

SOCIETÀ » **LA STORIA**

Quando il cantiere San Marco smise di costruire navi cancellando Trieste dal mare

Un libro di Paolo Fragiaco pubblicato dall'editore FrancoAngeli ricostruisce le trasformazioni della cantieristica in Italia nel periodo tra il 1861 e il 2011

La città spalleggiata dal "Piccolo" diretto da **Chino Alessi** ingaggiò una vera e propria battaglia navale contro le decisioni prese da Roma

Dal libro "L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana 1861-2011" di Paolo Fragiaco pubblichiamo una parte del capitolo "La rincorsa a ostacoli" dedicato ai Cantieri San Marco di Trieste, per gentile concessione della casa editrice FrancoAngeli.

di PAOLO FRAGIACO

Per la Commissione Caron il "via libera" al ridimensionamento del cantiere San Marco di Trieste, destinato a non costruire più navi ma a diventare stabilimento di riparazioni, era pressoché scontato. Le misure di compensazione previste dall'Iri e dal governo erano infatti molto ampie: il "notevolissimo" potenziamento del vicino cantiere di Monfalcone, la costruzione di un grande bacino di carenaggio che

avrebbe permesso lo sviluppo delle attività di riparazione navale a Trieste, la concentrazione nel capoluogo giuliano, in uno stabilimento del tutto nuovo, dell'intera produzione nazionale di apparati di propulsione navale, altre iniziative industriali e commerciali minori. Nessun lavoratore del San Marco avrebbe perso il posto.

Eppure il piano Cipe incontrò a Trieste una dura opposizione, con preoccupanti momenti di tensione sociale. Anzi, prima ancora che la Commissione Caron concludesse i suoi lavori si innescò, nell'estate del 1966, quella che un protagonista della vicenda ha definito una "battaglia navale" con Genova per ottenere la sede della nuova società operativa Italcantieri, in un primo tempo prevista nel capoluogo ligure e poi in effetti assegnata a Trieste in seguito a pressioni politiche molto forti esercitate sul governo e sull'Iri. [...] La reazione dell'opinione pubblica triestina, orientata e mobilitata dal quotidiano locale "Il Piccolo", che ne sapeva d'altra parte cogliere gli umori profondi, esplose a fine giugno in coincidenza con la tradizionale conferenza stampa annuale nella quale l'Iri presentava i suoi risultati di bilancio. In quella occasione il presidente dell'Istituto, Giuseppe Petrilli, annunciò alcuni dettagli del programma di ristrutturazione della cantieristica. Il quotidiano triestino titolò in prima pagina su sette colonne di spalla: "Condannati i cantieri tri-

estini nel piano di concentrazione" (pur riportando poi nel sommario tutte le misure compensative previste a fronte del ridimensionamento del San Marco). La corrispondenza da Roma sulla conferenza stampa dell'Iri era accompagnata da un fondo del direttore Chino Alessi, dal titolo a effetto: "Cancellati dal mare". [...]

Nell'articolo del direttore, in sostanza, si esprimeva il rifiuto di un provvedimento che finiva per intaccare l'autonomia della cantieristica triestina, anche se accompagnato da investimenti sostitutivi, perché tutto «si sminuisce, si frantuma, passa in seconda linea di fronte alla condanna a morte della nostra industria navale». [...]

Una così drastica reazione al progetto di ristrutturazione dei cantieri si spiega indubbiamente con le difficoltà e con le incertezze, economiche e politiche, che Trieste aveva vissuto nel dopoguerra: solo nel 1954 la città era ritornata all'Italia, dopo un periodo di amministrazione anglo-americana. Ma le radici di questo atteggiamento, a ben vedere, sono ancora più lontane, e si possono far risalire al carattere protetto e assistito dell'economia triestina, che si era determinato in seguito al passaggio della Venezia Giulia dall'Austria all'Italia dopo il primo conflitto mondiale, ma già prefigurato per alcuni tratti in epoca asburgica. Fallito sostanzialmente il disegno di fare della città l'avamposto per una penetrazione dell'Italia nell'Europa centrale e nei Balca-

ni, e trasferito negli anni '30 gran parte dell'apparato industriale nelle mani dell'Iri, cioè dello Stato, Trieste aveva smarrito il suo ruolo e il ceto dirigente la sua autonomia decisionale. [...]

