



ECONOMIA MARCHE Journal of Applied Economics

Vol. XXXII, No. 1, June 2013

L'economia di Ancona dall'Unità al XXI secolo. Prerogative, vincoli, illusioni

R. Giulianelli *Università Politecnica delle Marche*

Sommario

Obiettivo di questo paper è ragionare intorno alle fondamentali prerogative dell'economia di Ancona dall'Unità d'Italia fino ai nostri giorni. Il capoluogo delle Marche ha a lungo coltivato l'ambizione di trasformarsi in un centro industriale. L'analisi della letteratura esistente sull'argomento e di alcuni dati statistici consente di osservare come una serie di vincoli di varia natura (geografica, finanziaria ecc.) abbia puntualmente rivelato essere illusoria questa ambizione. Restando fedele al percorso ben visibile già nella seconda parte dell'Ottocento, oggi Ancona è una città a scarsa concentrazione industriale e sbilanciata sul terziario, ripartito fra commercio e burocrazia.

Classificazione JEL: *R4; L6; N6; N7*

Parole Chiave: *Economia pubblica locale; industria manifatturiera; industria navalmecanica; trasporti; porto.*

Affiliations and acknowledgements

Roberto Giulianelli, Department of Economics and Social Sciences, Università Politecnica delle Marche, Piazzale Martelli 8, 60121, Ancona, Italy. Tel.: +39 071 220 7159. E-mail: r.giulianelli@univpm.it. Si ringrazia il dott. Gabriele Morettini per alcune delle elaborazioni statistiche inserite in appendice al paper.

Suggested citation

Giulianelli R. (2013), L'economia di Ancona dall'Unità al XXI secolo. Prerogative, vincoli, illusioni, *ECONOMIA MARCHE Journal of Applied Economics*, XXXII(1): 49-78.

1. Tre spunti di riflessione

L'obiettivo di questo contributo è redigere una breve mappa critica dei passaggi che hanno scandito l'economia anconitana fra la metà dell'Ottocento e questo primo scorcio di XXI secolo. Tre fonti, fra loro eterogenee, si offrono come utile punto di avvio della riflessione. Si tratta di giudizi espressi sul profilo produttivo, commerciale e finanziario della città in tre fondamentali fasi della sua storia contemporanea, fasi che, se a una prima occhiata possono apparire veri e propri tornanti, in realtà individuano la maturazione di processi intrapresi nei decenni o addirittura, in alcuni casi, nei secoli precedenti. Le tre fasi in oggetto sono l'età giolittiana, il "miracolo economico" e gli anni Settanta.

Nell'età giolittiana, com'è noto, l'Italia vive il suo decollo industriale, trainato da una ridotta porzione del territorio nazionale (le regioni del Triangolo), ma che nondimeno coinvolge, con varia intensità, anche altre zone del Nord e del Centro. Ancona, per esempio, registra in questo periodo una sensibile ascesa del traffico portuale, in buona parte destinato a soddisfare la domanda di materie prime di provenienza estera avanzata da industrie ad alta intensità di energia. La stessa riattivazione del cantiere navale, operata da un imprenditore/finanziere di ambiente genovese come Ferruccio Prina dopo la lunga e penosa stasi seguita alla chiusura dell'impianto nel 1866, si spiega alla luce di interessi e intrecci che sorvolano le teste degli amministratori e degli imprenditori anconitani, i quali si limitano a consegnare in "mano straniera" la sola, o quasi, fabbrica cittadina di discrete dimensioni. Quella giolittiana, tuttavia, è anche l'età che vede installarsi nel capoluogo marchigiano le succursali di grandi aziende quali la Singer, la Nestlè e la Timo, così come gli sportelli di alcuni istituti di credito nazionali, fra cui la Banca commerciale italiana (Ciani e Sori, 1992). Ed è proprio una relazione compilata nel 1904 per la Comit che costituirà lo spunto iniziale per la nostra riflessione.

Negli anni del "miracolo economico" Ancona è chiamata invece a districarsi fra la temperie postbellica, durante la quale ai problemi legati alla ricostruzione di una città danneggiata dalla guerra per i sette decimi dei suoi edifici si affiancano i molti ostacoli che ritardano la ripresa di una robusta attività portuale (la necessità di bonificare i fondali minati e di rimuovere le navi affondate; la forzata interruzione delle relazioni con la Jugoslavia titina, dunque con i centri della sponda orientale dell'Adriatico che sin dal medioevo si contavano fra i maggiori partner commerciali della città; la crisi che affligge il settore armatoriale, procrastinandone il riavvio), la penuria di commesse sofferta dal cantiere navale e un tasso di disoccupazione molto elevato, sebbene non superiore al corrispondente dato nazionale. Risolte le emergenze del dopoguerra, Ancona si trova non solo a godere del vento, nuovo e favorevole, che soffia su reddito e consumi, alimentando il commercio al dettaglio (Caporalini, 1992), ma anche a operare le scelte strategiche che, sulla sponda economica al pari che su quella urbanistica e viaria, ne determineranno in buona misura il destino nella seconda metà del secolo. Su queste scelte gravano alcune eredità prebelliche, ma anche errori di prospettiva che, per esempio, suggeriscono di tenere congiunte, fino a confonderle, le esigenze espresse dal porto con l'inesausta ambizione di trasformare la città in un centro industriale. Su questi aspetti s'intratterà la seconda delle fonti da cui prenderemo ispirazione, ovvero il commento riservato ad Ancona da Guido Piovene, noto giornalista che fra il 1953 e il 1956 percorre l'intero paese, ricavandone un suggestivo quadro d'insieme.

La terza e ultima fonte si colloca nel 1977. È questo l'anno in cui l'Unione sindacati commercianti della provincia interviene alla I Conferenza economica del comune e del comprensorio di Ancona presentando un *cahier de doléances* dove, oltre a ottemperare all' "obbligo statutario" di attribuire all'amministrazione pubblica tutti o quasi i problemi patiti dalla categoria, spende

alcune interessanti considerazioni sullo stato di salute della città. Interessante, d'altra parte, appare di per sé il periodo nel quale questo commento viene a cadere. Gli anni Settanta circoscrivono, infatti, una fase storica complessa e delicata, dove tra crisi petrolifere, politiche di *austerity* e relazioni industriali sempre più tese, il paradigma della grande industria fordista è messo pesantemente in discussione, al punto da sollecitare la ricerca di modelli che possano non solo affiancarlo, ma addirittura sostituirlo. Di qui la montante curiosità per la Terza Italia - allora recente "scoperta" di economisti e sociologi - la cui configurazione distrettuale, il radicamento nelle imprese di piccola e media dimensione e, soprattutto, le capacità di tenuta mostrate durante quella difficile congiuntura affascinano molti osservatori. È peraltro da rimarcare come, sebbene capoluogo di una regione (le Marche) a pieno titolo inserita nel Nec, Ancona non abbia mai posseduto le prerogative del distretto industriale (Sori, 1995).

Nel documento redatto per la Banca commerciale italiana, nelle impressioni date alle stampe da Piovene e nelle lamentazioni sollevate dall'Unione commercianti è possibile rinvenire - si diceva - alcuni tratti che, per la loro permanenza nel lungo periodo, a buon diritto possono essere indicati come elementi caratterizzanti l'economia anconitana del Novecento. Il primo di questi tratti - il porto e la sua posizione baricentrica nella vita locale - è immediatamente individuabile anche da chi oggi giungesse ad Ancona senza nulla conoscerne. Il giudizio positivo formulato sulla piazza anconitana nella relazione redatta per conto della Comit all'alba del XX secolo si fonda non tanto sulla presenza di alcune fabbriche di un certo rilievo (la Raffineria degli zuccheri, il Cantiere navale, la Carbonifera Raggio) e di un manipolo di manifatture minori, quanto sul fatto che il capoluogo marchigiano è sede di un porto di prima classe, toccato dalle principali compagnie armatoriali che attraversano l'Adriatico (Navigazione Generale Italiana, Puglia, Villam, Società veneziana di navigazione a vapore) e scalo del carbone che in parte soddisfa il modesto fabbisogno locale, in parte viene distribuito lungo la costa e nell'entroterra, fino ad approvvigionare le Acciaierie Terni (Archivio Storico Banca Commerciale Italiana, 1904).

Un secondo tratto emerge dalle pagine di Piovene, che coglie nella ricostruzione del mercato ittico all'ingrosso, nella comparsa della centrale del latte e in una zona industriale in fase di completamento le spie di una fausta ripresa nel secondo dopoguerra. Nondimeno, il giornalista segnala una crescita urbana disordinata, attribuendola all'assenza di un piano regolatore, e soprattutto rimarca gli stenti provati da un settore secondario che sconta l'avversione al rischio di possidenti e imprenditori locali (Piovene, 1958). Commenti di analogo tenore si rintracciano, a iosa, lungo tutto il periodo seguito all'Unificazione, testimonianza che la bassa propensione all'investimento industriale costituisce uno dei limiti più resistenti patiti dall'economia anconitana in età contemporanea.

Un terzo tratto, lo sottolinea l'organismo di rappresentanza dei commercianti della provincia, quando nel 1977 osserva che il capoluogo marchigiano si va trasformando "da città produttiva ed economicamente importante sotto il profilo dei traffici a città impigrita, statica, [...] sede di uffici di amministrazione etc." (Comune di Ancona, 1977). Il rilievo si presta a una doppia considerazione, poiché se da un lato ha il merito di riconoscere un carattere identitario della struttura economico-sociale cittadina, cioè la sua accentuata terziarizzazione, dall'altro viene presentato come un fenomeno inedito e *in itinere*, mentre lo sbilanciamento verso servizi e burocrazia è ben visibile ad Ancona già all'indomani dell'Unità.

Muoviamo da queste considerazioni impressionistiche per disegnare la nostra mappa.

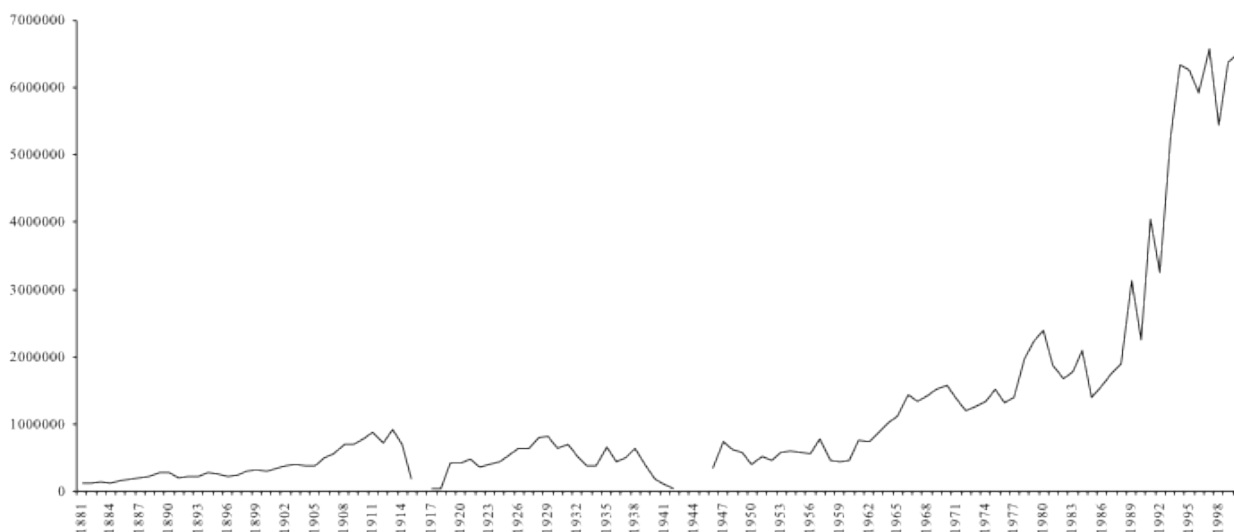
2. Città e porto

Ancona fa rima con il suo porto. Questo è quanto suggeriscono tanto il posizionamento e la configurazione fisica della città, quanto la storia medievale e moderna di un centro il cui massimo periodo di splendore ha coinciso, non a caso, con il consolidarsi delle proprie reti mercantili in Adriatico nel XIV-XV secolo e l'elevazione a "porta d'Oriente", dunque a luogo di transito delle merci (e degli uomini) diretti a o provenienti da Balcani e Levante.

