

Associazione Marinara «Aldebaran»
Trieste

Aldo Cherini

L'INDUSTRIA NAVALMECCANICA GIULIANA
DALLE ORIGINI AI GIORNI NOSTRI
(1997)



Quaderno AMA n° 77/97

Trieste, novembre 1997

Ristampa maggio 2011 — www.cherini.eu

INTRODUZIONE	2
ODORICO PANFILI.....	3
PROGRESSI.....	4
LO SQUERO SAN MARCO	5
ARSENALE DEL LLOYD AUSTRIACO	5
LO STABILIMENTO SAN MARCO	6
IL NAVALE ADRIATICO	6
LO STABILIMENTO TECNICO TRIESTINO.....	7
LA FABBRICA MACCHINE DI SANT' ANDREA	8
IL CANTIERE NAVALE TRIESTINO.....	10
IL PRIMO DOPOGUERRA.....	10
LA RINASCITA	12
I CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO.....	13
LA SECONDA GUERRA MONDIALE	16
LA RICOSTRUZIONE	17
L'ITALCANTIERI.....	20
ATSM-ARSENALE TRIESTINO SAN MARCO	21
LA FINCANTIERI	22
LA PIAZZA MARITTIMA DI POLA	23
LA ZONA DI FIUME	24
I CANTIERI E LE ATTIVITA' MINORI.....	25
MUGGIA	26
TRIESTE – LE ATTIVITA' INDOTTE E COLLEGATE	27
CULTURA MARINARA.....	29
ADDENDA.....	30
FONTI.....	30

INTRODUZIONE

Dopo esser vissuta per secoli ai margini degli avvenimenti che hanno lasciato impronte indelebili nelle terre gravitanti sul mare Adriatico, tra Repubblica Veneta e Arciducato d'Austria in lotta endemica tra di loro, passata infine la meteora napoleonica, Trieste è venuta a trovarsi nel posto e nel momento giusti per assumere un ruolo di protagonista nel complesso campo delle attività armatoriali e cantieristiche.

La città ha, infatti, risposto scrivendo pagine di prestigio e grande significato nel libro della storia marittima e navale, cogliendo in pieno le opportunità offerte dal fatto di trovarsi ben piazzata sulla direttrice adriatica seguita dal crescente volume di affari che il risveglio economico e industriale centro europeo alimentava verso i mercati del Levante, dell'Africa e dell'Oriente.

Trieste diveniva, così, nel giro di pochi anni, il più importante centro marittimo della monarchia danubiana sul quale trovava conveniente appoggiarsi anche la politica dello stato.

Che Trieste abbia avuto una propria marineria fin dai tempi più oscuri è provato, fra l'altro, dall'esistenza dell'antica Confraternita di San Nicolò, detta dei Marinai, che, quantomeno dal 1558, era proprietaria di uno squero dato in appalto a vari protti, che si assumevano in proprio la costruzione o il raddobbo dei natanti. Non mancava quindi sul posto personale qualificato come squeraroli, calafati, alboranti, segantini, carpentieri, canaperi, marinai, fornitori vari da servire a traffici per lo più minuti, tali da non dare ombra eccessiva al monopolio veneziano.

Agli inizi del 1700 si verificava una sostanziale evoluzione sotto la spinta di eventi politici resi possibili dalla graduale decadenza della potenza veneziana, fiaccata dalle guerre in Levante, e, di pari passo, dal prevalere della potenza arciducale grazie alle vittorie sugli Ottomani procurate all'Austria dal principe Eugenio di Savoia, e all'accresciuta influenza degli Absburgo sul suolo italiano per effetto delle guerre di successione spagnola. Si imponeva conseguentemente a Vienna la necessità di stabilire comunicazioni marittime con i regni di Napoli, di Sardegna e con i Paesi Bassi.

L'imperatore Carlo VI proclamava nel 1717 il principio della libertà di navigazione, che Venezia non era più in grado di contrastare, seguito due anni dopo dalla proclamazione dei porti franchi a Trieste e a Fiume quali sbocchi al mare dei territori danubiani. Provvedimenti indispensabili per lo sviluppo mercantile marinaro, che in poco più di un secolo faceva di Trieste uno dei più importanti e dinamici porti emporiali, cantieristici e d'armamento del Mediterraneo, al servizio di un entroterra che giungeva nel cuore dell'Europa centro orientale.

Un primo passo nel progresso dell'industria navale veniva fatto nel 1720 quando la Compagnia Privilegiata Orientale, da poco costituita al fine di promuovere i commerci vicini e lontani, apriva un cantiere navale al quale veniva preposto il proto genovese Don Fernando Bellando. Per quei tempi, lo stabilimento era vasto, comprendeva depositi per il legname e per tutti i materiali da servire nelle costruzioni con maestranze invogliate economicamente a trasferirsi a Trieste da Fiume, dal Napoletano e perfino dalla Liguria. Due anni dopo scendeva in mare, qui, la prima nave che portava il nome appropriato di "Primogenito". Si formava o si sviluppavano le attività indotte e collegate, le telerie per le vele e le corderie del genovese Francesco Maria Bozzini (1726), del ferrarese Nicolò Sinibaldi (1763), seguite dalle più longeve corderie di Giuseppe Angeli (1813) e dall'officina dell'ottico Giacomo Manzioli (1821), alle quali erano interessati gli Strudthoff, fornitori di pece navale e di colori.

Accanto alle attività di costruzione, veniva a svilupparsi la normativa: notabili sono le norme dettate nel 1758 dal capitano del porto per stabilire una disciplina in un campo che richiedeva conoscenze sempre più affinate dando vita ad una scienza vera e propria. Particolari

norme concernevano i metodi da seguire per determinare la stazzatura dei navigli, in cui era esperto molto ascoltato il Padre Vincenzo Ricci, insegnante di nautica presso il Collegio dei Gesuiti, autore di un trattato dato alle stampe nel 1755. Collegio che vantava tra i primi insegnanti il noto Padre Francesco Saverio Orlando. Non mancavano provvedimenti anche in questo campo apparendo sempre più necessario sia per i capitani che per i costruttori una preparazione adeguata, non più empirica, prodromi dell'Accademia Reale di Nautica (1817), dell'Accademia di Commercio e Nautica (1844) e dell'Istituto Tecnico Nautico (1905) tutt'ora operante.

La proclamata libertà di navigazione non sarebbe uscita dall'alveo delle enunciazioni teoriche se non avesse avuto l'appoggio di un supporto militare. Il cantiere della Compagnia Privilegiata Orientale veniva convertito, nel 1723, in arsenale per la costruzione di naviglio convenientemente armato sotto la direzione di Giovanni Luca Pallavicini, un altro genovese, lasciando l'antico squero di San Nicolò ai bisogni della marineria mercantile.

Ma i tempi non erano maturati appieno, ragioni politiche in concorso con contingenti difficoltà economiche consigliavano Carlo VI a disfarsi, nel 1736, della sia pur piccola flotta militare, rimasta presto senza una specifica funzione e fonte di dispendio per il pubblico erario.

Un nuovo e più fecondo impulso veniva dato all'emporio e alle costruzioni navali dall'opera ponderata e ben diretta dell'imperatrice Maria Teresa, ascesa sul trono asburgico nel 1740. Ad essa si deve l'Editto Politico di Navigazione del 1774, che richiamava presto sotto la bandiera imperiale una cinquantina di navigli, grandi e piccoli. Nel contempo l'emporio riceveva un nuovo impulso grazie all'apertura delle immigrazioni concesse con liberalità inconsueta attirando genti dalla Grecia, dall'Armenia, dal Levante, dalla Serbia, ma anche dalla Lombardia, dalla Svizzera, dai territori danubiani, dall'Inghilterra. Genti munite di varie competenze in campo mercantile e industriale tali da conferire alla città un carattere cosmopolita, spregiudicato e aperto a tutte le iniziative.

ODORICO PANFILI

Emerge in questo periodo il nome di un imprenditore all'altezza dei tempi nuovi, Odorico Panfili, originario dell'Umbria, che ha avuto il merito di avvertire la grandi possibilità di sviluppo dell'arte navale in una città decisamente avviata verso un interessante avvenire emporiale e cantieristico.

Locatario, in un primo tempo, del vecchio squero di San Nicolò, si rendeva indipendente ottenendo con sovrana patente del 22 dicembre 1788 di poter erigere un proprio stabilimento, detto Squero Nuovo, che si poneva presto in testa sul piano delle costruzioni navali acquisendo numerose commesse di tutto rilievo.

Arrivavano però le guerre napoleoniche, l'occupazione francese, la dichiarazione del blocco da parte inglese, le incursioni dei corsari dell'una e dell'altra parte nelle acque adriatiche con la conseguenza di gravi inciampi superati infine, dopo anni di crisi, con il ritorno della pace.

I Francesi stessi avevano sentito la necessità di creare in Trieste un arsenale al servizio della marina militare impiegando allo scopo i terreni del Lazzaretto Nuovo (o di Santa Teresa) dove, nel 1811, veniva impostata una nave di linea e tre fregate la cui costruzione non poteva venir portata a termine per la fine del conflitto con la sconfitta di Napoleone.

Placatasi la bufera, ridisegnata la carta geografica dell'Europa dal congresso di Vienna del 1815, preso dall'Austria stabile piede nelle terre già di San Marco, occorreva sanare molte

ferite e riprendere la navigazione per assicurare i rifornimenti di quanto abbisognava alle popolazioni stremate dalle requisizioni, dalle spogliazioni, dalle carestie.

Occorrevano cioè navi, ma l'Austria stessa era esausta e mancante di molto del necessario. La città di Trieste, tuttavia, si presentava aperta all'ottimismo, che veniva alimentato dalla riconquistata emancipazione marittima con quelle promesse di avanzamento che il progresso tecnico, lasciato in retaggio dalle pressioni belliche, lasciava intravedere.

Lo Squero Panfili, diretto ora dai figli del fondatore, Giuseppe e Vincenzo, si distingueva nell'opera della ricostruzione e faticava a restare al passo con la commesse, che incalzavano. Non solo, ma con la costruzione del piroscifo "Carolina", varato nel 1818 per conto dell'americano John Allen, operante a Trieste, si poneva in testa nella realizzazione di navi a vapore, per le quali stava aprendosi un avvenire promettente. Nel 1829, anzi, scendeva in mare da uno dei suoi scali il piroscifo "Civetta" con il quale Giuseppe Ressel eseguiva il primo esperimento pratico di propulsione ad elica mancando un lusinghiero successo per sola sfortuna: il cedimento di un tubo di alimentazione del vapore che nulla aveva a che fare con la bontà del principio dell'elica. È curioso rilevare che il "Carolina", per un puro fatto burocratico comportante il ritardo di non molti giorni sul "Ferdinando I" di Napoli, perdeva il primato dell'apertura della navigazione a vapore nel Mediterraneo restando però il primo a gestire una linea di navigazione commerciale regolare.

Dopo il 1830 il Cantiere Panfili intensificava la sua attività e, su progetto dei fratelli Poli, varava gli scafi delle prime tre navi a ruote commesse dalla neocostituita Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft, destinate a servire le foci del Danubio in Mar Nero. Seguiva dal 1837 al 1851 una trentina di navi per il Lloyd Austriaco che, assieme alle grandi imprese di assicurazione dalle quale la società armatrice aveva avuto origine, costituiva una delle attività più qualificanti e rappresentative del settore, in linea con le ben accreditate compagnie armatoriali inglesi, francesi e tedesche.