L'annuncio del ridimensionamento del San Marco non poteva tuttavia essere considerato una sorpresa. [...] Di ridotte dimensioni e condizionato da una situazione topografica infelice, senza possibilità di sostanziale ampliamento, il San Marco presentava risultati economici assai negativi, nonostante avesse realizzato anche petroliere in serie. (...) L'approvazione definitiva del piano da parte del Cipe scatenò a Trieste violente manifestazioni di piazza, nonostante la città avesse ottenuto a fronte del ridimensionamento del San Marco, accanto alle già previste compensazioni, anche la sede dell'Italcantieri. Sabato 8 ottobre, il giorno dopo l'annuncio, in alcuni quartieri periferici le manifestazioni di protesta si trasformarono per tutto il giorno in guerriglia urbana, in un duro scontro con la polizia. Vi erano già state in precedenza avvisaglie di violenza, durante uno sciopero generale ad agosto e anche qualche giorno prima, ma avevano coinvolto solo alcune frange estremiste. A fine giornata il bilancio fu di 450 fermi, 89 arresti, 79 tra feriti e contusi, numerosi danni culminati con un episodio increscioso: l'assalto e la distruzione della sede del circolo Acli nel quartiere popolare di San Giacomo. [...]

www.ecostampa.it

003600

L'ANALISI

I vizi secolari di un settore che è sempre rimasto pubblico

di Massimo Greco

«Biografia aziendale non autorizzata»: Paolo Fragiaco fa seccamente capire, già nell'introduzione, che il suo non vuole essere un lavoro encomiastico. Monfalconese, figlio di un "white collar" del cantiere, egli stesso dipendente di Fincantieri

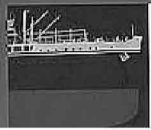
ri dal 1992 al 1998 come responsabile dell'ufficio stampa, Fragiaco ha dedicato alla storia della navalmeccanica giuliana e nazionale numerosi saggi, prima di maturare in questa sua ultima fatica (**"L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana 1861-2011"**, ed. Franco Angeli, 43 euro) una visione globale del comparto in un'ottica di lungo periodo, che copre l'intera vicenda della nazione unificata. Quella di Fragiaco è una ricostruzione critica, che individua i fattori di continuità e i "vizi" secolari della cantieristica nel Bel Paese: dall'eccesso e dalla frammentarietà della capacità pro-

duttiva ai perduranti condizionamenti territoriali (si vedano di recente i casi di Genova e di Palermo), fino al rapporto "simbiotico" con i poteri statali e con la politica. Un rapporto questo che impregna il settore, accompagnandolo attraverso l'Italia liberale, quella fascista, quella democristiana, quella attuale. Un po' per queste inesauste ragioni di geografia politica ed economica (le si comprenderanno ancor meglio guardando le mappe dei cantieri del 1885 e del 1918, riportate da Fragiaco), un po' per le altrettanto storiche difficoltà gestionali che hanno segnato la "biografia" del comparto, la navalmeccanica è

l'unico ambito dove, attraverso Fincantieri, viene ancora interamente esercitato il comando della "mano" pubblica. La forte dimensione "politica" della cantieristica - documentata Fragiaco che si è letto i bilanci Fincantieri e che sviluppa le sue tesi in comparazione con quanto avveniva negli altri Paesi produttori - ha spesso determinato, soprattutto nel passato, una forte dipendenza dalla domanda statale (vi ricorda la Finmare?), costi fuori mercato, pigrizia tecnologica. E quanto è accaduto a livello nazionale, è riscontrabile, in una logica di scala, anche nell'area giuliana: i fatti verificatisi a Trieste nel 1966, stralciati dal libro di Fragiaco, lo raccontano.

L'industria come continuazione della politica

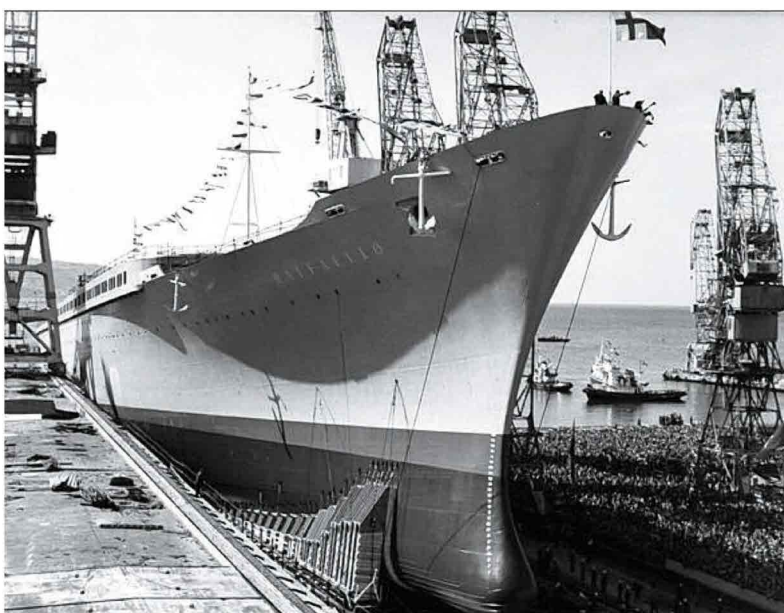
La cantieristica italiana 1861-2011



La copertina del libro



In alto la "Raffaello", uno dei gioielli della marineria italiana usciti dal cantiere San Marco. Qui accanto, un momento della protesta degli operai dell'Arsenale triestino del 1993 nella foto di Marino Sterle



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.