Se appare superfluo ribadire nel dettaglio passaggi storici largamente noti (Earle, 1969; Delumeau, 1970; Anselmi, 1969; Ashtor, 1976, 1982; Leonhard, 1992; Moroni, 2011), è invece opportuno sottolineare come la prosperità del porto, dei commerci che gli fanno capo e, di concerto, dell'intera città declini, se non già a partire dal Cinquecento, certamente sin dal secolo successivo, di lì in avanti solo a tratti vivificata da politiche protezionistiche come la ripetuta attribuzione della franchigia da parte del governo pontificio - (Angelini, 1963; Caracciolo, 1965). Attraverso l'elezione a sede del II Dipartimento militare marittimo (con giurisdizione da Santa Maria di Leuca alle bocche del Po), l'Unità sembra restituire ad Ancona lo splendore perduto da tempo. Al prestigio conferito da questo titolo si accompagnano stanziamenti pubblici per sedici milioni di lire diretti al consolidamento delle difese della città, al suo ampliamento urbanistico e all'ammodernamento dello scalo (Marcellini, 1991). I lavori avviati nel 1862 si arrestano però nel 1866, quando la Terza guerra di indipendenza dona Venezia al Regno d'Italia e il governo di quest'ultimo - per ragioni del tutto evidenti - affida alla Serenissima il ruolo di "sentinella dell'Adriatico" (Fioretti, 1970).

Non c'è dubbio che la distrazione della sede del Dipartimento militare - congiunta con l'abolizione della franchigia portuale reintrodotta da Pio IX nell'ultimo battito d'ali dello Stato pontificio - arrechi un danno notevole alla città, dando luogo alla prima di numerose stagioni di "incompiute" cui Ancona andrà incontro fra Otto e Novecento. Nondimeno, la sulfurea reazione con la quale i maggiorenti locali accolgono la brutta novella punta a nascondere una verità scomoda: il declino mercantile e, più in generale, economico della città non inizia con il, né dipende dal "tradimento del 1866". Trovatosi improvvisamente esposto alla concorrenza interna di un porto dalle potenzialità assai maggiori come Venezia, lo scalo anconitano si offre a un processo di periferizzazione che, venuti meno i privilegi garantiti dallo Stato pontificio, in breve tempo lo precipita sui livelli di un attracco minore come Rodi Garganico (Consolani, 1993) e che proseguirà lungo tutto il XX secolo. Così, nonostante il volume dei suoi traffici risulti per lo più in ascesa in termini assoluti a partire dall'ultimo scorcio dell'Ottocento (Figura 1), Ancona non vedrà affatto aumentare il proprio peso sui commerci marittimi nazionali. D'altra parte, delle tre più accentuate fasi di crescita vissute dallo scalo marchigiano nel secolo scorso, solo alla prima, coincidente con l'età giolittiana, corrisponderà una sensibile promozione nella classifica dei porti italiani (dal tredicesimo all'sesto-settimo posto). Negli altri due casi - le riprese seguite alla seconda guerra mondiale e al conflitto nella ex Jugoslavia -, la contemporanea espansione degli altri scali dell'Adriatico occidentale impedirà ad Ancona di registrare un avanzamento in termini relativi.

Il favorevole trend registrato dal porto nei primi anni del Novecento si spiega alla luce del *take-off* industriale sperimentato dal paese (o meglio, da alcuni suoi territori) in quella fase. Superata la lunga depressione seguita al "tradimento del 1866", Ancona torna ad annoverarsi fra le "toccate" delle principali linee di navigazione dell'Adriatico- sottolinea il documento della Banca commerciale nel 1904 -, ma soprattutto rafforza il suo ruolo di scalo di transito di una materia prima fondamentale come il carbone, che dall'Inghilterra e dalla Germania viene sbarcato sulle sue banchine, caricato su convogli ferroviari e fatto proseguire fino alla

Figura 1: *Movimento delle merci sbarcate e imbarcate nel porto di Ancona, 1881-2000 (tonnellate)*

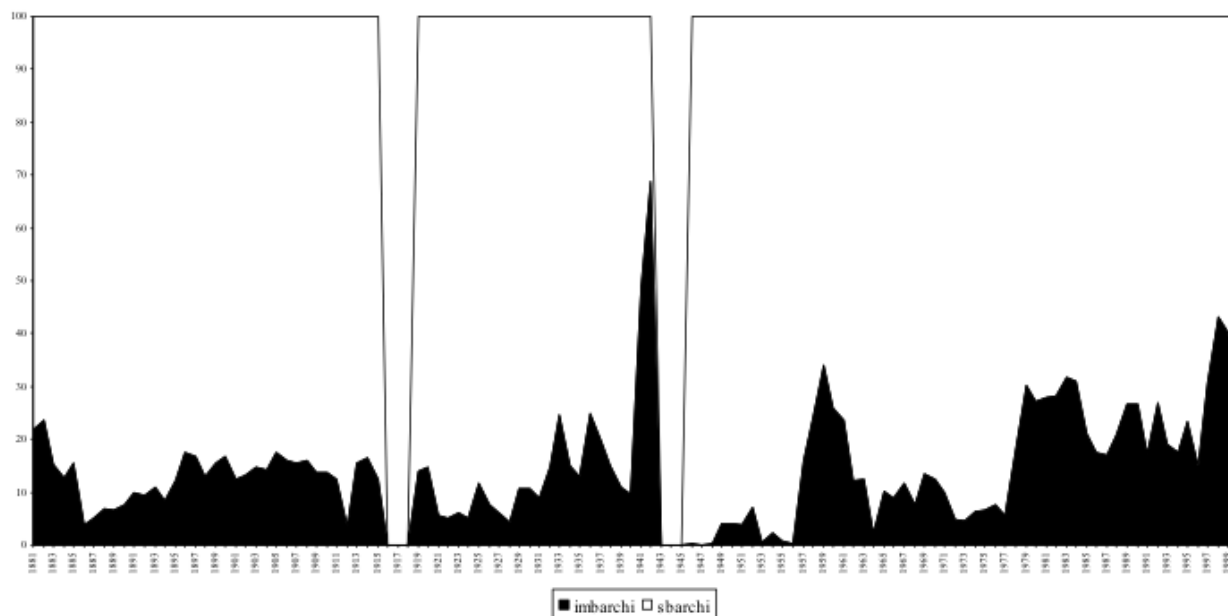
Note: mancano i dati relativi al 1917 e al 1943-1945, anni di guerra durante i quali l'attività del porto fu sospesa. Fonti: Merlini (1942); Termite (1987); Istat, Statistiche della navigazione marittima, annuari, 1939-2000; nostra elaborazione.

Conca ternana e l'Emilia Romagna. Una parte del minerale resta in città, per soddisfare la domanda delle strade ferrate e delle maggiori fabbriche locali, in particolare il cantiere navale. Si tratta di un fenomeno che conferma, in realtà, le prerogative di uno scalo che, sin dal Seicento, dipende soprattutto dalle merci in entrata, mentre quelle in partenza - a causa della pochezza delle manifatture cittadine e di quelle dell'*hinterland* - offrono un contributo men che lieve all'ammontare complessivo dei traffici. L'accentuata passività costituisce dunque una prerogativa di lungo periodo, tanto radicata da conservarsi nell'intero Novecento, anche quando il carbone, merce povera regina dell'import locale (la sua quota sul totale degli sbarchi si aggira, per tutta la prima metà del secolo, ben oltre il 50% in termini di peso), comincerà a declinare e sarà rimpiazzato dal greggio che il porto anconitano riceverà e smisterà verso la Raffineria Api di Falconara marittima, peraltro dotata di un proprio pontile in mare aperto per l'attracco delle navi cisterna (Figura 2).

I tre lustri che precedono la prima guerra mondiale rappresentano l'unico periodo, in età contemporanea, in cui la positiva traiettoria seguita dal porto marchigiano è debitrice non soltanto di indomabili congiunture economiche, ma anche di scelte politico-amministrative che si traducono in importanti interventi infrastrutturali. Aperta già alla fine degli anni Ottanta del XIX secolo, questa stagione di opere pubbliche trae linfa dal Piano regolatore dei porti italiani approvato dal parlamento nel 1907, piano che nella sua declinazione anconitana invita a realizzare barriere per contenere le correnti marine, costruire nuovi pontili e banchine, e rimuovere alcuni ostacoli ai collegamenti viari interni e a quelli con la vicina stazione ferroviaria (Bruzzo, 1898; Pugnali, 1978; Pavia, 1990).

A questa spinta positiva fa da contraltare, però, un lungo elenco di progetti rimasti sulla carta o realizzati solo parzialmente e con enormi ritardi. Lo stesso Piano regolatore del 1907 alimenta molte aspettative, sollecita la nascita nel dopoguerra di un Ente autonomo portuale ispirato al prototipo genovese sorto all'inizio del secolo, tiene occupate per vari anni schiere di amministratori, ingegneri e società di costruzioni, ma si risolve infine in modifiche al *layout*

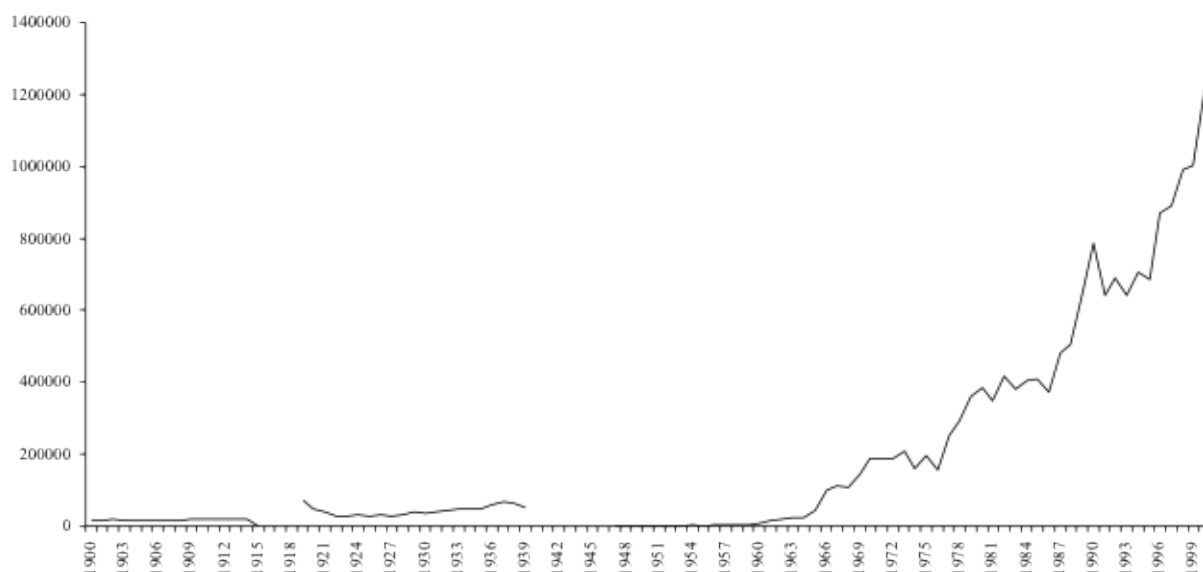
Figura 2: Merci sbarcate e imbarcate nel porto di Ancona, 1881-2000 (% della movimentazione totale)



Note: mancano i dati relativi al 1917 e al 1943-1945, anni di guerra nei quali l'attività del porto fu sospesa. Fonti: [Termite \(1987\)](#); Istat, Statistiche della navigazione marittima, annuari, 1939-2000; nostra elaborazione.

e alle attrezzature che non rivoluzionano lo scalo né in termini di efficienza complessiva, né sul versante dei suoi *assets*. Inoltrandosi nella seconda parte del secolo, ci si imbatte nel progetto dell'ing. Ferro del 1960, di cui si sarebbe avviata la parziale messa in opera solo all'indomani del terremoto del 1972, quando le esigenze della ricostruzione lo avrebbero reso non ulteriormente procrastinabile ([Zoppi, 1979](#)). Sorte analoga è toccata all'ultimo Piano regolatore portuale, quello presentato nel 1988 e di fatto ancora in essere, che si proponeva di ridefinire strutturalmente e funzionalmente lo scalo, in relazione sia ai profondi cambiamenti intervenuti nelle modalità di trasporto delle merci (*container, truck, trailer*), sia all'accresciuto traffico passeggeri ([Moroni, 2000](#); [Zoppi, 2012](#)).