Il Panfili, travandosi nell'area destinata alla ristrutturazione urbanistica, cessava l'attività nel 1851 dopo aver realizzato, nell'arco della sua lunga vita, non meno di 600 navi in legno.

S'infittiva la rete dei collegamenti marittimi per i quali il Lloyd puntava tutto sulla propulsione a vapore con un supporto tecnico in continua evoluzione ed espansione, che favoriva anche attività collegate e indotte sempre più numerose ed importanti.

La città di Trieste diveniva il centro primario e polo di attrazione per iniziative diversificate, con potenziali economici e produttivi calibrati secondo gli scopi e le necessità, a corto o a lungo raggio, ma tutte ruotanti intorno al mondo marittimo, movimentato dalla prima grande rivoluzione industriale, dal colonialismo e dagli spostamenti di grandi masse di emigranti.

PROGRESSI

Nel 1815 era arrivato a Trieste, al comando di un brigantino danese, il capitano Giorgio Simeone Strudthoff. Nativo di Brema, era destinato a ricoprire un ruolo primario nell'arte navale e nella meccanica fermandosi nella città giuliana dove si accasava imparentandosi con Giacomo Manzuoli e con Giuseppe Angeli.

Dopo aver fatto per qualche tempo il provveditore marittimo ed essersi occupato della vendita degli strumenti ottici e dei cordami prodotti dai cognati, il capitano Strudthoff apriva a Sant'Andrea, nel 1824, una piccola officina con fonderia, che può considerarsi il primo nucleo del futuro Stabilimento Tecnico Triestino (STT), ma che allora si interessava di lavori navali solo in via subordinata.

Una flotta composta non più da velieri ma da piroscafi aveva la necessità di disporre di un supporto tecnico adeguato. Pertanto il Lloyd creava nel 1837 una sua officina meccanica

potenziata poi da una fonderia per servire ai bisogni della compagnia armatrice, che per le altre esigenze si appoggiava al cantiere Panfilli o all'Arsenale di Venezia.

LO SQUERO SAN MARCO

La situazione appariva incoraggiante tanto che nel 1839, grazie al capitale fornito dal commerciante e possidente Giuseppe Bousquet, veniva aperto nel vallone di Muggia non distante dallo stabilimento Strudthoff un nuovo cantiere.

L'iniziativa si doveva ad un altro veneziano, Gaspare Tonello, che dava allo squero il nome di San Marco. Il Tonello non era nuovo alle attività navali, s'era formato nell'Arsenale di Venezia e ricopriva l'incarico di stimato professore presso l'Accademia Nautica. Gli era stata affidata inoltre la sovrintendenza delle costruzioni delle prime vaporiere del Lloyd affidate al cantiere Panfilli.

Rigettando l'empirismo fino allora imperante, Gaspare Tonello si faceva paladino dei metodi di progettazione secondo le teorie e i calcoli che venivano affermandosi per opera di teorici e di studiosi saliti in grande reputazione specialmente in Inghilterra e in Svezia.

Il nuovo squero veniva inaugurato nel 1840 con il varo di una goletta alla quale veniva imposto il nome augurale di "Primogenita". Il Tonello intendeva vedersi affidare dal Lloyd la costruzione e il raddobbo delle navi sociali, ma rimaneva deluso con la conseguenza di mettere lo stabilimento, nel 1842, nelle mani del Bousquet, al quale non riusciva difficile affittare la metà dell'area allo stesso Lloyd, dato che faceva parte del suo consiglio di amministrazione.

Nel 1850 interveniva il demanio marittimo per conto della KuK Kriegsmarine, che per ragioni politiche non intendeva valorizzare l'Arsenale di Venezia, occupando un'altra notevole parte dell'area (che manteneva fino al momento del trasferimento della sua attività nel nuovo arsenale di Pola, avvenuto nel 1858). La flotta militare stava rinascendo per impulso del comandante in capo, arciduca Ferdinando Massimiliano (il costruttore del castello di Miramare), che si avvaleva dell'opera tecnica e organizzativa del danese Giovanni Birch Dahlerup e aveva bisogno di spazi adeguati.

ARSENALE DEL LLOYD AUSTRIACO

Il Lloyd puntava i piedi essendosi reso conto che era ormai imprescindibile la libera disponibilità di un proprio stabilimento basato su criteri ed indirizzi coordinati ed economici. Con l'aiuto del barone Bruck — uno dei fondatori della compagnia armatoriale divenuto i.r.ministro del commercio — otteneva la sospensione del piano, che intendeva inglobare tutta l'area per fini militari, fino all'entrata in attività di un proprio stabilimento, la cui prima pietra veniva posata nel 1853 e che prendeva il nome di Arsenale del Lloyd, assicurando con ciò la capacità di costruire direttamente scafi, apparati motori, attrezzature e strumenti occorrenti per un valido potenziamento della flotta sociale senza ricorrere all'estero.

Iniziava progressivamente l'attività nel 1856 per servire alle crescenti necessità della compagnia di navigazione e ponendosi all'avanguardia tecnologica e organizzativa dell'epoca tanto da presentarsi al primo posto tra i similari stabilimenti del Mediterraneo Orientale. Dava corso alle costruzioni non solo in ferro col piroscavo "Austria" (1866) ma anche in acciaio col piroscavo "Pandora" (1881) con l'impiego di motrici sempre più potenti ma, con il decorrere del tempo il Lloyd perdeva la convenienza delle costruzioni in proprio tanto che, nel 1912, la produzione delle navi cessava dopo un'intensa attività, che aveva visto 140 vari, mantenendo solo i lavori di raddobbo e manutenzione.

Il progresso tecnico non trovava ostacoli, avanzava influenzando grandemente la scelta dei materiali, i metodi di lavorazione, l'organizzazione del lavoro e le scelte operative. Ma richiedeva nel contempo impieghi di capitale sempre più onerosi, sostenibili solo con lo sfrut-

tamento al massimo degli impianti. Fatti contingenti come la guerra di Crimea aprivano prospettive inopinate con guadagni molto forti, che incoraggiavano le iniziative più rischiose.

Le linee ferroviarie arrivavano fino alle banchine e sui moli sveltendo l'organizzazione portuale e accelerando le operazioni di carico e scarico. Il taglio dell'istmo di Suez, di cui uno dei più convinti e influenti assertori era il barone Pasquale Revoltella, appariva di estrema importanza in quanto apriva al porto di Trieste la via diretta col favoloso Oceano Indiano e col mitico Estremo Oriente. Nel contempo si affinavano le norme di controllo sulle costruzioni navali e veniva creato il Bureau Veritas Austriaco, istituito sul modello del Lloyd's Register inglese.

Gli armatori e gli industriali navali seguivano tutto ciò con attenzione, ma i nuovi materiali richiesti non si trovavano a portata di mano, erano molto costosi e non tutti erano ancora convinti della necessità di adeguarsi a mutamenti tanto radicali.

LO STABILIMENTO SAN MARCO

Arrivava il momento del costruttore Giuseppe Tonello, fratello minore di Gaspare, che lavorava già dal 1853 con Diodato Billafer in un piccolo squero sotto Servola.

Nel 1859 il Tonello prendeva in affitto l'area già dello Squero San Marco non più occupata dalla marina militare e dal Lloyd. Nel 1861 ne acquistava la proprietà: la data segna la nascita dello Stabilimento San Marco che in breve tempo diveniva uno dei più importanti cantieri navali privati del Mediterraneo. Veniva dotato di edifici, impianti e attrezzature di tutto rispetto per la costruzione delle prime grandi navi, le corazzate a struttura composita, grazie alla fiducia che l'arciduca Ferdinando Massimiliano riponeva nella competenza di Giuseppe Tonello chiamato, tra l'altro, a seguire la costruzione del vascello "Kaiser" nell'Arsenale di Pola (1855 1862) e a sovrintendere al varo di sette fregate dagli scali di Muggia (1860 1864).

Rivestivano grande importanza, infatti, le commesse passate dalla marina militare, tra le quali 4 cannoniere di piccolo tonnellaggio e 6 fregate di grande tonnellaggio, le prime navi austriache ad essere munite di corazzatura sulle fiancate.

Ma gli scali erano destinati anche alla costruzione di navi mercantili di buona portata. Dal 1860 al 1868, infatti, scendevano in mare una ventina di velieri dalle 250 alle 1000 tonn. di stazza (10 dei quali gestiti in proprio in attesa della vendita) e, a partire dal 1863, una decina di piroscafi propulsi a ruote o a elica, venduti in parte al Lloyd, in parte all'estero, in parte gestiti in proprio fino al momento più propizio per la loro vendita. Da notare che al San Marco, nel 1867, veniva costruito il primo piroscifo con scafo in ferro, il piccolo "Alcione", coraggioso e impegnativo salto tecnologico, tempestivamente acquisito dal Tonello dopo l'esempio dell'"Austria" sceso in mare qualche anno prima dagli scali concorrenti dell'Arsenale del Lloyd.

Giuseppe Tonello era un uomo di grande valore, intraprendente e poliedrico, di larghe vedute, che si fece notare anche in difficili lavori di ricupero di navi affondate e date per perdute (Venezia, lago di Garda), degno nipote del noto ingegnere navale Andrea Salvini.

Giuseppe moriva nel 1869 lasciando interrotto il progetto di una fabbrica macchine e caldaie accarezzato per rendersi autosufficiente anche in questo basilare settore dell'industria navale. Poco dopo moriva anche il fratello Luigi subentrato nella direzione dello Stabilimento, che andava in breve declinando.

IL NAVALE ADRIATICO

La famiglia Tonello riteneva allora di porre in vendita questa parte dell'asse ereditario ad una società costituitasi nel 1870 con la ragione sociale Navale Adriatico per Costruzioni Navigazione e Commercio, che sotto la direzione di Augusto Schiavon gestiva il cantiere per

circa sette anni ma con non molta fortuna a causa della poco brillante situazione finanziaria (tra l'altro, non era stato versato l'intero capitale sociale previsto dall'atto di costituzione), cui andavano ad aggiungersi la perdita di commesse importanti da parte della marina militare (indirizzata ormai verso le navi in acciaio) e una delle ricorrenti crisi economiche internazionali provocanti il rallentamento delle attività navali.

Il Navale Adriatico veniva definitivamente chiuso nel 1877 dopo aver varato sei fregate e corvette, sette velieri e nove piroscafi di piccolo tonnellaggio.

Finiva così, dopo 37 anni di attività, il primo periodo di vita del cantiere navale San Marco, destinato però a risorgere su nuove basi una ventina d'anni dopo.

LO STABILIMENTO TECNICO TRIESTINO

In un momento di grande espansione della vita economica cittadina nasceva nel 1857, grazie all'incoraggiamento e aiuto dell'arciduca Ferdinando Massimiliano, un nuovo stabilimento in forma di società per azioni alla quale gli Strudthoff conferivano gli impianti (ancor piccoli) di Sant'Andrea e di Muggia, le ditte di borsa Reyer e Schlik e il banchiere Pasquale Revoltella i grossi capitali necessari.

I figli del capitano Giorgio Simeone riversavano nell'impresa tutti i loro interessi e ogni energia dando subito mano, nello squero di San Rocco, alla costruzione di alcuni velieri ma facendo conto sulle commesse della marina militare, in vista delle quali si provvedeva a continui ammodernamenti e potenziamento degli impianti tanto del ramo navale che meccanico, impegnando la Fabbrica Macchine a fornire apparati propulsori sempre più potenti e complessi con l'aggiunta di una fonderia e di un'officina di produzione delle caldaie (la prima caldaia era stata costruita, a Trieste, nel 1856).

