto con l'aiuto di una carta geologica [...] assumeranno carattere di certezza, o quasi, parecchie induzioni».⁶² E lamentava i limiti della ordinaria cartografia, che non poteva dare «notizie più concrete così in paese ostile, o non prima visitato. Per limitarmi a poche cose: la possibilità di scavare rapidamente trincee; di improvvisare più estese fortificazioni di terra, oggidì tanto necessarie; di disporre di pietrame; di trovare acque sorgive o facilmente estrarne dal sottosuolo, di giudicare

⁶¹ Cfr. M. BORGOGNI, *Tra continuità e incertezza. Italia e Albania, 1914-1919. La strategia politico-militare dell'Italia in Albania fino all'Operazione «Oltre Mare Tirana»*, Milano, Franco Angeli, 2007, pp. 19-23; F. MARTELLONI, *Giochi di prestigio: la "chiave dell'Adriatico" nel 1914*, in «Ricerche Storiche», XXXVII, 3, 2007, pp. 481-532. L'isolotto di Saseno, a ovest della stessa insenatura, sarebbe rimasto all'Italia, senza interruzione, sino alla fine della seconda guerra mondiale. Recentemente, in condizioni storico-politiche assolutamente diverse, un accordo col nuovo Stato albanese post-comunista ha garantito lì una presenza militare italiana, per il controllo del contrabbando e del traffico di clandestini.

⁶² CAPUTO, *L'arte militare e l'odierno indirizzo degli studi geografici*, cit., p. 183.

dell'entità della copertura del suolo, dello stato ordinario delle strade a fondo naturale, ecc., sono notizie queste che, quasi sempre, invano si chieggono ad una carta comune, specialmente su piccola scala. [...] Eppure son tutti dati e fatti codesti che hanno grande influenza sull'apprezzamento militare del paese, in quanto ne dipendano la maggior o minor facilità di rafforzare celermente e con pochi mezzi le posizioni, di far muovere la truppa a piedi e carreggi attraverso la campagna, di far sostare le colonne, di accamparle, di fornirle d'acqua [...]».⁶³

Proprio questo complesso genere d'informazioni geografiche – accanto ad altre particolarmente utili agli operatori commerciali – stava allora fornendo la relazione del nostro Maranelli. Ma anche politici e diplomatici – ed oggi gli storici – avevano da imparare qualcosa.

⁶³ *Ibid.*, p. 186.