In realtà, è impossibile misurare l'impatto negativo dei ritardi e delle carenze che hanno contraddistinto gli interventi previsti nel Novecento, fenomeni provocati da oziosi rimpalli fra l'amministrazione comunale e il governo centrale, dalle resistenze opposte da lobby (quella dei facchini nel primo dopoguerra, per esempio) interessate al mantenimento dello *status quo* e dall'improntitudine delle istituzioni preposte alla cura e all'esecuzione dei lavori (si veda il già ricordato Ente autonomo portuale e al suo presidente, l'ineffabile capitano di vascello Eugenio Genta; [Giulianelli, 2011](#)). Del pari, non è facile stabilire quanto abbia inciso sull'andamento dei traffici portuali la persistenza di alcune strozzature infrastrutturali (per esempio, l'inadeguato collegamento con la stazione ferroviaria) e organizzative (si pensi alle operazioni di carico-scarico delle merci, che fin dopo la metà del Novecento si sono distinte per inefficienza e costi elevati). A ogni modo, sembra lecito avanzare riserve sull'idea che una puntuale realizzazione dei lavori progettati avrebbe certamente deviato la storia del porto anconitano, affrancandolo dalla dimensione medio-piccola da cui lungo l'intera età contemporanea esso non ha saputo liberarsi.

Figura 3: Movimento complessivo passeggeri nel porto di Ancona, 1947-2000

Note: mancano i dati relativi al 1916-1918 e al 1940-1946, anni in cui, a causa dei due conflitti mondiali, il trasporto passeggeri venne sospeso. Fonti: Merlini (1942); Termite (1987); Istat, Statistiche della navigazione marittima, annuari, 1952-2000; nostra elaborazione.

Eppure, nei due ultimi decenni del secolo scorso il porto di Ancona ha cambiato pelle. Oggi quello marchigiano è sempre più un attracco turistico e sempre meno uno scalo commerciale. Poco competitivo sul versante dei traffici mercantili, anche a causa di annose carenze infrastrutturali (ridotta capienza delle banchine, pessimo collegamento con gli assi autostradali, assenza di un organico sistema di trasporto intermodale; Simonella, 2011), il porto anconitano ha infatti cavalcato l'onda della crescente domanda di *loisir* indirizzata verso la sponda orientale del medio e basso Adriatico, ha messo a profitto la sua vicinanza alle coste croate e greche e si è specializzato nel servizio passeggeri, assecondando un movimento che allo scadere del secolo scorso, per la prima volta, ha oltrepassato l'asticella del milione di unità annue (Figura 3).

3. Il mantra industrialista

Nel Novecento si è consumato un paradosso. Proprio mentre il declino del porto si faceva manifesto, il processo di identificazione dell'economia cittadina con lo scalo è parso consolidarsi al punto da attribuire a quest'ultimo un ruolo decisivo nei destini dell'industria locale. Il paradosso ha coinvolto in particolare due soggetti, entrambi posizionati all'interno del perimetro portuale, sebbene viventi di vita relativamente autonoma: l'ex arsenale pontificio e la Zipa (Zona industriale porto di Ancona).

Il cantiere navale, nei due ultimi decenni preunitari prosperato grazie ai molti mercantili realizzati su commessa del governo pontificio, all'indomani del 1860 viene sottoposto a una torsione produttiva che mira a farne un impianto per costruzioni e riparazioni militari. Strumento della politica estera del neonato Regno d'Italia, che in Ancona pone la base operativa della sua flotta bellica nell'Adriatico, l'ex arsenale finisce per subire pesantemente le conseguenze del "tradimento del 1866", quando vede svanire, insieme con gli stanziamenti pubblici per

l'ammodernamento dei suoi impianti e gli attesi ordinativi ministeriali, la prospettiva di inserirsi fra i maggiori cantieri del paese.

Per tre lustri lo stabilimento resta inutilizzato, finché all'inizio degli anni Ottanta il Comune e la Camera di commercio lo riscattano dal demanio e cominciano a prodigarsi per la sua riattivazione. È uno sforzo improbo, per la riuscita del quale gli enti locali sono disposti a sacrificare tutto, a partire dal fitto che sono legittimati a chiedere agli eventuali gestori. All'industriale genovese Enrico Cravero, che nel 1883 si accorda per ridare vita a quel che resta dell'ex arsenale e che poco dopo girerà la concessione all'imprenditore franco-partenopeo Domenico Cattro, il Comune e la Camera di commercio offrono addirittura un consistente contributo economico pur di far di nuovo risuonare nel porto il rumore di seghe e magli. Si mostreranno ancora più accondiscendenti verso Ferruccio Prina, che nel 1899, sulle ceneri del fallimento di Cattro e con la prospettiva di sfruttare i premi al settore messi a disposizione dallo Stato, si offrirà di resuscitare lo stabilimento, restituendolo all'antico splendore (Giulianelli, 2000). Dopo Prina, la cui parabola industriale si concluderà nel 1907 con un clamoroso crack finanziario, arriveranno Attilio Odero e Giuseppe Orlando (poi, nel 1912, Erasmo e Rocco Piaggio), che inseriranno la fabbrica anconitana nella società Cantieri navali riuniti (Cnr), facendone una succursale della grande industria del Nord-Ovest.

Il cerchio si chiude nel 1919, allorché gli enti locali vendono lo stabilimento ai Piaggio, i quali ne conserveranno la proprietà fino al 1971, quando - al culmine di una profonda crisi del gruppo di famiglia - cederanno la mano al governo. L'intervento del ministero delle Partecipazioni statali e, di concerto, dell'Iri porterà al salvataggio dell'ex arsenale pontificio (insieme con gli interi Cnr) e al suo inserimento in Fincantieri (Giulianelli, 2012).

Nel corso del XX secolo il cantiere di Ancona, a lungo il maggiore stabilimento industriale della città e della regione, è stato fatto oggetto di due forzature concettuali. In primo luogo, lo si è confuso con una fabbrica moderna, mentre fino alla ristrutturazione impiantistica e organizzativa dei primi anni Ottanta esso ha sofferto l'obsolescenza delle sue attrezzature e l'impiego di consunti schemi produttivi (Frascone, 2011).

La seconda forzatura concettuale riguarda l'uso che del cantiere è stato fatto come *frontline* di una inesistente città industriale. Facendo leva sulle sue dimensioni, molto superiori alla media locale (si consideri che ancora negli anni Ottanta il cantiere occupava circa duemila addetti), questo stabilimento è diventato il vessillo delle ambizioni di un centro ontologicamente votato al terziario, tuttavia in attesa, sin dall'immediata fase postunitaria, di ergersi a polo manifatturiero di primaria importanza. In realtà, più che a indurre una improbabile mutazione economico-produttiva del territorio su cui insiste, l'ex arsenale pontificio è servito come camera di compensazione degli squilibri occupazionali e merce di scambio politico-amministrativa. Di qui la sproporzione, evidente lungo l'intero Novecento, fra la "vita industriale" di un impianto di livello non più che discreto (se si eccettua la sezione meccanica, fra gli anni Cinquanta e Settanta del XX secolo in grado di produrre propulsori di grande potenza e qualità) e la sua accesa e tribolata "vita sociale", a lungo condivisa - in modo più o meno empatico - da gran parte della cittadinanza.

Durante il "miracolo economico", le aspirazioni industriali anconitane sembrano peraltro trovare risposta nella messa in opera di un progetto vagheggiato sin dalla metà dell'Ottocento. Si tratta della Zipa, zona industriale realizzata attraverso l'interramento di una vasta area in prossimità dello scalo e ispirata, sebbene in sedicesimo, al progetto completato a Porto Marghera nel primo dopoguerra.

Ma Ancona non è Venezia (né Genova, né Livorno) e il progetto fallisce. Per il quarto di secolo che segue la sua realizzazione, la Zipa viene abitata da poche e modeste imprese, per lo

più estranee all'economia marittima che fa capo al porto locale. Solo nei primi anni Ottanta vi si installeranno alcuni cantieri navali minori, restituendola, in certa misura, alla funzione originariamente ipotizzata.

Gli esempi dell'ex arsenale pontificio e della Zipa evidenziano la contraddizione fra la pretesa, avanzata da Ancona, di indossare la veste del centro industriale e l'inconsistenza di un ceto imprenditoriale incapace di cogliere, tanto nel primo, quanto nel secondo caso, l'occasione che gli si presenta. Torniamo così alla mancanza di "imprenditorialità" denunciata da Piovene a metà del secolo scorso, ma che invero emerge sin dalla fase immediatamente postunitaria. Tre sono i fattori che sembrano avere determinato questo fenomeno: 1) una cronica mancanza di *animal spirits*; 2) lo scarso supporto prestato dal sistema bancario; 3) la lateralità rispetto ai crocevia dell'industria nazionale.

1. Fare una stima degli *animal spirits*, specialmente in prospettiva storica, è esercizio improbo, che rischia di risolversi nella elaborazione di giudizi impressionistici. Lo spirito di intrapresa (e la connessa propensione a competere nel mercato) rappresenta infatti un argomento sdruciolevole, che si sottrae a valutazioni algebriche. Ancona e i suoi imprenditori non fanno eccezione. Se "lecito affermare che, all'indomani dell'Unità, al ceto capitalista cittadino mancano la «religione del lavoro» e la «coscienza del rischio», così come la volontà di coniugare il proprio benessere con gli interessi della comunità (Ciani e Sori, 1992), risulta difficile cogliere i motivi più intimi che suggeriscono a mercanti e possidenti anconitani un'eccessiva ritrosia verso gli investimenti industriali, cui fa da spalla la speranza coltivata già sotto lo Stato pontificio nell'intervento salvifico dell'operatore pubblico.