L'ing. Giorgio Strudthoff assumeva la direzione tecnica delle officine di Sant'Andrea, in seno alle quali Augusto rispondeva dell'ufficio tecnico, mentre Edoardo (che aveva fatto pratica in Inghilterra anche nella costruzione del "Great Eastern", l'immane opera del Brunel) veniva preposto al cantiere San Rocco. Degna di nota è la collaborazione assicurata da un uomo di grande valore, l'inglese Roberto Whitehead, il futuro realizzatore del primo siluro (Fiume 1866). Della direzione commerciale era incaricato Edmondo Bauer.

La commessa di una nave di grande tonnellaggio, giunta nel 1863, comportava non pochi problemi che venivano risolti brillantemente dopo che, venute meno nel 1866 le commesse militari, lo Stabilimento Tecnico Triestino si dedicava alle costruzioni mercantili a servizio sia della bandiera nazionale che di quella estera.

Si dava spazio alle costruzioni in ferro, dapprima una dozzina di barconi (per i quali si doveva ricorrere ai calderai della Fabbrica Macchine) e poi navi vere e proprie tra le quali una corvetta corazzata per l'Egitto, che è la prima nave militare costruita localmente con struttura metallica completa (1870).

La siderurgia andava perfezionandosi e non pochi erano gli stabilimenti siderurgici sorti nell'interno della monarchia danubiana capaci di fornire le lamiere e i profilati, che le ferrovie si incaricavano di trasportare dove occorreva.

Si diffondeva una mentalità nuova, comparivano le pitture anticorrosive e antivegetative, si introduceva la compensazione delle bussole per correggere l'influenza del campo magnetico creato dalle masse metalliche. Soprattutto non esistevano più limiti alla mole degli scafi, fino allora subordinata alle caratteristiche del legname da costruzione. Nel contempo aumentavano a dismisura i pesi e conseguenza immediata fu la necessità di disporre di bacini di carenaggio non essendo più possibile arripare o abbattere gli scafi sul fianco per gli ordinari lavori di manutenzione. L'Arsenale del Lloyd aveva provveduto tempestivamente a costruirne due, divenuti ben presto insufficienti.

Qualche anno dopo si verificava uno stato di carenza delle commesse di nuove navi e lo Stabilimento, aumentato nel 1869 il capitale azionario da 500.000 a 1.500.000 fiorini, entrava anche nel campo delle riparazioni e raddoppi ed approntava un bacino di carenaggio a secco di grande capacità, lungo 114 metri, uno dei pochi esistenti in quell'epoca nel Mediterraneo, destinato ad un'attività complementare ma redditizia. I lavori di costruzione venivano visitati, il 19 marzo 1869, dallo stesso imperatore Francesco Giuseppe. Nel 1902 veniva acquistato, a Fiume, anche un piccolo bacino galleggiante per servire alle unità minori militari e mercantili, con il concorso di altri azionisti, la Società del Dock Flottante Cossovich & C" che operava fino al 1906 quando il bacino passava in piena proprietà dello S.T.T..

LA FABBRICA MACCHINE DI SANT'ANDREA

La fabbrica delle motrici navali di Sant'Andrea veniva ampliata anche per le commesse passate dalla marina militare e a Muggia continuava ad operare la fonderia sussidiaria con un laboratorio di falegnameria e modellistica per le fusioni. Un vasto appezzamento di terreno, acquistato nel 1850, era destinato agli scali.

Da notare che lo specchio d'acqua, che si stendeva tra gli stabilimenti di Muggia e di Trieste, suggeriva un'ulteriore attività complementare, il trasporto via mare non solo di operai e manufatti, ma anche di passeggeri, che gli Strudthoff intraprendevano in proprio. Nasceva così una piccola azienda armatoriale che, a partire dal 1867 e fino allo scadere del secolo, metteva in linea, sul tratto Trieste, Muggia e Capodistria 13 vaporini espletando così un servizio di navigazione costiera molto utile.

Notevolissimo il processo di ammodernamento della Fabbrica Macchine di Sant'Andrea seguendo il progresso consentito dalla prima macchina compound (prodotta nel 1872) e dalla prima macchina verticale a triplice espansione (realizzata nel 1887). Nel 1859 era passata qui la fonderia di Muggia seguita, nel 1872, dall'officina delle corazze.

Nel 1896 venivano posti in vendita gli impianti del vecchio Stabilimento San Marco, inattivo da 23 anni. Ovvi i vantaggi di acquisizione dell'area, vicina per di più alla Fabbrica Macchine di Sant'Andrea, con costi di riavviamento inferiori a quelli richiesti dalla ristrutturazione del San Rocco, non più procrastinabili. Facile l'allacciamento ferroviario al raccordo industriale entrato da poco in esercizio fino al porto petroli di San Sabba.

Nel 1897, con l'aumento del capitale a 6.000.000 di corone, subentrava una nuova amministrazione, che s'impegnava anche nelle costruzioni militari per le quali giungeva una prima commessa di 3 navi corazzate con relative motrici, le più potenti fino allora progettate. Buone le prospettive, per cui venivano acquisiti altri terreni da destinare a nuove officine.

In coincidenza con tutto ciò cadeva il 50° anniversario di vita dello Stabilimento, che veniva festeggiato con l'impostazione di una nave portante il nome di "Erzherzog Ferdinand Max", l'arciduca che tanta parte aveva avuto nello sviluppo e nel potenziamento della marina militare con pieno appoggio alle capacità di Trieste, che delle sue direttive s'era avvalsa.

Le commesse militari erano quanto mai importanti in quanto la marina mercantile andava soggetta ad alti e bassi. Una grave crisi, infatti, spingeva gli armatori della regione ad invocare, per la prima volta, l'intervento statale. Crisi che condannava definitivamente – anche se non chiaramente agli occhi di tutti – la nave a vela. Fatto questo che dava via libera al piroscafo di grande capacità di carico, con potenza motrice tale da rendere inutile la velatura ausiliaria, ma completa, che fino allora doveva essere tenuta anche dai piroscafi: sparivano le alte alberature e i relativi pennoni e al loro posto subentravano i picchi di carico potenziati.

Con la legge del 1893, invocata in presenza di un lungo periodo di depressione dei mercati mondiali e, contemporaneamente, in epoca di evoluzione tecnica comportante grandi costi, lo stato interveniva in aiuto della flotta mercantile favorendone il rinnovo e l'ammodernamento con vantaggio anche dell'industria siderurgica e dei cantieri, liberando così il paese dal-

la dipendenza dall'estero. Degli 82 piroscafi messi in linea dal Lloyd, infatti, solo 35 erano stati costruiti nel suo Arsenal, dato che risultava economicamente conveniente passare le commesse fuori casa, ai cantieri per lo più inglesi.

La dispendiosa dipendenza dall'estero in fatto di minerali e materiali ferrosi e carbone poteva venire sorretta con la specializzazione della produzione, con la rapidità di resa e con l'economia operativa non essendo in grado, i cantieri triestini, di vivere soltanto in funzione, non certo economica, della marina militare e delle commesse che essa passava.

Delle nuove norme beneficiava la marina mercantile tanto che i piroscafi impiegati nella navigazione libera salivano, nei 15 anni di validità della legge, da 22 a 115 pur continuando gli armatori a trovare ancora convenienti i cantieri inglesi.

Si usciva finalmente dalla crisi anche per l'effetto di alte congiunture determinate da guerre fortunatamente lontane e il 1897 si rivelava anno di grande fortuna per l'industria navalmecanica triestina.

Il cantiere San Rocco non si trovava ubicato in una buona posizione per la ristrettezza dell'area, chiusa da colline che impedivano ogni ampliamento, e per l'impossibilità di un allacciamento ferroviario che avrebbe giovato ai costi di esercizio.

Occorreva inoltre un grande investimento reso possibile con il concorso del grande Stabilimento di Credito Austriaco e con l'aumento del capitale azionario portato a 3.000.000 di fiorini.

Iniziavano subito i lavori tra i quali la costruzione di due grandi scali in muratura serviti da una potente gru scorrevole tra di essi, centrali di produzione di energia elettrica, impianti per aria compressa e forza idraulica. Inoltre, venivano acquistati alcuni terreni, a monte, per l'erezione di una fabbrica di motori endotermici.

Con il contemporaneo ammodernamento della Fabbrica Macchine di Sant'Andrea, lo Stabilimento Tecnico Triestino diveniva presto il complesso navalmecanico più grande dell'Adriatico e uno dei più importanti del Mediterraneo. La costruzione delle motrici marine era un comparto di grandissima importanza: nel 1905 iniziavano gli studi per la turbina a vapore adottata prima sulle navi militari e qualche anno dopo anche sulle mercantili; nel 1909 si cominciava a produrre il motore a combustione interna, di esercizio più economico, inizialmente del tipo MAN.

Si riorganizzava nel contempo il lavoro, si concentravano nel San Marco le attività costruttive per la marina militare dando spazio a quelle in serie mentre al San Rocco si destinavano particolarmente le riparazioni e i raddoppi grazie al bacino di carenaggio ivi esistente.

Tanto impegno poneva lo Stabilimento Tecnico Triestino in grado di non risentire degli effetti della crisi mondiale seguita all'alta congiuntura agli albori del 1900 (crisi che colpiva invece l'Arsenale del Lloyd) grazie anche alle importanti commesse passate dalla marina militare: 10 navi maggiori, 5 cacciatorpediniere, 4 monitori, 19 torpediniere, 17 navi ausiliarie, tra le quali 2 grandi carboniere. A questa mole di lavoro si aggiungeva la costruzione di un notevole numero di piroscafi mercantili tra i quali 25 da passeggeri o misti e 10 da carico. Per far fronte alla crescente richiesta di carenaggio veniva acquistato, nel 1906, un grande bacino galleggiante, che veniva convenientemente posizionato davanti al Punto franco vecchio. Degna di nota la costruzione, l'anno successivo, della prima motonave, la "Brioni", di sole 70 tsl ma segnale di un non lontano avanzamento tecnico nella propulsione navale.

Una seconda legge riguardante il sovvenzionamento della marina mercantile veniva emanata nel 1907 e di essa beneficiava anche lo Stabilimento per il conseguente aumento delle commesse da parte degli armatori.

IL CANTIERE NAVALE TRIESTINO

Non sarebbero stati sufficienti gli impianti ed infatti, per iniziativa dei fratelli Cosulich, già affermati nel campo armatoriale, con il concorso di capitale d'Oltralpe, nasceva a Monfalcone il grande Cantiere Navale Triestino. Bisognava evitare il sorgere nella regione di altre iniziative che avrebbero comportato situazioni di discapito per tutti, tanto più che si doveva fare i conti con la concorrenza di imprese fiumane e danubiane sostenute dal governo ungherese. La dirigenza si dimostrava però all'altezza della situazione e vanno ricordati il presidente Giorgio de Huetterott, il vicepresidente Arturo Krupp e dei triestini Alfredo Escher, Oscar Gentilomo ed Ettore Ricchetti. Destinato ad uno sviluppo impensato, il nuovo Cantiere avrebbe influito anche su di un'impensata evoluzione socio-economica di tipo industriale con ampio raggio territoriale e vivaci riflessi indotti.

