

# **L'ADRIATICO CONTESO**

Commerci, politica e affari  
tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)

Giulio Mellinato

**FrancoAngeli**

# Indice

<b>Introduzione</b>	pag.	7
<b>1. La storia dei commerci, tra economia e relazioni internazionali</b>	»	15
1.1. Commerci, mobilità, globalizzabilità	»	17
1.2. Il definirsi della globalizzabilità adriatica	»	28
1.2.1. L'avvio di una fase nuova per il sistema marittimo europeo	»	32
1.3. L'Adriatico e le svolte degli anni Sessanta dell'Ottocento	»	37
1.3.1. La navigazione di linea e la riqualificazione degli spazi marittimi	»	45
1.4. La dimensione nazionale degli spazi commerciali e le nuove forme della mobilizzabilità delle risorse	»	52
1.4.1. L'integrazione dei tempi, l'accorciamento degli spazi	»	66
<b>2. Le navi e i porti</b>	»	75
2.1. I giochi della localizzazione e della connettività	»	76
2.1.1. La ridefinizione dei limiti della sovranità economica nazionale	»	80
2.1.2. L'aumento della distanza tra avanzati e arretrati	»	82
2.2. L'organizzazione del business marittimo: la mobilità sincronizzata	»	86
2.3. Le nuove dimensioni dinamiche della portualità: hub effect ed economie localizzative	»	90
2.4. I porti italiani	»	100
2.4.1. La transizione infinita dell'economia marittima italiana	»	107
2.4.2. I molti aspetti del ritardo italiano	»	112
2.5. Trieste e i porti dell'Adriatico asburgico	»	119
2.5.1. L'Impero asburgico e la "territorializzazione" dell'Adriatico	»	125
2.5.2. Né centro, né periferia: l'Adriatico e la rivoluzione dei trasporti	»	137

2.6. Alleati non amici: il versante marittimo della Triplice Alleanza	pag. 146
2.6.1. Irredentismo politico e questioni economiche	» 156
<b>3. Né con lo Stato, né con il mercato: le imprese e le politiche marittime</b>	» 163
3.1. Oltre la tecnologia: qualità e organizzazione nelle flotte commerciali	» 164
3.2. Il Lloyd di Trieste: gli anni della prosperità solitaria (1869-1891)	» 175
3.3. 1891/1918: il Lloyd nazionalizzato	» 187
3.3.1. L'ultima fase della nazionalizzazione	» 189
3.3.2. I limiti mobili dello sviluppo marittimo in Italia e Austria	» 199
3.4. Gli inseguitori, tra specializzazione e competizione	» 203
3.5. Gli effetti della nazionalizzazione degli spazi marittimi (1907-1914)	» 209
<b>4. Connessioni, connettività, connettibilità</b>	» 221
4.1. Gli effetti del salto evolutivo: un nuovo mondo di possibilità, con nuove complessità	» 224
4.2. Interessi nazionali, spazi internazionali, commercio "nazionalizzato"	» 228
4.3. Lo Stato navigatore nella storia italiana: una ontogenesi	» 238
4.4. Il 1914: un esito necessario?	» 243
<b>Appendice statistica</b>	» 247
<b>Indice dei nomi</b>	» 277