Ne risulta che, a cavallo fra XIX e XX secolo, alcuni "campioni" dell'industria locale sono intimamente legati alle prebende governative. Così è per il cantiere navale, che Prina riattiva allo scopo di intercettare le commesse ministeriali e giovare dei premi di costruzione introdotti nel 1885 e rinnovati nel 1896. Così è anche per Belisario Giacchetti, il quale sul finire dell'Ottocento approfitta della domanda "imposta" dalle Strade ferrate meridionali, dal Genio militare e da vari dicasteri per trasformare il suo modesto opificio in un'impresa capace di produrre cancelli, pompe, tettoie e altre attrezzature per le ferrovie (Sori, 1987). Benché all'origine del suo effimero successo (la ditta fallirà all'alba del secolo seguente) vi sia una ingegnosa innovazione di prodotto, le fortune di Giacchetti si spiegano dunque alla luce delle direttrici allora assunte dalla spesa pubblica (Ciani e Sori, 1992). Proiettandosi in avanti di quasi un secolo ci si imbatte poi nell'Ancoopesca, società sorta negli anni Settanta per occupare il comparto, fino ad allora incustodito nel capoluogo marchigiano, della conservazione e trasformazione del pescato. Fondata per iniziativa della locale Cooperativa pescatori, della Regione Marche e della Sopal (Società di prodotti alimentari, una controllata dell'Efim, Ente partecipazioni e finanziamento industrie manifatturiere), al momento della sua nascita l'Ancoopesca costituisce un modello inedito, per l'Italia, di congiunzione fra movimento cooperativo, enti locali e Stato.

I casi appena ricordati non devono indurre a frettolose semplificazioni. Se ci si cimentasse nell'elencazione completa delle "eccellenze industriali" anconitane del Novecento, si prenderebbe nota anche di esempi che si collocano in una casella affatto diversa, dove il legame con l'operatore pubblico appare molto meno stretto, quando non del tutto assente. Così le imprese di Del Vecchio, Morini e Girombelli, pur operando in comparti diversi (rispettivamente calzature, navalmeccanica e abbigliamento), sono accomunate da una notevole capacità di crescita dimensionale e, più ancora, dal fatto di rispondere per gran parte

alla domanda privata. Lo stesso vale per Russi e Angelini (farmaceutica), che vantano il merito aggiuntivo di operare in un settore ad alta intensità di capitale e di tecnologia (Amatori, 1995). Allargando di poco il raggio di osservazione fino a comprendervi i comuni limitrofi, si rileva il caso della Farfisa, azienda produttrice di fisarmoniche che, nata al termine della seconda guerra mondiale a Camerano e a Castelfidardo, negli anni Sessanta rinnova il proprio parco prodotti, abbandonando il declinante *core business* originario per entrare nel comparto degli strumenti musicali elettrici ed elettronici. In questa ipotetica rassegna di esempi troverebbe posto infine anche Aethra, impresa manifatturiera la quale, sorta nei primi anni Novanta per realizzare apparati di videocomunicazioni distribuiti da Telecom Italia, presto affianca alla produzione per conto terzi un'innovativa attività di servizi per videoconferenze svolta in proprio e offerta con successo ad alcuni colossi dell'industria italiana, fra cui la Fiat.

2. Come attenuante, l'inerte imprenditoria cittadina della fase postunitaria può portare l'inadeguato supporto offerto da un sistema creditizio locale dove la sola banca degna di un qualche rilievo - la Cassa di risparmio di Ancona - fallisce nel 1867 (Garbini, 1995). La prolungata assenza di sportelli degli istituti di emissione (il primo sarà aperto dalla Banca Toscana nel 1884) e delle banche miste (la Comit arriverà nel 1910) rappresenta senza dubbio un freno agli investimenti industriali, freno che non può essere rimosso dal brulicare di banchi privati - in larga misura proprietà dell'ancora corposa e potente comunità ebraica (Bonazzoli, 1987; Sori, 1993) -, interessati a impieghi di breve periodo ed extraregionali piuttosto che a fornire credito alle imprese autoctone. In questa fase, Ancona appare persino più fragile dei comuni del suo circondario, i quali possono contare sulle casse di risparmio e, poco più avanti, sulle banche popolari e sulle casse rurali che insistono sul territorio.

Anche per il settore creditizio, così come per l'attività portuale, quella giolittiana è un'età favorevole, segnata dalla fioritura di istituti e di sportelli. Questo non modifica, però, l'atteggiamento prudente dei capitalisti locali. Seguiranno gli anni fra le due guerre, scanditi - ad Ancona non diversamente che nel resto del paese - da un brusco ridimensionamento del comparto bancario, messo a dura prova dalla politica del fascismo (con la stretta operata sugli istituti cattolici) e dalla Grande crisi (Chiapparino, 2008).

Nella seconda parte del Novecento il sistema bancario di Ancona, al pari di quello della sua provincia, ha registrato profondi cambiamenti, che possono essere così sintetizzati: aumentata presenza sul territorio, minore segmentazione, maggiore concorrenzialità (Niccoli, 1995). La corrispondenza fra la crescita degli sportelli - +250% fra il 1946 e il 1994, a livello provinciale (Garofoli, 1994) - e quella delle unità locali delle imprese - fra il 1951 e il 2001 +254% nella provincia, +296% nel comune di Ancona (Tabella 1) - rafforza l'idea di una stretta dipendenza fra la curva del settore creditizio e l'andamento dell'industria locale, contribuendo a spiegare le titubanze di un ceto imprenditoriale a lungo fin troppo cauto.

3. La crescente emarginazione dalle principali correnti del traffico commerciale e, più ancora, la lontananza da quel Nord-Ovest dove, fra gli anni Novanta del XIX secolo e la prima guerra mondiale, prende corpo un settore secondario finalmente moderno sottraggono agli imprenditori anconitani la possibilità di avere informazioni puntuali sulle traiettorie di sviluppo seguite dalle zone del paese le cui economie si vanno plasmando sulla scia della seconda rivoluzione industriale.

Non si tratta semplicemente di intercettare gli *spin-off* del nascente Triangolo: questo Ancona mostra di saperlo fare, attirando (o concedendosi a) varie iniziative “straniere”. Si tratta, semmai, di cogliere le opportunità aperte dalla svolta industrialista compiuta dai governi della Sinistra a cavallo fra gli anni Settanta e Ottanta del XIX secolo; e si tratta di aggiornare la propria cassetta degli attrezzi, acquisendo le conoscenze tecniche e gestionali necessarie per avviare e dirigere un'impresa moderna. È su questi terreni che gli imprenditori anconitani denunciano le carenze più gravi.

l'esempio del cantiere navale risulta, una volta di più, illuminante. Mentre i maggiorenti locali si stracciano le vesti, lanciando appelli a destra e a manca per ridare vita all'ex arsenale pontificio, nessuno degli *entrepreneurs* cittadini ritiene che le sovvenzioni statali alla navalmeccanica siano un motivo sufficiente per cimentarsi nell'impresa. Tutti passano la mano perché consapevoli, in realtà, che per attingere a quelle prebende occorrerebbero entrate e appoggi presso il governo di cui essi sono privi. È insomma un problema di statura imprenditoriale, misurata in base non tanto alla disponibilità di capitali di partenza, quanto alla capacità di *lobbying* sul potere centrale.

C'è poi la questione tecnico-organizzativa. Alla fine dell'Ottocento anche in Italia, pur se con pesante ritardo rispetto alla *first comer* Gran Bretagna e alla “inseguitrice” Germania, la rivoluzione dei trasporti indotta dal passaggio dalla vela/legno al vapore/acciaio sconvolge il settore, introducendo una netta separazione tra gli opifici tradizionali e le fabbriche moderne. Per beneficiare dei premi di costruzione previsti dalla legge e delle ricche commesse governative non basta disporre di abbondanti capitali, ma serve anche sapere come organizzare un cantiere, rendendolo capace di produrre mercantili in acciaio e motorizzati, competenze che nel capoluogo marchigiano latitano e che spalancano la strada ai genovesi, ai quali viene affidato il compito, rianimando il più grande impianto produttivo cittadino, di completare il progetto andato in frantumi nel 1866: fare di Ancona una città industriale.

Come sia andata, lo testimoniano i dati dei censimenti (Tabelle 2-5). Dal 1881 al 1931, ad Ancona, la quota degli addetti all'industria si attesta costantemente al di sotto della soglia del 20%, per arrampicarsi fino al 33% nel 1936, un dato in realtà poco attendibile, così come poco attendibile è, più in generale, il quadro offerto da quel censimento, condizionato dagli obiettivi propagandistici del regime. l'ultimo trentennio del XX secolo non ha introdotto sostanziali cambiamenti in questo quadro, semmai ha accentuato le dimensioni del fenomeno. La quota degli addetti all'industria manifatturiera è scivolata dal 22,1% del 1971 al 15,7% del 2001, un andamento che non si inverte neppure se a questi dati si aggiungono quelli relativi al settore delle costruzioni - comparto classicamente dotato di proprietà anticongiunturali -, anch'esso in forte calo. Il *trend* appare ancora più significativo se messo a confronto con la curva, sostanzialmente piatta, relativa alla provincia.

4. Le lunghe radici nel terziario

A partire dalla metà del XIX secolo Ancona si lascia avvolgere dal sogno di trasformarsi in un centro manifatturiero. È un sogno la cui concretizzazione viene avversata da vari ostacoli, tuttavia amministratori e maggiorenti locali insistono nel diffondere l'illusoria immagine di una città dalle grandi potenzialità nel settore secondario. Negli anni Ottanta questa “forzatura politica” (Sori, 1995) conduce alla comparsa, o alla riattivazione, di alcuni impianti di dimensioni notevoli, come la Raffineria degli zuccheri, l'Officina riparazioni ferroviarie e lo Stabilimento

metallurgico gestito da Cattro nell'area dell'ex arsenale. È un fuoco di paglia, utile ad alimentare l'aspirazione di un'economia cittadina a trazione industriale, ma nei fatti incapace di fungere da volano di un'imprenditoria autoctona che rimane modesta e pigra.

l'illusione si infiamma in età giolittiana, quando anche ad Ancona il comparto manifatturiero - sull'onda del favorevole andamento nazionale - registra una significativa ascesa, trainata da iniziative locali, ma soprattutto dalla politica espansionistica di alcune grandi aziende del Nord. Né il disegno viene accantonato all'indomani della Grande depressione del '29 e delle crisi postbelliche, che pure hanno pesanti ripercussioni sull'industria anconitana. Nel secondo dopoguerra, anzi, la ripresa della città viene intimamente collegata, oltretutto con la piena riattivazione dell'attività portuale, con lo sviluppo di un robusto settore secondario e conduce alla realizzazione della Zipa, cui seguirà, quasi tre decenni dopo, la zona industriale della Baraccola, allestita nella parte meridionale - fino ad allora agreste - della città. In linea di principio, l'idea è nient'affatto peregrina. Non funziona, però, nel contesto anconitano, dove gli imprenditori preferiscono installare i loro impianti nella provincia (accade nell'Ottocento, quando la necessità di forza idraulica li spinge verso la valle dell'Esino, e si ripete un secolo più tardi, allorché l'inseguimento di altri vantaggi di localizzazione li guida verso Camerano e Osimo).

Il censimento del 2001 restituisce, per Ancona, l'immagine di un settore manifatturiero la cui incidenza, in termini di addetti e di imprese, appare molto contenuta al tornante del XXI secolo, attestandosi rispettivamente sul 15,7% e sul 7,1% del complessivo dato comunale. D'altra parte, la rincorsa a un modello di sviluppo fondato sull'industria non può fare velo alla vera vocazione di Ancona, che è mercantile e burocratica.

Lo stesso rilevamento del 2001 evidenzia la notevole importanza rivestita nell'economia cittadina dal commercio (al dettaglio e all'ingrosso), che risulta assorbire il 17,1% della popolazione attiva ed esprimere il 36,5% delle imprese locali. Un'importanza che ha contrassegnato tutta la seconda parte del XX secolo (nel 1951 le imprese commerciali coprivano il 47,2% del complessivo dato comunale e fra il 1971 e il 1991 la quota degli addetti in questo settore si è mantenuta sopra la soglia del 20%). Peraltro, se si procede a ritroso nell'analisi dei censimenti, si può osservare come tale primato non costituisca una costante di lungo periodo nella storia della città, bensì un carattere relativamente tardivo, acquisito attraverso una progressione che inizia negli anni fra le due guerre (dal 3% degli addetti nel 1921 al 5,5% del 1931, al 12,4% del 1936) e si completa intorno alla metà del secolo a fronte di persistenti limiti strutturali (prolungata assenza di grandi centri di distribuzione al dettaglio, eccessivo peso del commercio ambulante ecc.; Caporalini, 1992).