La famiglia dei Cosulich era interessata anche all'attività armatoriale per cui affidava al Cantiere di Monfalcone la costruzione dei suoi transatlantici, i più grandi battenti in quel tempo bandiera austro-ungarica, il "Marta Washington" e il "Kaiser Franz Joseph I" (varato nel dopoguerra col nome di "Presidente Wilson"), primi di quelle navi di linea che prenderanno il mare successivamente in un'interrotta serie di esemplari di grande prestigio che arrivano ai giorni nostri.

Lo Stabilimento Tecnico Triestino, dal canto suo, era interessato anche alle costruzioni di naviglio militare fluviale per cui acquistava, nel 1909, il cantiere austriaco di Linz assicurandosi inoltre, dopo qualche anno, il controllo azionario del cantiere rumeno G.Fernic e Co di Galata (che, però, nel 1916 veniva ceduto ad un gruppo finanziario di Bucarest).

Per non restare fuori mercato nel settore delle costruzioni mercantili, si rendeva necessaria la rimessa in efficienza del cantiere San Rocco. Riprendevano, qui, le costruzioni rimaste sospese da una decina d'anni, concentrando al San Marco tutte le commesse militari e lasciando al San Rocco le mercantili secondo un piano di ripartizione inteso a razionalizzare la produttività degli impianti e certe specializzazioni.

Risolta, dopo annose trattative, la questione dell'Arsenale ormai, come si è visto, antiquato e passivo, il Lloyd cedeva l'area degli scali e gran parte degli edifici al governo stipulando nel contempo con lo Stabilimento Tecnico Triestino un accordo in base al quale veniva costituita una nuova società anonima denominata Cantiere Navale San Rocco con capitale azionario di 5.000.000 di corone sottoscritto in parti uguali, trasferendo in esso la costruzione delle nuove navi.

Nel periodo corrente fino alla prima guerra mondiale, il San Marco si manteneva attivissimo con la costruzione di 3 delle 4 grandi navi da battaglia monocalibro della marina austro ungarica proseguendo a guerra dichiarata nella costruzione di unità ausiliarie ed anche mercantili da carico per giungere infine, nel 1917, alla produzione di una ventina di sommergibili, ma con comprensibili rallentamenti provocati da difficoltà negli approvvigionamenti e per il fatto che gran parte dell'attrezzatura meccanica della Fabbrica Macchine di Sant'Andrea era stata trasferita nel cantiere di Linz.

IL PRIMO DOPOGUERRA

La conclusione della guerra, che era costata moltissimo sangue e che aveva ingoiato ricchezze ed energie enormi, comportava un radicale mutamento in quello che era stato l'assetto geo politico della monarchia austro ungarica con sconvolgimenti radicali, il dissolvimento di un mito, la fine di un'epoca.

Le attività marittime, legate intimamente alla realtà del mondo politico ed economico, erano, come tutt'ora sono, soggette, come si sa, a ricorrenti periodi di crisi.

La regione giulia, alla fine di un processo storico inarrestabile, entrava nel nesso statale italiano, il che, accanto agli enormi problemi della ricostruzione e del riassetto, richiedeva an-

che un mutamento di indirizzi e di mentalità come conseguenza di una situazione emergente a livello non solo locale e nazionale ma anche internazionale.

Il problema principale era costituito dal ripristino e dalla destinazione della flotta mercantile giuliana uscita dal conflitto intaccata nella consistenza e in buona parte usurata.

S'imponeva una sua utilizzazione immediata per le tante necessità del momento, ma sorgevano non pochi contrasti per cui gli Alleati scendevano ad una soluzione provvisoria di compromesso assegnando alle navi giuliane una bandiera convenzionale (bianca con una fascia azzurra) in attesa degli accordi di ripartizione, che venivano raggiunti nel 1921 con l'assegnazione di gran parte del naviglio alla bandiera italiana.

L'inserimento del potenziale giuliano nel complesso della vita economica italiana, tanto diversa e per di più segnata dalla guerra da poco finita, non si presentava né agevole, né rapido, né privo di turbative sia per quanto riguardava lo stato patrimoniale che per la funzione e destinazione.

Il Governatorato Generale Civile della Venezia Giulia, l'1 gennaio 1919, passava i poteri di amministrazione dello Stabilimento Tecnico Triestino ad un regio commissario incaricato anche della gerenza. Si formava un gruppo finanziario composto dalle maggiori società di navigazione locali sotto gli auspici della Banca Commerciale Triestina che, dopo aver tacitato gli amministratori austriaci con la cessione del cantiere di Linz, incamerava la totalità delle azioni dello Stabilimento.

Con la partecipazione del gruppo armatoriale Cosulich si facevano più stretti i rapporti con il Cantiere Navale Triestino di Monfalcone evitando dannose concorrenze e sveltendo l'amministrazione.

L'economia italiana si trovava in fase di riconversione ma anche di espansione e a questo processo prendeva parte anche lo Stabilimento Tecnico Triestino. Esso rilevava i pacchetti azionari delle Officine Navali Triestine e della Gas Compressi S.A., partecipava alla costituzione e alla gestione del Cantiere Scoglio Olivi S.A. di Pola che, scorporato dall'arsenale militare, era stato affidato all'industria privata; particolarmente utili i grandi bacini di carenaggio, che venivano ad integrare i due bacini di Trieste.

Sia il San Marco che il San Rocco potevano festeggiare già nel 1919 i primi vari con due piroscafi da carico di grande tonnellaggio destinati alla Navigazione Libera Triestina.

Ma la lunga e pesante guerra aveva lasciato uno strascico di profonde perturbazioni in tutti i settori della vita politica ed economica con riflesso sui mercati europei e mondiali e con la conseguenza di un sensibile rallentamento dei traffici, della diminuzione dei movimenti migratori, che avevano alimentato buone correnti via mare; non minor diminuzione si avvertiva anche nel movimento dei passeggeri. Erano inoltre sospesi i grossi carichi di cereali e di carbone dai porti russi del Mar Nero. I noli marittimi finivano in breve per crollare e la crisi armatoriale assumeva proporzioni assai vaste data la disponibilità di stiva e di cabina fattasi assai forte.

Nel 1922 i cantieri giuliani dovettero ridurre le maestranze quasi del 50%. Il San Marco chiudeva addirittura i battenti anche a seguito di un devastante incendio scoppiato durante un tumulto. Si ricorreva perciò ad alcune attività sussidiarie: veniva aperta al San Marco un'officina per la costruzione di ponti e gru e a Sant'Andrea veniva dato inizio alla costruzione di motori stazionari.

Tuttavia non era venuta completamente meno la costruzione di tonnellaggio navale ma si trattava quasi esclusivamente di navi commesse prima e durante la guerra o subito dopo l'armistizio. Il San Marco portava a termine l'allestimento di piroscafi per la Navigazione Libera Triestina e per la Gerolimich oltre ad una serie di rimorchiatori ed un potente pontone semovente, l'"Ursus", di grande capacità di sollevamento.

Diveniva d'uso generale l'impiego in caldaia del combustibile liquido ampiamente collaudato durante la guerra sulle unità militari, segnando un progresso tecnico non indifferente. Iniziavano conseguentemente i lavori di trasformazione delle navi mercantili e, parallelamente, si sviluppava anche il motore diesel sia marino che stazionario, per il quale venivano sottoscritti accordi per la costruzione su licenza specialmente con la casa Burmeister e Wain, che in quell'epoca si trovava all'avanguardia tecnologica.

Il 1923 segnava il culmine delle depressione con ulteriore ridimensionamento degli impianti navali, del quale faceva le spese, questa volta, il San Rocco di Muggia, meno efficiente e di esercizio meno economico, che veniva assegnato nuovamente ai lavori di riparazione e alle demolizioni o, in via subordinata, alla costruzione di scafi destinati ad essere allestiti al San Marco.

Nello stesso anno lo Stabilimento Tecnico Triestino riscattava il pacchetto azionario detenuto dal Lloyd, anch'esso in crisi, ed assumeva il controllo completo del San Rocco.

LA RINASCITA

La crisi, che aveva infierito nel mondo degli affari per due buoni anni, poteva considerarsi superata nel 1924. Le grandi correnti di traffico ed i trasporti marittimi tornavano gradualmente alla normalità grazie anche ad alcuni provvedimenti governativi di sostegno.

Il grande cantiere di Monfalcone s'era trovato, durante la guerra, proprio sulla linea del fronte uscendone distrutto. Ricostruito, veniva a trovarsi con le maestranze ridotte al 50%, per creare maggiori possibilità di lavoro venivano create nel suo ambito le officine ferroviarie (1920), le elettromeccaniche (1923), le aeronautiche (1924) mentre a Trieste si aprivano, come detto, le officine ponti e gru.

Per coprire le perdite, lo Stabilimento Tecnico Triestino aveva ridotto il capitale azionario, che veniva riportato non solo allo "status quo ante" di 40.000.000 di lire ma aumentato a 60.000.000 con allargamento dei propri interessi nel Cantiere Scoglio Olivi di Pola; veniva acquistata inoltre la maggioranza azionaria delle Officine Navali Triestine. Cresceva nel contempo l'impiego della mano d'opera superando i livelli dell'anteguerra.

La produzione di tonnellaggio prendeva grande slancio toccando nel biennio 1925 26 le 100.000 tsl. Riprendevano anche le commesse militari e nel campo delle motrici navali si determinava un rapido avanzamento della produzione di motori endotermici.

Il Cantiere San Marco completava la serie delle commesse passate dalla Navigazione Libera Triestina con navi di buon tonnellaggio. Si costruivano quattro motonavi miste per la S.N. Puglia di Bari, due per la S.N. San Marco di Venezia, due per il Lloyd Triestino; per il Lloyd Sabauda di Genova veniva acquisita la costruzione del primo grande transatlantico, la turbonave "Conte Grande". Per la marina militare si trovava in costruzione il grande incrociatore "Trieste", impostato nel 1924, simbolo del rinnovamento in corso in questo importante comparto, che negli anni 30 avrebbe alimentato grandissimo lavoro.

Un carico di tutto rispetto, al quale si affiancavano le commesse passate al San Rocco di Muggia e al Cantiere Navale Triestino di Monfalcone. La Fabbrica Macchine di Sant'Andrea era impegnata in pieno ed aveva acquisito, nel 1924, la licenza dei motori a quattro tempi Burmeister e Wain (Copenaghen) per la coppia dei transatlantici "Saturnia" e "Vulcania", i più potenti realizzati fino allora nel mondo, capaci di sviluppare 12.000 cv. Col 1929 si passava ai motori più semplici a due tempi con licenza Sulzer di Winterthur (Svizzera) imbarcati per primi sulla "Victoria", la più veloce motonave del mondo.

Tutto ciò non poteva durare a lungo, tanto più che, malgrado ogni impegno, i bilanci economici venivano a mantenersi costantemente passivi per più ragioni. Il pregiudizio che derivava era grave e necessitavano provvedimenti tempestivi e radicali. Le possibilità finanziarie dei privati non erano tali da sostenere i grandissimi carichi finanziari richiesti dalle tecno-

logie dei tempi nuovi, da quelle tecnologie che s'imponevano a scampo di trovarsi inesorabilmente fuori mercato. Era necessario uscire dal nesso regionale. Dato che le industrie triestine non disponevano più delle fonti di provvigionamento e delle clientele prebelliche, bisognava provvedere altrimenti.

La necessità di crediti sempre maggiori favoriva l'intervento di un potente istituto, la Banca Commerciale Italiana, allora in fase di piena espansione. Con il prelievo dei pacchetti azionari maggioritari, l'istituto nazionale estendeva la sua influenza sullo Stabilimento Tecnico Triestino e sul Cantiere Navale di Monfalcone divenendo arbitro finanziario del maggior complesso navalmeccanico giuliano.

I CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO

Rendendosi necessari il coordinamento e la razionalizzazione delle attività con maggior economia di gestione, la Banca Commerciale Italiana operava, il 16 giugno 1930, la fusione dei complessi di Monfalcone, Trieste e Muggia sotto la ragione sociale Cantieri Riuniti dell'Adriatico:

Il capitale sociale, ridotto in un primo tempo a 70.000.000 complessivi, veniva aumentato a 150.000.000 con la partecipazione delle società ILVA e FIAT, che entravano nella sfera di interessi della banca e che, nel contempo, erano esse stesse interessate ad un piano di collaborazione riguardante gli approvvigionamenti siderurgici e i motori endotermici marini, in pieno sviluppo.

La sfera di interessi del nuovo complesso CRDA si allargava in rapporti col gruppo navalmeccanico di Venezia, con le società di esercizio dei bacini di carenaggio e della navigazione interna lagunare, con l'industria di produzione dell'energia elettrica aprendo prospettive interessanti. La razionalizzazione del lavoro intesa a ridurre i costi di produzione costituiva un fatto di grande importanza e attualità di fronte al dilagare, a livello mondiale, di una nuova e più grave crisi iniziata in America nel 1928-29.

Il nuovo grande gruppo veniva diviso in due sezioni con centri a Monfalcone e a Trieste, dove veniva collocata la direzione generale. Veniva chiamato a ricoprire la presidenza l'ammiraglio Umberto Cagni, con accanto due consiglieri delegati, il cap. Augusto Cosulich e l'ing. Cesare Sacerdoti, il primo per Monfalcone, il secondo per Trieste. La grave crisi mondiale in atto non provocava effetti deleteri in seno ai CRDA grazie all'imponente mole di lavoro in atto. Nel corso del 1931 venivano varate, infatti, 110.000 tsl e costruiti motori per 223.000 cv, in testa alla produzione internazionale.

Sugli scali del San Marco si trovavano due incrociatori per la marina italiana, "Fiume" e "Cadorna", una motonave di gran lusso per il Lloyd Triestino, la "Victoria", un transatlantico per la S.N.Italia, "Conte di Savoia", che era la nave più grande in costruzione nei cantieri giuliani ed una delle maggiori del mondo.

Ma si trattava soltanto di una dilazione perché nel 1932 comparivano prospettive inquietanti pur essendo stato possibile ottenere ancora commesse in competizione con i più rinomati cantieri esteri. A migliorare la produzione e a contenere i costi, infatti, erano stati introdotti nuovi metodi e nuove procedure grazie all'applicazione su larga scala della saldatura elettrica delle lamiere eliminando il vecchio sistema della chiodatura. La Fabbrica Macchine di Sant'Andrea si aggiornava con i motori CRDA Sulzer a doppio effetto, con potenza di banco pari a 20.830 cv (imbarcati sulla "Saturnia" in sostituzione dei vecchi motori) ed entravano in produzione i motori per sommergibili, più leggeri e meno ingombranti, infatti, nel 1939, i Diesel Fiat a due tempi.

Soccorrevano anche le commesse che arrivavano dalla marina militare con l'assegnazione al San Marco di un altro incrociatore, il "Garibaldi", e dell'esteso e radicale rimoderna-

mento di una corazzata, la “Cavour”. Scalzando l'accanita concorrenza estera, i CRDA riuscivano ad affermarsi ancora una volta acquisendo commesse militari da parte del Siam.

Nessun ordine arrivava invece da parte dell'armamento privato nazionale a causa delle condizioni generali dei traffici e dell'insufficiente sostegno governativo in favore di nuove costruzioni.

Non era trascorso un anno dalle operazioni di accorpamento che la Banca Commerciale Italiana veniva a trovarsi in difficoltà in conseguenza delle tanto estese e complesse partecipazioni in campo industriale con oltre 4 miliardi di immobilizzo. Alcune importanti commesse s'erano risolte in perdita ponendo la banca in posizione esposta per cui, verso la fine del 1931, veniva sollecitato l'intervento del governo. Nel frattempo i pacchetti azionari delle cointeressenze industriali erano passati alla SOFINDIT Società Finanziaria Italiana, creata con il controvalore mutuato dall'IMI Istituto Immobiliare Italiano, al fine di tener testa ai termini assai lunghi che le operazioni creditizie richiedevano.

Nel 1931, comunque, troviamo i C.R.D.A. in testa nel mondo per tonnellaggio varato e per cavalli-asse di forza degli apparati motori.

Lo stato, impegnato in disegni politici di prestigio e di forza, rispondeva creando nel 1933 l'IRI Istituto di Ricostruzione Industriale con una sezione finanziamenti e una sezione smobilizzi. Uno strumento inteso a promuovere il risanamento delle aziende minacciate ed impedire la dispersione delle maestranze di valore, utilissime per i disegni governativi.

All'IRI veniva affidato il non facile compito di porre ordine, se necessario anche con resezioni, negli intricati legami formati tra banche ed istituto di emissione. Per fronteggiare le perdite, l'IRI procedeva innanzi tutto alla riduzione del suo capitale da 125.000.000 a 35.000.000 con ricostituzione a 150.000 grazie all'apporto di denaro fresco.

Negli anni 1934-35 l'Istituto seguiva un profondo mutamento di rotta e di metodi per esser pronto a sostenere il potenziamento dell'apparato bellico, che la politica governativa dell'epoca andava profilando.

L'industria metalmeccanica e l'armamento giuliano si trovavano in posizione di primo piano nell'ambito di questi nuovi indirizzi e la ripresa della produzione trovava un pronto riflesso nell'aumento della mano d'opera che, nel giro di qualche anno, passava da 5.000 a 9.500 unità senza contare l'indotto.

L'orizzonte internazionale andava intanto oscurandosi, segnato a partire dal 1935 da una serie di crisi politiche. Le sanzioni economiche a carico dell'Italia formulate dalla Società delle Nazioni a seguito della campagna militare d'Etiopia, provocavano quella politica valutaria e quegli indirizzi autarchici, che caratterizzavano questo periodo anche dopo il superamento della crisi con la costituzione del COGEFAC – Commissariato generale per le fabbricazioni di guerra.

Il bilancio sociale dei CRDA per il 1934 segnava per la prima volta un saldo attivo. Il capitale sociale veniva diminuito da 150.000.000 a 100.000.000 e una parte del pacchetto azionario passava ad un consorzio triestino privato, in linea con la tendenza dell'IRI al graduale smobilizzo delle interessenze industriali una volta ottenuto il risanamento delle aziende.

La commessa di alcune barche per la navigazione sul lago Tana in Etiopia, passata dal governo durante la campagna militare, induceva i CRDA ad interessarsi ad un piccolo cantiere operante a Massaua, in Eritrea, cantiere che veniva ingrandito e modernizzato col nome di San Giusto.

Le commesse di navi mercantili rispondevano, in questo periodo, alla graduale ripresa che si verificava all'estero mentre stazionaria si manteneva la situazione nazionale. Il grande armamento di linea si trovava in fase di riorganizzazione dopo il concentramento delle quattro società di navigazione dette di preminente interesse nazionale (PIN) nel grande gruppo capeggiato dalla FINMARE – Società Finanziaria Marittima.

La ripresa cantieristica si presentava rapida e favorevole. Nel 1937 veniva varata al San Marco la nave da battaglia “Vittorio Veneto”, la costruzione militare più grande, potente e prestigiosa dell'epoca, cui seguiva l'ordinazione di una unità gemella e il rimodernamento radicale di una seconda corazzata del 1915, “Andrea Doria”, una vera e propria ricostruzione. L'evento segnava la fine della cosiddetta “vacanza navale” internazionale dando il via a programmi militari assai impegnativi. Una continuità storica, comunque, iniziata nel secolo precedente per la marina austriaca, austro ungarica, e per varie nazioni estere.

Le nuove commesse saturavano gli scali, superavano la possibilità degli impianti per cui due navi venivano passate ai Cantieri Navali del Carnaro di Fiume.

Nel 1937, il governo incaricava per la seconda volta l'IRI di conservare per altri 7 anni, fino al 1942, la maggioranza azionaria in tutte le imprese navalmeccaniche con capitale non inferiore a 100 milioni di lire. Scopo precipuo era il raggruppamento e l'inserimento di questa importante branca in un organismo coordinato e parallelo ai grandi concentramenti siderurgici e armatoriali ai fini superiori dell'economia e della difesa nazionale.

I titoli costituenti il capitale sociale CRDA venivano sostituiti da nuove azioni mediante un'operazione intesa a garantire all'IRI la maggioranza azionaria, con un nuovo consiglio di amministrazione ricostituito dopo una breve gestione provvisoria.

Nel 1938 giungevano i tanto attesi provvedimenti governativi in favore dell'industria navale e dell'armamento mercantile, grazie ai quali si determinava un flusso di commesse pari al 30% del totale in programma, da destinare al San Marco e al cantiere di Monfalcone. Ragioni particolari, però, impedirono ai cantieri di godere pienamente delle agevolazioni per cui i CRDA si facevano promotori della richiesta di ritocchi alle norme per favorire le commesse estere.

L'industria cantieristica giuliana poteva considerarsi riavviata e potenziata nelle strutture e nelle attrezzature, fatto che influiva sui livelli occupazionali con 15.000 operai, cifra mai toccata prima. Il complesso CRDA aderiva e si appoggiava a gruppi, enti e consorzi creati in sede nazionale per coordinare le attività nei vari settori produttivi e contribuiva alla costituzione e alla gestione dell'UNAV Ufficio tecnico di unificazione in campo navale.

Agli inizi del 1938, anno di relativa pace, i CRDA avevano un carico di lavoro comprendente 14 navi mercantili e 11 militari, tra cui un grande transatlantico per la Svezia, una nave passeggeri per la Norvegia, due incrociatori per il Siam, navi per il ministero della marina francese, una motonave di lusso per la S.N.Adriatica e tutta una serie di sommergibili.

Il 1939 vedeva il compimento del primo centenario di attività del Cantiere San Marco che, passato attraverso varie vicissitudini, s'era mantenuto sempre in vita con realizzazioni che hanno segnato più di una pietra miliare nel campo delle costruzioni navali.

Il cantiere veniva a fronteggiare, ora, altri problemi per l'organizzazione del lavoro in rapporto alla situazione topografica. Per effetto degli accrescimenti avvenuti nel tempo, l'area del San Marco si presentava divisa in due settori separati tra di loro dalla strada pubblica che congiungeva Trieste con il villaggio di Servola. Ciò rappresentava un inconveniente di non poco conto che occorreva rimuovere spostando la strada alle spalle del complesso cantieristico, cosa veniva attuata solamente dopo il 1945.

Il periodo di non belligeranza dell'Italia, corrente dall'ottobre del 1939 al giugno del 1940, comportava non poche difficoltà in quanto il lavoro non poteva svolgersi in condizioni di normalità. Il rifornimento dei materiali si faceva aleatorio, i calcoli e i computi si facevano difficili, i costi prendevano a salire aprendo il problema delle revisioni, che i committenti erano restii a riconoscere.