Ancora più rimarchevole appare l'"evoluzione burocratica" attraversata dalla città a partire dalla fase postunitaria, dunque con un secolo di anticipo rispetto ai timori espressi, negli anni Settanta del Novecento, dall'Unione dei commercianti. Dallo spoglio di alcune fonti parrocchiali emerge come il 1860 rappresenti, per Ancona, uno spartiacque fra una struttura socio-economica dominata dall'artigianato e dalle attività collegate al porto e una città punteggiata di uffici e di *travets*, questi ultimi immigrati per lo più extraregionali che si prestano a svolgere mansioni scarsamente qualificate. La quota dei salariati, a cavallo fra la prima e la seconda parte dell'Ottocento, scende così dal 52,5% al 37%, mentre quella degli impiegati pubblici e privati sale dal 7,7% al 19,9% (Ciani e Sori, 1992).

All'indomani dell'Unità la città brulica inoltre di militari, residuo della seconda guerra d'indipendenza, ma soprattutto testimonianza dell'effimera stagione in cui il governo eleva Ancona a "sentinella dell'Adriatico". Al censimento del 1861 esercito e marina da guerra sono presenti con poco meno di 3.500 unità, che vent'anni più tardi si ridurranno a circa 1.500. Nello

stesso intervallo temporale, mentre gli addetti all'industria raddoppieranno, quelli ai trasporti aumenteranno del 260% e quelli al commercio e al credito del 281%. È tuttavia la pubblica amministrazione a segnare l'incremento di gran lunga più significativo, decuplicandosi.

Nel 1881 gli addetti all'industria vengono scavalcati da quelli complessivamente impegnati nei servizi, nella difesa e nella burocrazia. Di qui fino al 1931 il peso relativo di questa seconda categoria oscillerà fra il 15,9% e il 20,1%, in virtù di un disomogeneo andamento delle sue componenti. Se, in seno alla voce "servizi", i trasporti registreranno una crescita continua per effetto della proliferazione dei ferrovieri, il comparto del credito e delle assicurazioni impennerà a cavallo della Grande guerra e poi accuserà una contrazione nel primo decennio postbellico; la difesa salirà fino al 1921 per poi appiattirsi negli anni successivi; la curva degli impiegati e dei dirigenti del settore privato sarà segnata da accentuate fluttuazioni verso l'alto (fra il 1911 e il 1921), ma soprattutto verso il basso (1881-1911 e, più ancora, 1921-1931); la pubblica amministrazione, infine, dopo l'impetuosa ascesa postunitaria e una sostanziale tenuta fra Otto e Novecento, tornerà a salire nel primo dopoguerra e negli anni seguenti.

Se si guarda all'incidenza sul totale della popolazione attiva, si rileva come la quota dei trasporti oscilli fra il 6 e l'8%; quella del credito e delle assicurazioni compie, invece, un balzo straordinario a cavallo della Grande guerra (dallo 0,2 all'1,4%), per dimezzarsi nel 1931; la difesa si attesta su valori compresi fra il 3,5 e il 4,7%; fino al 1921 la forbice dell'amministrazione privata è compresa fra 0,7 e 1,3%, precipitando allo 0,1% durante la Grande crisi, un andamento speculare rispetto a quello dell'amministrazione pubblica, che dal 1881 al 1921 si contrae dall'1,3 allo 0,7%, ma poi risale fino a raggiungere il 2,1% nel 1931.

Negli ultimi trent'anni del Novecento burocrazia, servizi sociali e difesa si sono prodotti in un'ascesa ininterrotta che li ha proiettati oltre la soglia del 50% della popolazione attiva. Osservando in particolare il censimento del 2001 (Tabella 6), relativi dunque alla fase subito precedente la doppia crisi mondiale che ha segnato l'inizio dell'attuale millennio, si vede come, sommando servizi turistici, trasporti e comunicazioni, credito, attività immobiliari, istruzione, sanità, altri servizi sociali, pubblica amministrazione e difesa, si ottenga una quota del 56,3% la quale conferma, anche facendo astrazione del commercio, quella vocazione al terziario che rappresenta uno dei più resistenti *files rouges* nella storia di Ancona degli ultimi centocinquanta anni.

5. Un modello?

Viene da domandarsi se il percorso seguito dal capoluogo marchigiano nel XIX e nel XX secolo presenti significative analogie con gli itinerari battuti da città italiane a esso assimilabili per scala demografica e prerogative economiche. Di più, sembra lecito interrogarsi sull'esistenza di un modello cui Ancona possa essere ricondotta.

Va da sé che lo sguardo debba rivolgersi in direzione di centri marittimi di media grandezza. Nel 1865 una legge cancella le franchigie portuali che resistevano dalla fase preunitaria. Il provvedimento entrerà in vigore tre anni dopo e si abatterà, oltretutto su Ancona, su Messina e Livorno. Le reazioni delle rispettive comunità locali sono identiche: nelle tre città si sollevano vibranti proteste perché l'eliminazione dei privilegi tariffari paiono destinate a danneggiare, insieme con i traffici commerciali, le industrie che operano all'interno di quei porti o che si approvvigionano delle materie prime che lì arrivano a prezzi competitivi.

Ciò detto, nei tre casi sopraindicati le divergenze prevalgono sulle affinità. All'indomani della perdita della franchigia, Messina si trova esposta alla fragilità del proprio tessuto industriale,

dove spicca il solo comparto serico, anch'esso inoltre in grave affanno a partire dagli anni Ottanta del XIX secolo. Il resto si riduce a qualche manifattura impegnata nel settore ittico, mentre il porto fa molta fatica fino al termine dell'Ottocento, per poi rianimarsi grazie all'apertura dei collegamenti con il "continente". Capoluogo di provincia, Messina si concentra perciò sul terziario, in particolare sul pubblico impiego. Il terremoto del 1908, straordinario "differenziale della contemporaneità" sul versante urbanistico (la ricostruzione farà, del centro siciliano, una sorta di "città giardino"), non modificherà la struttura dell'economia locale, che anzi nel periodo fra le due guerre mondiali affonderà ancor più le radici nella pubblica amministrazione (Ioli Gigante, 1988).

Livorno richiama Ancona nell'andamento dei traffici portuali che seguono la perdita dei benefici tariffari: iniziale flessione, quindi ripresa allo scadere del secolo e soprattutto in età giolittiana. Questa però è la sola, vera analogia. A partire dagli anni Ottanta, infatti, la città labronica avvia un processo di industrializzazione lento ma continuo e sensibile, che la proietterà nel mercato e nell'economia nazionali. Questo processo muove dall'assunzione, da parte di Luigi Orlando, del vecchio arsenale di S. Rocco e dalla sua trasformazione in un impianto moderno (Cuomo, 2011). Cantieristica e metallurgia - Orlando, insieme con un altro costruttore di navi, il genovese Attilio Odero, al termine dell'Ottocento acquisirà il controllo delle Acciaierie Terni, dando vita negli anni seguenti al trust naval-siderurgico che acquisirà il controllo, fra gli altri, dell'ex arsenale anconitano (Bonelli, 1975) - fungono da traino per manifatture più o meno tradizionali (tessili, vetrerie, ceramiche, cementifici), ma anche per settori moderni (chimica, elettricità) che trasformano Livorno in una città dove alla vigilia della Grande guerra il 44% del totale degli addetti è impiegato nell'industria. A questo si aggiunge l'effetto volano esercitato dalle prebende pubbliche di cui il settore secondario della città toscana beneficia nella prima parte del Novecento: per esempio, gli sgravi fiscali previsti nel 1929 per le aziende disposte ad avviare impianti nell'area portuale (Matteoni, 1988; Bettini, 2011a,b; Falco, 2011).

Orientando verso la costa adriatica la ricerca di città da porre a confronto con Ancona e con la sua curva economica di età contemporanea, due sono i casi che - escluse Venezia (per evidenti disparità di taglia, peso specifico e blasone) e Trieste (per l'accidente storico che, fino al termine del primo conflitto mondiale, l'ha sottratta alla giurisdizione italiana) - potrebbero essere utilmente esaminati: Bari e Ravenna.

A metà dell'Ottocento l'industria barese appare intimamente legata al settore primario, concentrandosi nella trasformazione dei prodotti agricoli (pastifici, mulini, frantoi). A ciò si affiancano alcuni impianti conciarci, cotonieri, cantieristici e l'importante stabilimento meccanico avviato nel 1836 dai tedeschi Lindemann (Feniccia, 2011). All'indomani dell'Unità l'ampia disponibilità di materie prime, la presenza di lavoro a basso costo e la relativa vicinanza dei porti orientali (specie dopo l'apertura del Canale di Suez) attirano investimenti esteri e danno ossigeno all'economia cittadina, che tra gli anni Ottanta e la Grande guerra vive una sorta di decollo, scandito da una sensibile crescita tanto del secondario quanto del terziario. Quest'ultimo riceverà un impulso ulteriore durante il fascismo quando, analogamente a Taranto (per restare in Puglia) e a Pescara (per rimanere in Adriatico), l'impiego pubblico lieviterà di pari passo con il rilievo politico e amministrativo conferito a Bari dal governo, mentre l'industria affronterà un lungo periodo di stagnazione (Petrignani e Porsia, 1983).

Ravenna, pur ricevendo subito dopo l'Unificazione lo *status* di porto nazionale, deve attendere l'età giolittiana per vedere irrobustire i traffici mercantili che le fanno capo e il 1913 per assurgere a sede di compartimento marittimo e di capitaneria. Nondimeno, già a partire dall'ultima parte dell'Ottocento nella città romagnola si assiste alla comparsa di imprese distribuite in vari

rami: dall'impianto cui viene assegnato il compito di raffinare lo zolfo estratto dalle miniere romagnole a una fabbrica per la lavorazione di tessuti in gomma, da uno stabilimento della Montecatini per la produzione di fertilizzanti agli zuccherifici, vero asse portante dell'industria locale fino all'installazione delle fabbriche che nella seconda metà del Novecento faranno di Ravenna uno dei poli della petrolchimica italiana (Giovannini e Ricci, 1985; Giuntini, 2011).

Queste rade macchie di colore non fanno un affresco, dunque non è il caso di trarne conclusioni. Si può spendere, però, una fugace osservazione. Almeno fino alla seconda guerra mondiale, Ancona sembra più prossima a Messina e a Bari di quanto non lo sia a Livorno e a Ravenna. Una considerazione che, sia chiaro, non costituisce un anacronistico sostegno della "questione marchigiana" sollevata da alcuni intellettuali e politici della regione all'alba del Novecento: a cavallo fra XIX e XX secolo il capoluogo regionale non è un territorio economicamente depresso, né può essere sovrapposto, fatta eccezione per alcuni tratti, agli omologhi centri del Mezzogiorno.