LA SECONDA GUERRA MONDIALE

L'Italia entrava in guerra il 10 giugno 1940 e ciò provocava un completo mutamento della situazione, la marina militare imponeva il diritto di precedenza nella produzione che l'interessava e interveniva per spingere al massimo l'allestimento delle navi. Si dovettero stornare 17 commesse di armatori nazionali ed esteri, con le conseguenze giuridiche ed economiche che si possono immaginare, continuando il lavoro con le 15 commesse ormai in corso avanzato, consegnate ai committenti tra la fine del 1942 e l'agosto del 1943.

In conseguenza delle condizioni creatisi nel Tirreno e nello Jonio, il lavoro di riparazione delle unità militari e ausiliarie veniva affidato in grandissima parte ai cantieri giuliani, lontani dalle zone di operazione. L'attività si faceva frenetica e in breve non ci furono braccia bastanti per tener dietro ai tanti impegni. Arrivavano anche grandi navi, da Taranto come la corazzata "Cavour", da Genova come la nave da battaglia "Impero", mentre la gemella "Roma", già in fase di approntamento, avrebbe lasciato il San Marco alla fine di luglio del 1942. I due incrociatori commissionati dal Siam venivano rilevati dalla marina italiana per essere sottoposti a lavori di trasformazione come unità di scorta antiaeree, di nuova concezione.

La questione degli approvvigionamenti dei materiali siderurgici per le costruzioni mercantili si faceva critica e, per di più, la mano d'opera veniva dirottata in misura crescente verso le costruzioni militari. Veniva programmata la costruzione di 24 motonavi di piccolo tonnellaggio e, per quanto riguardava le navi più grandi, il lavoro rimaneva limitato a quelle che si trovavano nello stato di avanzamento maggiore.

Il San Marco rimaneva autorizzato a continuare il lavoro di costruzione e allestimento di tre motocisterne, due delle quali venivano consegnate nei primi mesi del 1943 ed immediatamente requisite dalla marina militare. Una commessa per cinque navi da trasporto veloce, a turbina, andava in gran parte a vuoto a seguito degli eventi seguenti l'armistizio dell'8 settembre 1943.

Il capitale sociale veniva nel frattempo elevato da 100 a 200 milioni per adeguare la posizione finanziaria alle condizioni reali, che comportavano anche un sensibile aumento della mano d'opera specializzata nel settore della produzione bellica che segnava, nel 1942, il varo di 1 incrociatore, 8 corvette, 4 torpediniere, 4 sommergibili, alcune motocannoniere.

L'armistizio dell'8 settembre 1943 sconvolgeva l'intenso lavoro in corso che però, dopo un breve periodo di sosta, riprendeva per qualche tempo ancora seppur soggetto a non poche turbative di vario genere.

A Roncegno, in provincia di Trento, si insediava il comando della marina militare germanica con l'ufficio del genio navale ubicato a Trieste. I Tedeschi ordinavano l'approntamento di navi minori, torpediniere, corvette, posamine, motocannoniere, rimorchiatori, sommergibili costieri con sospensione del lavoro sulle grandi navi.

I rapporti tra le due parti si rivelavano fin dal principio difficili, a volte tesi, tanto da provocare nella primavera del 1944 la deportazione in Germania del presidente dei CRDA, ammiraglio Luigi Rizzo, e l'arresto del consigliere delegato cap. Augusto Cosulich con alcuni suoi collaboratori. Era possibile comunque evitare smantellamenti pregiudizievoli e deportazioni tra le maestranze, tutto ciò grazie all'accettazione delle commesse, la cui esecuzione restava comunque pregiudicata dalle crescenti ulteriori difficoltà di approvvigionamento dei materiali, tanto che nessuna delle costruzioni più grandi giungeva a compimento.

Con il 1944 la crisi veniva farsi assai acuta come conseguenza delle tensioni sociali, dei movimenti clandestini tra la massa degli operai, della mancanza dei generi di prima necessità e, non ultime, delle incursioni aeree quando la zona entrava nel raggio di azione dell'aviazione anglo americana. Primo a venire colpito, il 19 marzo, era il cantiere di Monfalcone. Una pesante incursione interessava, il 10 giugno, le zone del San Marco e del San Rocco. Dal 7 al 20

febbraio 1945 il San Marco veniva devastato con il coinvolgimento delle navi trovantisi sugli scali e lungo le banchine.

Si contavano complessivamente, fino all'ultima incursione su Monfalcone del 5 aprile, 1.560 bombe dirompenti e incendiarie, più di 500 delle quali tra il San Marco e il San Rocco con la conseguenza di estese distruzioni degli impianti e dei macchinari, degli scali e delle gru, con bacini di carenaggio e specchi d'acqua ingombri di relitti. Le precauzioni prese limitavano, fortunatamente, le perdite umane tra le maestranze, ma la popolazione civile non rimaneva indenne come a seguito dell'incursione del 10 giugno 1944 che aveva devastato il popoloso rione di San Giacomo, trovantesi a monte del San Marco. Apparisce il disastro nel vallone di Muggia, che appariva agli occhi di tutti seminato di scafi sbandati e adagiati sui bassi fondali della parte più interna, o capovolti come la corazzata "Cavour".

Nel maggio del 1945, ritirati i Tedeschi, arrivava l'occupazione da parte di formazioni partigiane jugoslave, ma per poco tempo. Arrivavano anche le truppe anglo americane a ristabilire un ordine che sembrava compromesso. Dirigenze e maestranze s'impegnavano subito in un faticoso lavoro per salvare il salvabile e mantenere in vita il complesso industriale di fronte alle commissioni alleate e jugoslave che eseguivano sopralluoghi al fine della eventuale spartizione come preda bellica di quanto rimaneva ancora utilizzabile.

LA RICOSTRUZIONE

Se gli anni seguenti la guerra del 1914-18 erano stati tra i più tormentati per l'industria navalmecanica triestina, ben più colmo di difficoltà, di stenti e d'incertezze è stato il periodo successivo alla seconda guerra mondiale.

Immani non solo le distruzioni tra gli impianti e materiali, ma sovvertiti anche i confini orientali della nazione. L'avvenire era reso incerto dalle lotte e dalle diatribe politiche tra i vincitori della guerra con un'Italia distrutta materialmente, economicamente e moralmente, con rivalità partitiche interne e ideologie contraddicenti i principi e i valori per i quali i vincitori s'erano battuti.

Le dirigenze dovettero affrontare problemi ben difficili per poter riprendere il lavoro alla meglio e al più presto con quanto era stato risparmiato dall'uragano, e senza poter contare su aiuti finanziari solleciti, senza poter realizzare i crediti rimasti scoperti con la cessazione delle amministrazioni italiana e germanica.

Le perdite di gestione per l'anno 1945 toccavano cifre corrispondenti al 10% del capitale sociale, tuttavia si dava mano senza indugio ai lavori di ricostruzione, senza attendere aiuti esterni, che arrivavano solo a partire dal 1946. Alla fine di quell'anno veniva raggiunto il 70% dell'efficienza operativa prebellica, percentuale salita l'anno successivo all'85% nonostante il perdurare di situazioni critiche nella fornitura di materiali e specialmente di energia elettrica, fatto questo che imponeva periodiche sospensioni di lavoro inducendo le dirigenze a provvedere mediante generatori propri non appena disponibili.

Le spese per la ricostruzione toccavano livelli assai elevati, ma potevano venir sostenute grazie agli aiuti dell'IRI e della FINMECCANICA. Si rendeva nel contempo necessario rinnovare e rimodernare anche il parco macchine operatrici, al che veniva provveduto, tra il 1950 e il 1951, sia con mezzi finanziari propri, forzatamente limitati, sia con i finanziamenti concessi dall'IMI Istituto Mobiliare Italiano, dal GMA Governo Militare Alleato, dall'ERP European Recovery Program, dall'Export Import Bank di Washington. Da segnalare comunque una realizzazione senza precedenti in campo mondiale: il batiscafo "Trieste" costruito a Monfalcone per la parte "nautica" con il quale lo scienziato svizzero Piccard raggiungeva per primo il massimo fondale degli oceani scendendo nella fossa delle isole Marianne in Oceania a -10.924 m sotto il livello del mare (1960).

Il primo anno di esercizio, sotto la guida del cap. Augusto Cosulich, presidente e direttore generale, passava anche al San Marco tra difficoltà d'ogni genere. Venivano rimosse le macerie col progressivo ritorno al lavoro delle maestranze per portare a termine le commesse dell'armamento estero, e venivano completate alcune navi impostate in proprio in attesa di poterle vendere al miglior offerente.

Le prime consegne consentivano un realizzo economico abbastanza confortante, ma non così avveniva successivamente tanto da indurre sia i CRDA che gli altri cantieri italiani, inaridita la risorsa delle commesse militari, ad invocare provvedimenti governativi di sostegno per neutralizzare gli effetti dell'inflazione monetaria sui costi di produzione, causa di ingenti perdite assieme ad influssi negativi originati da varie tensioni.

Grandi erano i bisogni in cui versava tutta l'Europa, depauperata in grado preoccupante, mentre i rifornimenti di massa erano impellenti. L'America veniva in soccorso mettendo in vendita un buon numero di navi tipo "Liberty" e "T 2", non più necessarie ai servizi del tempo di guerra. Ma tutto ciò si rifletteva negativamente sui cantieri navali, specialmente italiani, che erano in attesa degli invocati provvedimenti.

Il San Marco veniva a trovarsi con gli scali pressoché deserti. La dirigenza sollecitava un accordo fra il governo italiano e quello militare alleato per un finanziamento, che veniva ottenuto nel 1949 insieme a contributi a fondo perduto, assicurando con ciò un periodo di operatività fino al 1952 con commesse dall'Argentina, Egitto, Svizzera, Panama, Indonesia, Grecia, Cile e la trasformazione e riclassificazione di navi da impiegare nel trasporto degli emigranti.

Nel marzo dello stesso anno veniva promulgata l'invocata legge, ma il beneficio per i cantieri nazionali non si rivelò pari alle aspettative. Era comunque favorito il San Marco, che teneva occupati tutti i suoi quattro scali, fatto che consentiva l'impiego di un buon numero di operai anche al San Rocco, qui trasferiti.

La situazione si manteneva immutata anche nell'anno seguente. Poche le commesse dall'estero sebbene i nostri cantieri fossero in grado di assicurare termini di consegna brevi. Tuttavia, grazie anche all'introduzione di correttivi in materia monetaria e alla manovra di fondi di rivalutazione degli impianti, il bilancio sociale per il 1950 51 poteva segnare per la prima volta un utile, sia pur modesto. Nel contempo, il capitale sociale veniva elevato da 200 milioni ad 1 miliardo con proroga della durata della società fino al 31 dicembre 2000.

I rincari verificatisi nei costi dei materiali costituivano un problema la cui soluzione non poteva venire procrastinata: si provvedeva con l'affinamento delle tecniche produttive quali il perfezionamento della saldatura elettrica semiautomatica e automatica e l'introduzione della prefabbricazione. Tutto ciò richiedeva impianti speciali, più potenti mezzi di sollevamento e traslazione nonché spazio adeguato. Il primo reparto del complesso CRDA ad essere trasformato secondo le nuove esigenze era il San Marco, fin dal 1951, mediante eliminazione di uno scalo per spianare l'area occorrente alla prefabbricazione.

Il 1952 segnava un anno di alta congiuntura, degno di nota per il San Marco con la realizzazione del grande transatlantico "Augustus" avvenuta in soli 14 mesi, con la costruzione di alcune motonavi per il Lloyd Triestino, con la grande motocisterna "Andromeda" dell'AGIP, con scafo ad integrale saldatura elettrica, con 5 motonavi commesse dall'Indonesia, con 2 unità miste per l'Egitto. Esisteva però anche una ragione di preoccupazione, il vuoto che si sarebbe determinato tra le consegne e i nuovi programmi, dato il sensibile ritardo dell'estensione a Trieste, tuttora sottoposta al GMA, dei provvedimenti in favore delle costruzioni navali già operanti in Italia. Si ripiegava su di un lavoro in collaborazione con l'Arsenale Triestino per la riconversione di una grande turbonave.

La legge emanata in favore dell'armamento cisterniero si rifletteva in un discreto numero di commesse caratterizzate da un crescente tonnellaggio unitario consentente alte capacità

di carico. Scendevano in mare navi sempre più grandi come la “Mare Adriacum” varata dal San Marco nel 1953. Il tipo non richiedeva l'impiego di molta mano d'opera (era definito semplicisticamente e ironicamente “vasca da bagno”), per cui venivano risolti i problemi di base solo parzialmente con lavori di riclassificazione e ammodernamento di 4 navi di bandiera inglese e americana. Le rese economiche si mantenevano, nel complesso, insoddisfacenti e portavano i CRDA ad un nuovo riassetto con aumento del capitale sociale da 1 a 3 miliardi, e grossi impegni dirigenziali sostenuti da uomini come Francesco Ferruccio Smeraldi, Domenico Pacchiarini, Alberto Cosulich e Ugo Crovetto.

Alla vigilia di nuovi grandi rivolgimenti, Il San Marco si presentava esteso su di un'area di 195.400 m², con tre scali lunghi 160, 200 e 280 m. serviti da 13 gru semoventi a torre con bracci mobili atti a sollevare fino a 25 tonn., un molo di allestimento lungo 185 m. servito da 3 gru, banchine per altri 380 m. anch'esse servite da gru, 3 gru galleggianti della portata di 150 tonn. Modernissima l'attrezzatura per elementi prefabbricati fino a 25 tonn., officine per ogni tipo di lavorazione, il tutto servito da una rete di binari ferroviari di 2500 m.

Con la primavera del 1953 veniva a delinearsi una nuova crisi a livello mondiale determinata dalla grande disponibilità di stiva con conseguente basso livello di noli che si ripercuotevano sulle attività armatoriali. Crisi aggravata da eventi politici verificantisi in varie parti del mondo, particolarmente influenti quelli che stavano coinvolgendo Israele ed Egitto anche sul piano militare.

L'ostacolo maggiore per le attività produttive dei cantieri italiani era rappresentato dal divario negativo dei costi rispetto ai cantieri esteri, per una concomitanza di cause:

- alto costo delle materie prime, importate nella totalità
- gravosi oneri fiscali, previdenziali ed assicurativi a carico delle aziende
- scarso impiego della standardizzazione
- insufficiente carico di lavoro riflettentesi sull'utilizzo, non pieno, dei costosi impianti e conseguente esubero di mano d'opera
- alto costo del denaro e deficienza di finanziamenti
- restrizioni protettive, sempre più estese, adottate da governi esteri.

La possibilità d'impiego della mano d'opera nell'immediato futuro veniva valutata intorno al 40% con conseguenze dannose tanto sul piano economico che su quello morale, in quanto l'industria navalmeccanica rappresentava la spina dorsale dell'economia triestina.

Arrivava in soccorso la così detta “legge Tambroni”, che introduceva concetti innovatori per correggere la situazione sfavorevole anche se non ancora sufficiente per fronteggiare la concorrenza dei più favoriti cantieri esteri, godenti di aiuti più sostanziosi. Arrivava lentamente la ripresa con la costruzione, accanto alle navi cisterna, di navi da carico secco per il Lloyd Triestino e di un'unità da passeggeri per la S.N.Adriatica con l'interessante novità tecnologica, gli stabilizzatori a pinne orizzontali applicati per la prima volta in Italia.

Il 1956 portava un carico di lavoro di 15 grandi turbocisterne per conto estero e di 6 per armatori nazionali, oltre a 9 altre unità minori da carico, da passeggeri e miste, ma la maggior parte del lavoro andava a Monfalcone.

L'anno dopo venivano ricordati i 100 anni di vita del Cantiere San Marco Stabilimento Tecnico Triestino assumendo come data d'inizio il 1857, che in realtà segna, come si è visto, la restituzione ai Tonello dell'area occupata dalla marina militare austriaca. Va ricordato che nello stesso anno ricorrevano i 50 anni di attività del Cantiere di Monfalcone (e, per inciso, i 60 anni della riapertura del San Marco). Occasione per esaltare l'importanza di un settore produttivo nel quale si riconosceva tutta la città, con la consegna alla S.N.Adriatica della turbonave “Ausonia” cui seguiva l'impostazione di una delle navi più grandi, una superpetroliera da 47.700 tonn.

Il 1959 trascorreva come un anno di magra, che si rifletteva in un calo occupazionale, caratterizzato da un'operazione assai sofferta: lo scorporo dal complesso dei CRDA del Cantiere San Rocco, che veniva unito all'Arsenale Triestino per finire chiuso, dopo 114 anni di vita, nel febbraio del 1982 ponendo definitivamente la parola fine ad un'attività che ha scritto molte pagine di merito nel grande libro della storia marinara giuliana.

Il persistere della bassa congiuntura, che limitava l'attività dei CRDA a sole quattro motocisterne con occupazione piena soltanto per i lavoratori addetti agli scali, provocava un calo sensibile nel personale dipendente. La crisi marittima si rifletteva in tutti i settori pubblici e privati, grandi e piccoli, del comparto triestino. Un provvedimento legislativo concedeva contributi per la demolizione di navi vecchie ove sostituite con navi da costruire nei cantieri nazionali, ma era solo con importanti commesse di navi da passeggeri programmate dalle società di preminente interesse nazionale che si poteva superare la crisi.

Veniva approntato un piano di rinnovo completo del San Marco con nuove banchine e nuove officine di allestimento, che però non si poteva attuare. Si superava comunque il periodo di magra grazie all'assegnazione di un grande transatlantico commesso dalla S.N.Italia, agente da vero e proprio volano sia nelle attività dirette che in quelle indotte.

Nel 1964 scadevano le norme sui contributi governativi di sostegno lasciando un vuoto preoccupante tanto che l'anno successivo si poneva drammaticamente il problema dell'esistenza stessa del cantiere. Gli esponenti dell'economia cittadina, i rappresentanti dei partiti politici e delle forze sociali intervenivano sollecitando che, lungi dall'esser lasciato morire, quello che veniva presentato come "il più famoso cantiere navale d'Italia" divenisse destinatario di provvedimenti atti a garantirne la vita secondo una tradizione ultrasecolare. Si facevano voti affinché le concentrazioni in progetto in seno alle aziende a partecipazione statale, alle quali era affidata la preminente responsabilità nel settore cantieristico, non incidessero sulle autonomie operative aziendali conferendo ad esse nuova competitività. Il San Marco non poteva essere considerato marginale sotto nessun aspetto in virtù delle sue gloriose tradizioni e del prestigio conquistato in campo nazionale e internazionale. Si ricordava il primato ancora imbattuto della costruzione del supertransatlantico "Conte di Savoia" avvenuta in soli 23 mesi, alla quale si affiancava, nell'estate del 1965, un'altra realizzazione di prestigio, il transatlantico "Raffaello", la più grande costruzione dopo il "Conte di Savoia".

Nella seconda metà del 1966 veniva adottata dal CIPE Comitato interministeriale per l'economia una serie di provvedimenti nel campo della cantieristica con un programma di investimenti inteso a favorire la riorganizzazione del settore con adeguati livelli di produttività e competitività. Ma tutto ciò per mezzo di concentrazioni e scorpori di alcune attività da collocare altrove.

Contemporaneamente stavano verificandosi, a livello mondiale, eventi tali da portare a modifiche sostanziali e irreversibili in tutto l'arco delle attività navali e armatoriali:

- politiche autonome nell'ambito delle economie dei paesi emergenti
- predominio del trasporto aereo a lunga distanza, che avrebbe decretato in breve la fine delle grandi navi da passeggeri
- la chiusura del canale di Suez, durata dal 1967 al 1975, a seguito del conflitto tra Israele ed Egitto con riflessi di estrema gravità
- la fine delle fonti di energia a basso costo con innesco inflazionistico senza precedenti.

L'ITALCANTIERI

Si arrivava così, nel 1967, ad un'ulteriore concentrazione e nasceva l'ITALCANTIERI comportante una nuova riorganizzazione radicale.

Ma l'intervenuta crisi petrolifera portava ad un aumento vertiginoso del costo del greggio, principale fonte di energia, provocando a livello mondiale una recessione senza precedenti per ampiezza e incidenza.

S'imponevano nuove strategie nei trasporti marittimi e nella costruzione delle navi mercantili con abbandono degli apparati motori, quali le turbine, che consentivano velocità elevate ma comportavano esercizi troppo costosi.

Si assisteva al tramonto e alla fine di tutta un'epoca, al culmine di un lungo periodo di crescita delle commesse con un processo di ridimensionamento della domanda di navi nuove, che calava vertiginosamente proprio quando si presentava aumentata la capacità produttiva generale. La riapertura del canale di Suez e la riattivazione di imponenti reti di oleodotti ponevano fine anche all'alta congiuntura nel settore delle cisterne giganti (per le quali era stato attrezzato nel 1968 il cantiere di Monfalcone con un grande bacino di costruzione) per cui si verificava il fatto che non poche superpetroliere passavano dalla banchina di allestimento al disarmo. Cessavano la loro attività tutti i cantieri minori, che , accanto ai maggiori, avevano giocato un loro ruolo di non scarsa importanza, come si vedrà più dettagliatamente in prosieguo. Dagli scali di questi cantieri erano scese mare un notevole numero di unità di piccolo tonnellaggio, ma anche di medio e grande tonnellaggio.

Arrivava il momento delle navi tecnologicamente più avanzate e progettate non solo in funzione di determinati trasporti ma anche per determinate linee al fine di consentire i costi di esercizio più bassi, con soste operative ridotte drasticamente al minimo. Prendeva piede il trasporto delle merci in containers, che rivoluzionava l'organizzazione dei porti e la struttura delle navi. S'imponeva l'adozione di nuove tecnologie, la prefabbricazione e l'automazione, ed entravano in esercizio le navi "multipurpose" con versatilità d'impiego, ma tutto ciò a prezzo dell'abbassamento nell'occupazione della mano d'opera.

Fenomeno emergente era la cantieristica dell'Estremo Oriente (Giappone, Corea, Taiwan) che si imponeva grazie alla possibilità di praticare costi inferiori del 30-40% rispetto ai cantieri occidentali con accaparramento di quote di mercato enormi. Faceva le spese di tutto ciò l'industria cantieristica europea in seno alla quale c'era chi indicava necessario scendere al ridimensionamento degli impianti e alla conseguente riduzione degli organici dai 170.000 occupati a 90.000 (piano Etienne Davignon), da attuare in 5 anni.

ATSM-ARSENALE TRIESTINO SAN MARCO

L'Italia vedeva le sue possibilità scendere, sul piano mondiale, ad un livello del suo già basso livello di lavoro (dal 9,7% al 3,6%), con navi a carnet su valori estremamente bassi (1,3%) mentre la capacità produttiva degli impianti si presentava tre volte superiore alla domanda, sicché il futuro appariva legato prevalentemente alla domanda nazionale.