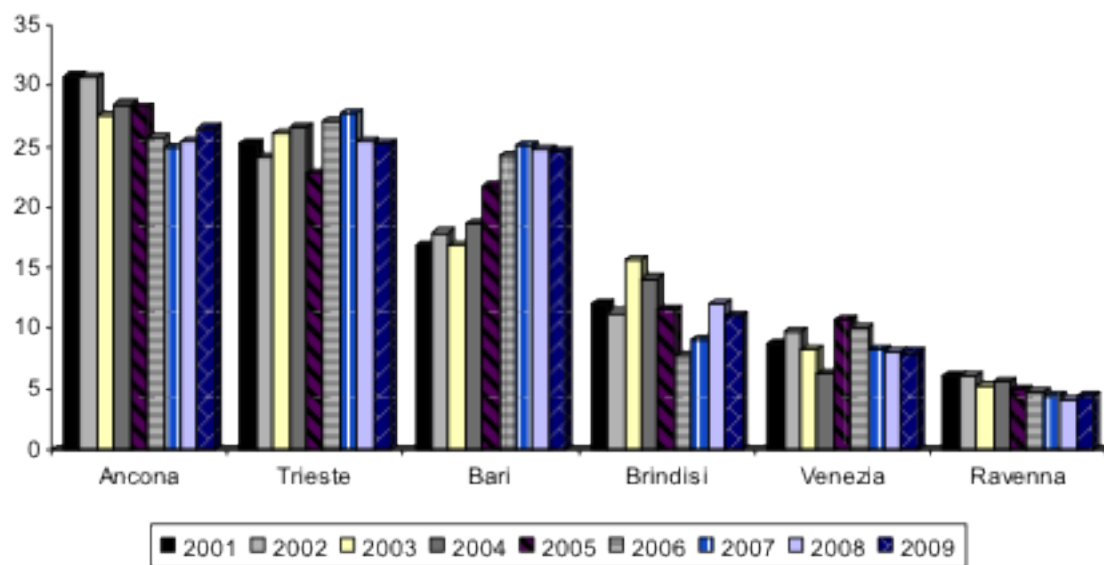
6. Ancona oggi

La disponibilità di informazioni circa l'andamento dell'attività portuale, il quadro delle imprese industriali e la consistenza del terziario consente di fare qualche riflessione sul profilo dell'economia anconitana nel primo decennio del XXI secolo.

L'immagine del porto è condensabile in quattro punti (Tabelle 7-12 e Figura 4):

- si tratta di uno scalo il cui movimento merci, dopo il 2008, ha sofferto una pesante discesa, che ha approfondito un processo di periferizzazione da lungo tempo intrapreso sul versante del traffico commerciale, dove quello anconitano è oggi il penultimo fra i principali porti italiani dell'Adriatico;
- limitato è anche il movimento *containers*, segmento che nel 2011 ha visto lo scalo di Ancona al tredicesimo posto nella speciale classifica nazionale, in fondo alla graduatoria dei porti adriatici centro-settentrionali;
- al contrario, lo scalo anconitano è in testa nell'Adriatico per il transito di *trucks* e *trailers*, un primato fonte di problemi viari che investono la città congestionandone il traffico urbano e quello lungo l'arteria di collegamento con i caselli autostradali;
- il porto marchigiano ha rafforzato, sempre in Adriatico, la propria *leadership* nel traffico passeggeri su traghetti impegnati lungo rotte internazionali (circa 1,5 milioni di unità all'anno verso e da Croazia e Grecia), vedendo lievitare anche il numero dei turisti che vi fanno scalo a bordo delle navi da crociera, segmento quest'ultimo dove però nel 2011 Ancona è stata superata non solo da Venezia e Bari - com'è consuetudine -, ma anche da Ravenna.

Sembra regnare, oggi, una sorta di schizofrenia in merito al ruolo e alle prospettive che attendono il porto anconitano. A dispetto della perdita di peso specifico in questo comparto, la sua attività *core* resta quella mercantile. Per contro, dall'acquisita specializzazione nel traffico passeggeri su *ferries*, lo scalo e, soprattutto, la città traggono un profitto limitato. Quello in arrivo da e in partenza per Grecia e Croazia è infatti un "gregge" estivo e transumante, formato in larghissima maggioranza da vacanzieri non interessati (né invogliati) a guardare al centro

Figura 4: Trucks e trailers transitati nei porti italiani dell'Adriatico, 2001-2009 (%)

Fonte: (Pettenati e Simonella, 2011); nostra elaborazione.

marchigiano come a qualcosa di diverso da un anonimo luogo di transito. Lo stesso flusso dei crocieristi, pur in ascesa negli ultimi anni, offre per ora solo ridotte ricadute positive.

Spostando sull'industria il fuoco dell'indagine e prendendo a prestito le cifre relative alle imprese attive ad Ancona all'indomani dell'esplosione dell'odierna crisi economica (Tabella 13), si rileva come il settore manifatturiero raggiunga un modesto 9,6%, una quota superata dal comparto edilizio (10,4%), ma più ancora dal commercio (36,3%) e dai servizi (34,6%). Negli ultimi venticinque anni, inoltre, il capoluogo regionale è stato limitatamente presente nella classifica delle maggiori cento imprese marchigiane per fatturato: le società anconitane erano otto nella graduatoria del 1986, si sono ridotte a sei in quella del 2009, peraltro evidenziando un accentuato *turnover* (carattere omogeneo all'intero scenario regionale; Cucculelli e Morettini, 2012), al punto che solo la Acraf spa (farmaceutica) compare tanto all'inizio, quanto alla fine del periodo considerato (Tabella 14).

La città di industrie vagheggiata nella seconda metà dell'Ottocento e poi inseguita in età giolittiana e nel secondo dopoguerra, resta un miraggio datato, cui oggi nessuno può ragionevolmente ispirarsi. In questa cornice, l'annoso caso dello stabilimento Fincantieri - unità locale di un'azienda rimasta a partecipazione pubblica anche dopo l'ondata di privatizzazioni seguita al 1992 e alla definitiva dismissione dell'Iri -, si offre come il residuo di una stagione tramontata, che affidava alla presenza di grandi imprese (anche se a capitale "straniero") le *chances* di sviluppo economico della città. Peraltro, al declino di una navalmeccanica "maggiore" in difetto di competitività sul mercato internazionale e alla ricerca di segmenti di offerta capaci di sostituirsi, o almeno di associarsi, a quello crocieristico - vitale boccata d'ossigeno per il gruppo Fincantieri a partire dai primi anni Novanta del secolo scorso (Panariti, 2009; Galisi, 2011; Fragiaco, 2012) -, fa da contrappeso il comparto locale della nautica, anch'esso in difficoltà a causa dell'attuale depressione dei mercati, nondimeno artefice di uno straordinario sviluppo fra XX e XXI secolo (Dini, 2011).

La consapevolezza della vocazione terziaria, anziché industriale, del capoluogo marchigiano è ormai largamente diffusa. Si può magari discutere sulla opportunità di inserire Ancona nella ristretta cerchia dei centri della Terza Italia (gli altri sono Bologna, Ferrara, Firenze, Pisa e Siena) che vantano “il miglior potenziale evolutivo” in termini di articolazione dell'economia locale, capitale umano e grado di competitività settoriale (Cirilli e Veneri, 2012). Nondimeno, il suo radicato agganciamento al comparto dei servizi è un dato acquisito, anche nel caso in cui si scelga - così come alcuni studi recenti hanno proposto - di estendere il campione di analisi ragionando in termini di “sistema urbano”. In altre parole, il risultato non cambia neanche qualora la lente sia spostata e orientata a valutare Ancona non di per sé sola, ma quale baricentro di un'area vasta cui partecipano i centri circoscrivibili (Tabella 15). A un'analisi di questo tipo spinge il processo di coalescenza territoriale che ha caratterizzato l'Italia a partire dal secondo dopoguerra e che ha condotto alla nascita di sistemi locali intercomunali (Calafati, 2009). Sulla scorta di tale assunto, il capoluogo marchigiano è stato esaminato come polo di un sistema composto da tredici comuni e, prendendo a periodo di riferimento la seconda metà del XX secolo, il suo sbilanciamento sul terziario è stato interpretato come l'esito di uno spontaneo processo diacronico che ha rimesso all'*hinterland* la produzione industriale, affidando alla città maggiore la cura dei servizi privati e pubblici (Calafati e Mazzoni, 2008).

Pur suggestive, queste ultime considerazioni lamentano un limite che ne riduce la portata. Il problema risiede nella ristrettezza dell'intervallo temporale considerato: muovendo non prima del 1950, l'analisi perde di vista il fatto che la terziarizzazione di Ancona non è un fenomeno della seconda metà del Novecento, ma risale a quasi un secolo prima, quando il corollario territoriale del capoluogo marchigiano era composto da campagne o da piccoli centri urbani, dotati di manifatture per lo più modeste. In quella fase, e nei decenni successivi, Ancona inseguì la chimera dell'industrializzazione, senza mai raggiungerla. Nel dopoguerra, mentre nel resto della sua provincia alcune delle esperienze manifatturiere originate nella prima parte del secolo, quando non addirittura nell'Ottocento, venivano a maturazione e davano origine a importanti imprese industriali o a veri e propri distretti, essa insisté, suo malgrado, sul percorso seguito sin dalla fase postunitaria, dedicandosi dunque al terziario.

Dall'Unità in avanti il capoluogo marchigiano ha mantenuto una struttura economica che lo scorrere del tempo ha sottoposto a modifiche solo di superficie. Mirabile esempio di *path dependence*, la preminenza del commercio, ma soprattutto della burocrazia, affiorata all'indomani del 1860 si conserva ancora oggi, irrobustita dalla progressiva gemmazione di negozi e *big stores*, al pari che di imprese di servizi e di uffici pubblici, questi ultimi dipendenze periferiche dell'apparato amministrativo centrale o sedi degli enti locali. È qui che riposa, oggi al pari di ieri, l'identità “urbana”, più ancora che quella “produttiva”, di Ancona.

Riferimenti bibliografici

- Amatori F. (1995). Profili imprenditoriali leader fra metà ottocento e contemporaneità. In *Fare industria nella Marca di Ancona. Storia, caratteristiche e prospettive di un sistema di imprese nel cuore del modello marchigiano*. Errebi, Falconara M.
- Angelini W. (1963). La questione della franchigia del porto di Ancona nel 1827. *Atti e memorie della Deputazione di storia patria per le Marche*, **III**, 1–9.
- Anselmi S. (1969). *Venezia, Ragusa, Ancona tra Cinque e Seicento*. Sita, Ancona.
- Archivio Storico Banca Commerciale Italiana (1904). Segreteria generale, cart. 41, fasc. 1, Relazione sopra la città di Ancona quale piazza commerciale. Relazione tecnica, Bologna.
- Ashtor E. (1976). Il commercio levantino di Ancona nel basso medioevo. *Rivista storica italiana*, (2), 213–253.
- Ashtor E. (1982). Il commercio anconetano con il mediterraneo occidentale nel basso medioevo. *Atti e memorie della Deputazione di Storia patria per le Marche*, (87), 9–71.
- Bettini M. (2011a). Il porto di Livorno dalla Grande crisi alla crisi petrolifera (1929-1973). In *I sistemi portuali della Toscana mediterranea. Infrastrutture, scambi, economie dall'antichità a oggi*. Pacini, Ospedaletto (Pisa).
- Bettini M. (2011b). Il porto di Livorno. Lineamenti di un'evoluzione di lungo periodo nel contesto italiano (secoli XVIII-XXI) In *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*. A cura di Garzella C. e altri. Pacini, Ospedaletto (Pisa).
- Bonazzoli F. (1987). Le comunità israelitiche In *La provincia di Ancona. Storia di un territorio*. A cura di Anselmi S. Laterza, Bari.
- Bonelli F. (1975). *Lo sviluppo di una grande impresa in Italia. La Terni dal 1884 al 1962*. Einaudi, Torino.
- Bruzzo G. (1898). *Il porto di Ancona*. Zanichelli, Bologna.
- Calafati A. (2009). *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*. Donzelli, Roma.
- Calafati A.; Mazzoni F. (2008). *Città in nuce nelle Marche. Coalescenza territoriale e sviluppo economico*. Franco Angeli, Milano.
- Caporalini A. (1991-1992). Le imprese commerciali ad Ancona dal 1945 ad oggi. Tesi di Laurea. Università di Ancona, Facoltà di Economia e commercio.
- Caracciolo A. (1965). *Le port franc d'Ancône. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XIX siècle*. Sepven, Paris.
- Chiapparino F. (2008). *Credito, comunità e sviluppo. Ricerche di storia della banca locale nelle Marche in età contemporanea*. Affinità Elettive, Ancona.
- Ciani M.; Sori E. (1992). *Ancona contemporanea, 1860-1940*. Clua, Ancona.

- Cirilli A.; Veneri P. (2012). Le città della Terza Italia: quanto sono diversi i sistemi produttivi? In *Le città della Terza Italia. Evoluzione strutturale e sviluppo economico*. A cura di Calafati A. Franco Angeli, Milano.
- Comune di Ancona (1977). Il ruolo del comune capoluogo in una politica di sviluppo della città e del comprensorio. In *I conferenza economica del comune e del comprensorio di Ancona, 28-29 giugno 1977*.
- Consolani A. (1993). Il commercio marittimo di Ancona tra Ottocento e primo Novecento. *Proposte e ricerche*, **30**, 88–108.
- Cucculelli M.; Morettini G. (2012). Misurare e valutare l'eccellenza. Brevi considerazioni sul caso dell'industria marchigiana. *Proposte e ricerche*, **69**, 120–142.
- Cuomo P. (2011). L'industrializzazione di Livorno: il cantiere Orlando (1865-1933). In *I sistemi portuali della Toscana mediterranea. Infrastrutture, scambi, economie dall'antichità a oggi*. Pacini, Ospedaletto (Pisa).
- Delumeau J. (1970). Un ponte fra Oriente e Occidente: Ancona nel Cinquecento. *Quaderni storici*, **13**, 26–47.
- Dini G. (2011). Il punto sul comparto delle imbarcazioni di lusso nelle Marche. *Prisma - Economia Società Lavoro*, **3**, 76–94.
- Earle P. (1969). The Commercial Development of Ancona, 1479-1551. *The Economic History Review*, **22**, 28–44.
- Falco G. (2011). Sviluppo locale e integrazione economica. Il caso di Livorno tra la seconda metà dell'Ottocento e il presente In *I sistemi portuali della Toscana mediterranea. Infrastrutture, scambi, economie dall'antichità a oggi*. A cura di Garzella C. e altri. Pacini, Ospedaletto (Pisa).
- Fenicia G. (2011). Economia e portualità a Bari tra ottocento e novecento In *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*. A cura di Garzella C. e altri. Pacini, Ospedaletto (Pisa).
- Fioretti D. (1970). Ancona e la sua provincia dopo il 1860. *Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Macerata*, **3-4**(t. II), 627–652.
- Fragiacomo P. (2012). *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana 1861-2011*. Franco Angeli, Milano.
- Frascone P. (2011). Due esperienze nella cantieristica navale anconetana. Lo stabilimento Fincantieri e la Cooperativa Tommasi (1974-1997). *Prisma - Economia Società Lavoro*, **3**, 123–139.
- Galisi F. (2011). *Dai salvataggi alla competizione globale. La Fincantieri dal 1959 al 2009*. Franco Angeli, Milano.
- Garbini L. (1995). La questione della banca ad Ancona nella crisi postunitaria. *Storia e problemi contemporanei*, **16**, 67–87.

- Garofoli D. (1994). Struttura ed evoluzione del mercato bancario marchigiano In *La banca in un sistema locale di piccole e medie imprese*. A cura di Alessandrini P. Il Mulino, Bologna.
- Giovannini C.; Ricci G. (1985). *Le città nella storia d'Italia*. Ravenna. Laterza, Bari.
- Giulianelli R. (2000). *Arsenalotti. Il cantiere navale di Ancona fra la barriera gregoriana e la seconda guerra mondiale*. Il lavoro editoriale, Ancona.
- Giulianelli R. (2011). Il porto di Ancona. Governance, lavoro, imprese e strategie di sviluppo tra XIX e XX secolo In *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*. A cura di Garzella C. e altri. Pacini, Ospedaletto (Pisa).
- Giulianelli R. (2012). *I Piaggio. La parabola di un grande gruppo armatoriale e cantieristico italiano (1875-1972)*. Il Mulino, Bologna.
- Giuntini A. (2011). Il porto di Ravenna tra ottocento e novecento In *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*. A cura di Garzella C. e altri. Pacini, Ospedaletto (Pisa).
- Ioli Gigante A. (1988). *Le città nella storia d'Italia*. Messina. Laterza, Bari.
- Leonhard J. (1992). *Ancona nel basso medioevo. La politica estera e commerciale dalla prima crociata al secolo XV*. Il lavoro editoriale, Ancona.
- Marcellini R. (1991). Ancona dopo l'Unità. *Proposte e ricerche*, **26**, 228–248.
- Matteoni D. (1988). *Le città nella storia d'Italia*. Livorno. Einaudi, Torino.
- Merlini G. (1942). *Ancona e i porti delle Marche e dell'Emilia*. Cnr, Bologna.
- Moroni E. (2000). Il porto di Ancona e le politiche di trasporto ai diversi livelli di governo In *Il porto di Ancona. Prospettive di sviluppo e vincoli territoriali*. A cura di Pettenati P. Camera di Commercio, Industria, Artigianato, Agricoltura di Ancona, Ancona.
- Moroni M. (2011). *L'impero di San Biagio. Ragusa e i commerci balcanici dopo la conquista turca*. Il Mulino, Bologna.
- Niccoli A. (1995). Il sistema bancario e la finanza d'impresa. In *Fare industria nella Marca di Ancona. Storia, caratteristiche e prospettive di un sistema di imprese nel cuore del modello marchigiano*. Errebi, Falconara M.
- Pacetti M. (1979). L'aggregazione politico-sociale della resistenza nell'anconetano In *Aspetti della società marchigiana dal fascismo alla resistenza*. A cura di Magnarelli P. e altri. Argalia, Urbino.
- Panariti L. (2009). La fabbrica delle crociere. Il settore cantieristico e il turismo sul mare (1980-2007) In *Andar per mare*. A cura di Massa P. De Ferrari, Genova.
- Pavia R. (1990). Piani per il porto e piani per la città. In *Le città nella storia d'Italia*. Ancona. Laterza, Bari.
- Petrignani M.; Porsia F. (1983). *Le città nella storia d'Italia*. Bari. Laterza, Bari.

- Pettenati P.; Simonella I. (2011). I porti dell'Adriatico e lo sviluppo dei traffici marittimi nel Mediterraneo In *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*. A cura di Garzella C. e altri. Pacini, Ospedaletto (Pisa).
- Piovene G. (1958). *Viaggio in Italia*. Mondadori, Milano.
- Pugnaloni F. (1978). Note sull'architettura e sulla evoluzione della forma del porto di Ancona In *Il Lazzaretto di Ancona: un'opera dimenticata*. A cura di Mezzetti C., Bucciarelli G., Pugnaloni F. Cassa di Risparmio di Ancona, Ancona.
- Simonella I. (2011). Il porto di Ancona e le prospettive i sviluppo dell'intermodalità ferro-mare In *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*. A cura di Garzella C. e altri. Pacini, Ospedaletto (Pisa).
- Sori E. (1987). Dalla manifattura all'industria (1861-1940) In *Storia d'Italia. Le regioni. Le Marche*. A cura di Anselmi S. Einaudi, Torino.
- Sori E. (1993). Una comunità "crepuscolare": Ancona tra otto e novecento. *La presenza ebraica nelle Marche. Secoli XIII-XX, Quaderni di Proposte e ricerche*, (14).
- Sori E. (1995). Evoluzione della struttura industriale, fattori di sviluppo e localizzazione dall'Unità alla seconda guerra mondiale. In *Fare industria nella Marca di Ancona. Storia, caratteristiche e prospettive di un sistema di imprese nel cuore del modello marchigiano*. Errebi, Falconara M.
- Termite E. (1987). Il porto di Ancona e gli approdi di Senigallia, Numana e Sirolo In *La provincia di Ancona. Storia di un territorio*. A cura di Anselmi S. Laterza, Bari.
- Zoppi L. (1979). *Progetti ed opere nel porto di Ancona dalle origini ad oggi*. Comune di Ancona, Ancona.
- Zoppi L. (2012). *Il porto di Ancona dalle origini ad oggi. Progetti ed opere*. Tipografia Coopergraf, Ancona.

A. Appendice: Tabelle

Tabella 1: *Unità locali delle imprese ad Ancona e provincia, 1951-2001*

Settore	1951		1971		2001	
	An	prov	An	prov	An	prov
agricolt. e pesca	0	0	101	359	139	507
ind. estrattiva	2	40	6	44	3	27
ind. manifatt.	933	6.397	891	5.31	698	5.407
costruzioni	135	582	231	1.423	570	4.113
energia	11	97	15	92	9	39
commercio	1.494	5.399	2.837	9.915	3.419	11.887
trasporti	147	879	192	1.081	406	1.771
credito e ass.	23	117	90	319	393	1.183
altri servizi	415	1.236	523	1.693	3.738	12.554
Totali	3.16	14.747	4.886	20.236	9.375	37.488

Fonte: Istat, Censimento generale della popolazione, anni corrispondenti; elaborazione di G. Morettini.

Tabella 2: *Popolazione attiva per settore e condizione professionale: Ancona, 1861-1931*

Settori e condizioni professionali	1861	1881	1911	1921	1931***
agricoltura e caccia		6.263	6.558	6.626	7.838
industria	3.426	6.797	10.025	7.022	12.332
trasporti	1.030	2.685	3.167	4.349	4.541
commercio	**630	1.734	1.713	1.647	3.888
credito e assicurazioni		41	120	795	514
difesa	3.436	1.512	1.956	2.581	2.500
amministrazione pubblica	98	908	886	1.113	1.550
amministrazione privata	298	518	353	595	89
culto	242	201	179	121	123
prof. e arti liberali	385	559	932	1.102	1.188
servizi domestici	1.647	1.528	1.261	946	1.499
possidenti e benestanti	857	880	736	252	274
condizioni non professionali*		13.972	22.535	27.142	33.664
Totali		37.600	50.421	54.291	70.000

* La categoria comprende pensionati, studenti, attendenti alle cure domestiche, altro **Il dato inerente al 1861 è comprensivo anche del settore "credito e assicurazioni". *** Compreso il comune di Falconara, assorbito nel 1928.

Fonte: Ciani e Sori (1992).

Tabella 3: *Popolazione attiva per settore e condizione professionale: Ancona, 1881-1931 (%)*

Settore e condizione professionale	1881	1911	1921	1931**
agricoltura e caccia	16,6	13,0	12,2	11,1
industria	18,0	19,8	12,9	17,6
trasporti	7,1	6,2	8,0	6,4
commercio	4,6	3,3	3,0	5,5
credito e assicurazioni	0,1	0,2	1,4	0,7
difesa	4,0	3,8	4,7	3,5
amministrazione pubblica	2,4	1,7	2,0	2,1
amministrazione privata	1,3	0,7	1,0	0,1
culto	0,5	0,7	1,0	0,1
professioni e arti liberali	1,4	1,8	2,0	1,6
servizi domestici	4,0	2,5	1,7	2,1
possidenti e benestanti	2,3	1,4	0,4	0,3
condizioni non professionali*	37,1	44,6	50,0	48,0
Totali	100,0	100,0	100,0	100,0

* La categoria comprende pensionati, studenti, attendenti alle cure domestiche, altro. ** Compreso il comune di Falconara, assorbito nel 1928.

Fonte: Ciani e Sori (1992).

Tabella 4: *Popolazione attiva ad Ancona per settore, 1936*

Attività economica	comune di Ancona (%)	com. An/prov. An
agricoltura	25,5	9,4
industria	33,2	29,8
trasporti	10,8	61,5
commercio	12,4	43,7
credito	1,3	59,7
professioni	1,7	29,4
amministrazione pubblica	9,5	49,0
amministrazione privata	0,4	26,0
servizi domestici	5,2	43,6

Fonte: Pacetti (1979).

Tabella 5: *Popolazione attiva per settore: Ancona e provincia, 1971-2001 (%)*

Settore e condizione professionale	1971		1981		1991		2001	
	An	prov	An	prov	An	prov	An	prov
agricoltura, pesca ecc.	5,4	19,2	3,1	9,3	2,3	6,2	2,3	3,9
industria estrattiva, manifatt. ecc.	22,1	31,0	18,5	33,7	17,2	33,5	15,7	30,9
energia e gas	1,2	0,7	1,3	1,2	1,1	0,7	0,7	0,6
industria costruzioni	6,4	9,3	4,5	7,6	4,4	6,8	4,7	6,4
commercio	20,9	13,4	23,3	17,1	21,2	16,4	17,1	14,6
trasporti e comunicazioni	11,5	6,7	10,9	7,3	10,6	7,5	6,5	4,7
altri	32,5	19,7	38,4	23,8	43,2	28,9	53,0	38,9

Fonte: Censimento generale della popolazione, anni corrispondenti; elaborazione di G. Morettini.

Tabella 6: *Popolazione attiva per settore ad Ancona, 2001*

Settore e condizione professionale	%
agricoltura, caccia e silvicoltura	1,4
pesca, piscicoltura e servizi connessi	0,8
estrazione minerali	0,3
attività manifatturiere	15,4
produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua	0,7
costruzioni	4,7
commercio, riparazione di autoveicoli, motocicli e di beni personali e per la casa	17,1
alberghi e ristoranti	3,9
trasporti, magazzinaggio, e comunicazioni	6,5
intermediazione monetaria e finanziaria	4,7
attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, altro	7,6
pubblica amministrazione e difesa	12,9
istruzione	7,8
sanità e altri servizi sociali	9,9
altri servizi pubblici, sociali e personali	4,8
servizi domestici presso famiglie e convivenze	1,5
Totale	100,0

Fonte: Censimento generale della popolazione, 2001; nostra elaborazione.

Tabella 7: *Movimento merci nei principali porti adriatici, 2005-2011 (×1.000 tonn.)*

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ancona	9.209.643	9.231.542	9.157.428	9.427.104	8.772.956	8.520.523	8.413.028
Venezia	29.099.041	30.936.932	30.214.695	30.239.192	25.232.930	26.389.758	26.321.701
Trieste	47.718.331	48.167.718	46.116.075	48.279.107	44.393.322	47.634.188	48.237.977
Ravenna	23.879.193	26.770.176	26.308.477	25.896.313	18.232.930	21.922.041	23.343.617
Brindisi	9.306.484	10.502.190	10.535.270	12.967.661	11.019.749	9.949.897	9.892.484
Bari	4.416.145	5.215.711	5.554.796	5.093.208	4.987.117	5.302.912	5.063.289

Fonte: www.assoporti.it.

Tabella 8: *Movimento merci nei principali porti adriatici, 2005-2011 (n. indice; 2005 = 100)*

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ancona	100	100	99	102	95	92	91
Venezia	100	106	103	103	86	90	90
Trieste	100	101	96	101	93	99	101
Ravenna	100	112	110	108	76	91	97
Brindisi	100	112	113	139	118	106	106
Bari	100	118	125	115	112	120	114

Fonte: www.assoporti.it; nostra elaborazione.

Tabella 9: *Movimento passeggeri nei principali porti adriatici, 2005-2011 (sbarchi, imbarchi, transiti)*

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ancona	1.536.432	1.574.050	1.524.191	1.504.890	1.572.407	1.654.821	1.553.787
Venezia	1.365.375	1.453.513	1.503.371	1.720.703	1.888.174	2.058.815	2.239.751
Trieste	90.523	103.408	113.702	153.212	71.964	67.035	56.973
Ravenna	15.700	13.616	15.020	16.709	17.726	17.121	163.829
Brindisi	562.227	457.184	422.428	504.373	524.104	520.853	527.001
Bari	1.454.948	1.575.361	1.780.029	1.846.408	1.961.283	1.903.535	1.951.665

Fonte: www.assoporti.it.

Tabella 10: *Movimento passeggeri crociere nei principali porti adriatici, 2005-2011 (sbarchi, imbarchi, transiti)*

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ancona	39.638	18.916	48.652	61.423	75.445	135.858	144.721
Venezia	815.153	885.664	1.003.529	1.215.598	1.420.490	1.599.054	1.777.073
Trieste	14.321	40.286	54.755	87.740	6.433	15.332	28.183
Ravenna	12.071	4.478	6.607	8.867	10.328	9.153	156.359
Brindisi	10.642	2.492	10.303	2.004	1.745	28.489	5.226
Bari	277.979	303.338	351.897	465.739	567.885	507.712	567.885

Fonte: www.assoporti.it.

Tabella 11: *Traffico contenitori in alcuni dei principali porti italiani, 2000-2011 (sbarchi, imbarchi, trasbordi; in Teus)*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ancona	83.934	90.030	94.315	75.841	65.077	64.209	76.458	87.193	119.104	105.503	110.395	120.674
Gioia T.	2.652.701	2.488.332	3.008.698	3.148.662	3.261.034	3.208.859	2.938.176	3.445.337	3.467.824	2.857.440	2.852.264	2.304.987
Genova	1.500.632	1.526.526	1.531.254	1.605.946	1.628.594	1.624.964	1.657.113	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102
La Spezia	909.962	974.646	975.005	1.006.641	1.040.438	1.024.455	1.136.664	1.187.040	1.246.139	1.046.063	1.285.155	1.307.274
Livorno	501.339	501.912	519.751	540.642	638.586	658.506	657.592	745.557	778.864	592.050	628.489	637.798
Taranto	3.400	197.755	471.570	658.426	763.318	716.856	892.303	755.934	786.655	741.428	581.936	604.404
Cagliari	21.631	25.908	73.657	313.938	501.194	639.049	687.657	547.336	307.527	736.984	629.340	603.236
Napoli	396.562	430.097	446.162	433.303	347.537	373.626	444.982	460.812	481.521	515.868	534.694	526.768
Venezia	218.023	246.196	262.337	283.667	290.898	289.860	316.641	329.512	379.072	369.474	393.913	458.363
Trieste	206.134	200.623	185.301	120.438	174.729	198.319	220.310	265.863	335.943	276.957	281.643	393.186
Salerno	275.963	321.304	374.868	417.477	411.615	418.205	359.707	385.306	330.373	269.300	234.809	235.209
Savona	36.905	50.092	54.796	43.543	83.891	219.876	227.197	242.720	252.837	196.317	196.434	170.427
Ravenna	181.387	158.353	160.613	160.360	169.432	168.588	162.052	206.786	214.324	185.022	183.577	215.336

Fonte: www.assoporti.it.

Tabella 12: *Porti adriatici coinvolti nel traffico contenitori, 2000-2011 (% Teus sul totale nazionale)*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ancona	1,2	1,2	1,1	0,8	0,6	0,6	0,7	0,8	1,1	1,1	1,1	1,2
Trieste	2,9	2,7	2,2	1,3	1,8	2,0	2,2	2,5	3,2	2,9	2,8	4,1
Venezia	3,0	3,4	3,2	3,2	3,0	3,0	3,2	3,1	3,5	3,9	4,0	4,8
Ravenna	2,5	2,1	1,9	1,8	1,8	1,7	1,6	1,9	2,0	1,9	1,8	2,2

Fonte: www.assoporti.it; nostra elaborazione.

Tabella 13: *Imprese attive con sede in Ancona, 2009*

Settore	n. imprese	%
agricoltura e pesca	695	8,2
ind. estrattiva	1	0
ind. manifatturiera	820	9,6
costruzioni	884	10,4
energia	7	0,1
commercio	3.085	36,3
trasporti	307	3,6
credito e assicurazioni	332	3,9
altri servizi	2.343	27,1
senza codifica	22	0,2
Totali	8.496	100,0

Fonte: www.gruppostatistica.ancona.it; nostra elaborazione.

Tabella 14: *Imprese con sede in Ancona nella classifica marchigiana delle top-100 per fatturato, 1986-2009*

1986	1990	1995
Icic (al)	Icic (al)	Acraf spa (f)
Acraf spa (f)	Acraf spa (f)	Genny Moda srl (ab)
Genny Moda srl (ab)	Byblos spa (ab)	Byblos spa (ab)
Byblos spa (ab)	Genny Moda srl (ab)	Tubimar srl (met)
Confezioni FG/Reporter spa (ab)	Confezioni FG spa-Gruppo (ab)	Aethra spa (e)
Cantiere navale Morini spa (mdt)	Aethra spa (e)	Cantiere navale Morini spa (mdt)
Tubimar (met)	Vis industrie alimentari spa (al)	Continent spa (c)
Girenz (ab)	Tubimar srl (met)	Vis industrie alimentari spa (al)
	Cantiere navale Morini spa (mdt)	
2000	2005	2009
Acraf spa (f)	Acraf spa (f)	Acraf spa (f)
Aethra spa (e)	Multiservizi spa (ac)	Multiservizi spa (ac)
Vis industrie alimentari spa (al)	Aethra spa (e)	Consorzio agrario prov.le An (al)
Cantiere navale Morini spa (mdt)	Isa produzione srl (mac)	Eusebi impianti srl (mac)
Genny Moda srl (ab)	Consorzio agrario prov.le An (al)	Isa produzione srl (mac)
Continent spa (c)	Eusebi impianti srl (mac)	Vis industrie alimentari spa (al)
Byblos spa (ab)	Vis industrie alimentari spa (al)	

Legenda: ab: abbigliamento; ac: acqua; al: alimentare; c: carta; e: elettronica; f: farmaceutica; mac: macchinari; mdt: mezzi di trasporto; met: metallurgia.

Fonte: Fondazione Merloni; elaborazione di G. Morettini.

Tabella 15: *Contributo dei sistemi urbani alla crescita dell'occupazione manifatturiera e del settore privato nelle Marche, 1951-2001*

Sistemi urbani	occ. manifatturiera regione (%)	occ. settore privato regione (%)
Civitanova Marche	18,5	13,6
Pesaro	11,7	11,5
Fabriano	7,7	4,7
Fano	4,7	5,9
Fermo	4,6	4,6
Ancona	4,5	11,3
Macerata	4,4	5,9
San Benedetto del Tronto	3,8	5,9
Jesi	3,7	4,6
Ascoli Piceno	3,2	4,1
Senigallia	2,8	3,7

Fonte: Calafati e Mazzoni (2008).

The Economy of Ancona since the Italian Unification to Twenty-First Century. Prerogatives, Constraints, Illusions

R. Giulianelli, Università Politecnica delle Marche

Abstract

The aim of this paper is to reason about the fundamental prerogatives of the economy of Ancona since Italian Unification to the present day. Ancona has long-cherished ambition to transform itself into an industrial town. The analysis of the existing literature on this subject and some statistical data allows us to observe that a set of constraints of various kinds (geographical, financial, etc..) has regularly thwarted this ambition. Staying true to the path clearly visible already in the second part of Eighteen Century, today Ancona is a city with a low industrial concentration and unbalanced on the trade and the bureaucracy.

JEL Classification: *R4; L6; N6; N7.*

Keywords: *Local Public Economies; manufactures; Shipbuilding; Transport; Port.*