Scorporato dal Lloyd Triestino nel 1940, l'Arsenale era uscito dalla guerra con vistosi danni provocati dai bombardamenti aerei, si riprendeva con passi incerti assorbendo, nel 1959, il vecchio San Rocco di Muggia.

S'imponeva un nuovo corso con processi rapidi e impegni finanziari che la nazione non era in grado di sostenere per tutti gli impianti esistenti. Con un'operazione assai sofferta e molto contrastata, superato il rischio della chiusura, il cantiere San Marco veniva convogliato con l'Arsenale, nel 1970, in una nuova azienda con la ragione sociale Arsenale Triestino San Marco (ATSM), quale stabilimento di riparazioni navali attrezzato anche per importanti lavori di trasformazione e allestimento di navi e natanti specializzati. Appariva come un complesso di grande potenzialità che, dati i tempi, non poteva venire utilizzato in pieno. Notevole tuttavia l'attività quali lo "Scarabeo II", sua prima affermazione, i due grandi bacini di carenaggio per i porti di La Spezia e Taranto, il "Castoro 6" (1978), le "Micoperi 26" (1973), "Micoperi 41" e "Micoperi 42". Dell'Arsenale va ricordato il grande bacino costruito nel 1959, che eliminava il non lieve inconveniente risentito dalle navi di tsl superiore alle 10.000, che non po-

tevano usufruire di un servizio di carenaggio in loco. Il nuovo bacino, lungo 207 metri, costituiva una realizzazione originale, in tre sezioni, una a terra e due a mare, in calcestruzzo semplice e rispettivamente armato con particolare opera di ancoraggio al fondo marino.

Nel febbraio del 1970 il nuovo complesso acquisiva, in serrata gara con concorrenti esteri, il lavoro di trasformazione di due grandi transatlantici (lavoro di prestigio ma rivelatosi, in pratica, effettuato in deficit) apparendo, sul piano nazionale e mediterraneo, il più attrezzato e specializzato centro per opere di riconversione di navi già in servizio, nel momento in cui la costruzione di unità da passeggeri nuove diventava un'eccezione.

Ma anche il numero delle navi che si sottoponevano a questi lavori veniva a calare e sorgevano presto problemi anche occupazionali. La nuova azienda non riusciva ad uscire dalle strette del periodo ed anche il nuovo grande bacino di carenaggio a secco, la cui costruzione veniva iniziata nella seconda metà del 1972, restava ridimensionato rispetto al progetto iniziale. Una boccata d'ossigeno era consentita, nel 1978, dall'importante lavoro di trasformazione e conversione in unità da crociera della motonave "Ausonia", ma si giungeva inevitabilmente all'abbandono del San Rocco (1982), prima, e poi, dopo l'ultimo lavoro del 1990, anche dell'ATSM (1996) con un'operatività (inferiore alla potenzialità) che aveva riguardato 14 costruzioni e 19 grandi trasformazioni.

Seguiva un periodo di crisi che colpiva tutto il complesso dell'Italcantieri protraendosi sino alla fine del 1983 quando veniva affrontata con una riforma comportante una ennesima e sofferta concentrazione che però non sortiva gli effetti desiderati. Posto in vendita, l'ATMS veniva acquistato dalla società Duferdofin con l'intesa che la Fincantieri (subentrata all'Italcantieri) avrebbe mantenuto i bacini di carenaggio più grandi e con l'impegno del nuovo proprietario di non dimettere l'attività delle riparazioni navali.

LA FINCANTIERI

Nasceva così, nel 1983, la FINCANTIERI-Cantieri Navali Italiani S.p.A. con un riordinamento sia amministrativo che operativo, un comparto o divisione per la marina mercantile, la cui direzione generale è stata collocata a Trieste assieme al comparto motoristico, e un comparto o divisione militare, la cui direzione generale veniva assegnata a Genova. Cessavano per esaurimento delle commesse, a Monfalcone e a Trieste, le costruzioni militari, che avevano riguardato le navi maggiori delle marine sia Austro-Ungarica che Italiana, incrociatori, siluranti e numerosi sommergibili. Venivano fuse otto società, già con sede a Trieste, Genova, Livorno e Venezia, mantenendo i rispettivi stabilimenti. Il polo motoristico veniva fissato nel grande stabilimento Grandi Motori Trieste, nato nel 1972, dove confluiva la Fabbrica Macchine Sant'Andrea con la FIAT Grandi Motori e l'Ansaldo (con successive modifiche); con l'intesa del 1996 tra i G.M.T. e la holding finlandese Metra si è stabilito, ora, un polo di dimensioni mondiali.

Questa è storia dei nostri giorni e va ricordato, brevemente, che il polo delle costruzioni navali resta ormai fissato a Monfalcone, che non smentisce la fama acquistata in tanti suoi anni di attività con unità militari, quali l'incrociatore portaeromobili "Garibaldi" (1985) e i sommergibili della classe "Sauro" (1976 1993) ma sopra tutto con le costruzioni mercantili, dalla ventina di superpetroliere, anche da 250.000 tsl con sviluppo della prefabbricazione e montaggio in scalo-bacino, alla "Micoperi 7000" (1987), il più grande manufatto navale del mondo, alle grandissime e lussuosissime navi da crociera, "Crown Princess"(1990), "Regal Princess" (1991), "Statendam" (1992), "Costa Romantica"(1993), "Ryndam" (1994), "Sun Princess"(1995), "Carnival Destiny" (1995), "Grand Princess" (1997) e successive commesse, che pongono il cantiere di Monfalcone in testa alla graduatoria mondiale per navi di questo nuovo tipo con una quota superiore al 40%, lussuosità di arredamento e tonnellaggi unitari da record, di cui i pur prestigiosi transatlantici di una volta sono poco più di un'eco. Polo di

molto lavoro indotto di ditte specializzate nell'allestimento di lussuosi ambienti e di apparecchiature d'avanguardia (Vitrani, Cartubi, Termobroker, Intertecnic, Meccanonavale, Euroform, Bradaschia, SIRN, Pamfili, SNCR Bencina, Gurian, SGC-Services General Contractors, Wieser & Wieser, Salda, per citare le ditte locali, ed altre ancora, Al-Alloys Italia (Monfalcone), MMGI (Romans), GTS (Ronchi).

LA PIAZZA MARITTIMA DI POLA

Una posizione del tutto particolare ha occupato nella storia marittima giuliana la città di Pola con la piazzaforte marittima principale della duplice monarchia danubiana e con l'arsenale che è stato a suo tempo il più grande ed attrezzato del Mediterraneo.

Dopo il 1848-49, in previsione di una indisponibilità o perdita del grande arsenale navale di Venezia, l'Austria prendeva in considerazione la penisola istriana e l'ampio porto di Pola, ben riparato e con fondali che permettevano il movimento di qualsiasi nave, quale punto centrico del quadro strategico marittimo con un articolato programma di grandi e costosi lavori svolti progressivamente (dopo la posa della prima pietra avvenuta con preveggenza nel 1856) specialmente tra gli anni 1880 e 1890, fino ad impegnativi interventi di modernizzazione iniziati nel 1906 ma non condotti a termine prima per difficoltà di finanziamenti e poi a seguito dello scoppio della guerra nel 1914.

Gli impianti di presentavano comunque ben muniti, articolati lungo un semicerchio di 5 km di raggio, in due cinte. con numerose opere fortificate e strutture tecniche, scientifiche, addestrative e amministrative, servizi e attività che favorivano in breve, accanto ad una numerosa guarnigione, un cospicuo aumento della popolazione civile, con non pochi risvolti politici economici e sociali. Assumeva importanza fondamentale l'arsenale diviso in due parti, l'una ubicata sulla terraferma, l'altra (comprendente il cantiere, le officine di allestimento ed armamento delle unità, i bacini di carenaggio) sul prospiciente Scoglio Olivi unito alla terraferma con un ponte ferroviario.

Durante la prima guerra mondiale non mancarono le incursioni aeree però senza grandi danni che invece furono inferti dai bombardamenti del secondo conflitto mondiale.

Nel 1918, alla marina militare austro-ungarica subentrava la marina italiana, e la base navale doveva adattarsi ad un ruolo radicalmente mutato con pesanti problemi iniziali, quali la sorte dell'arsenale non rispondente più alle funzioni per le quali era sorto, che occupava 4000 dipendenti. La funzione militare non cessava, ma assumevano prevalenza le scuole militari e i centri di addestramento, in primo luogo il C.R.E.M.M.- Corpo Reale Equipaggi Militari Marittimi, la sede del Reggimento San Marco, la scuola sommergibilisti, la scuola nautica della R.Guardia di Finanza. L'arsenale veniva ceduto all'industria privata col nome di Cantiere Scoglio Olivi S.A., entrato poi nel gruppo dei C.R.D.A., con attività di raddobbo ed esercizio dei grandi bacini di carenaggio, flottanti e in muratura.

Non mancavano le attività minori e indotte i cantieri minori San Tomaso (Benussi), Giulin, Gasparo Bellazzi, Benussi (ex Quarantotto), Cantiere Navale "Venezia Giulia" (ing. Marchiò), Bacchetti B.&C. occupanti complessivamente 200 dipendenti, la Società Ricuperi Marittimi e Demolizioni, l'impresa demolizioni marittime Pierino Razza, l'impresa Vittorio Stagni; le agenzie e provveditorie Benussi e Casalotti, Mario Vio, la Società Generale dei Trasporti Marittimi a Vapore; la Fonderia dei Fratelli Fonda; l'impresa di Forniture Militari e Marittime di Albano Pellicetti; la ditta di pitturazione navale del cap. Ermanno Gatti; ma è da ricordare anche la Prima Fabbrica Italiana Bandiere Stampate, fornitrice dello stato e sue amministrazioni, delle società di navigazione e dei numerosi enti di bandiere nazionali, alfabetiche, da segnali e vessilli un tempo di uso generale.

LA ZONA DI FIUME

La città e il porto di Fiume hanno rappresentato il secondo polo giuliano dell'industria naval-meccanica e dell'armamento marittimo grazie al notevolissimo sviluppo favorito, tra la fine del 1800 e il primo 1900, dalla componente ungherese dell'Austria-Ungheria, tanto da vantare 6 società di navigazione con 61 piroscafi di lungo corso, 12 imprese locali con 55 piroscafi costieri e 80 trabaccoli e brazzerie di piccolo cabotaggio. Il porto di Fiume serviva una notevole corrente emigratoria proveniente dall'Europa centro orientale per cui numerose erano le agenzie marittime tra cui quella della società inglese Cunard e, per fare ancora qualche nome, la Ellerman e Wilson e l'agenzia dei Fratelli Gherbaz e Rocco.

Le costruzioni navali di una certa importanza facevano già parte della tradizione marittima locale settecentesca, esistendo a Portorè nella baia di Buccari un cantiere in grado di rispondere col varo di navi militari ad un programma dell'imperatore Carlo V, che però veniva presto abbandonato perché in anticipo sui tempi.

La città di Fiume contava non pochi squeri e piccoli cantieri per costruzioni in legno, quali Giusto Godeassi, Vittorio Pirgoli, Antonio Raievich, Howalt, che dovevano cessare l'attività o trasferirsi altrove quando, nella seconda metà del 1800, veniva dato mano alla costruzione del grande porto con banchine e moli serviti dalla linea ferroviaria e dighe foranee, lavori in grande stile voluti da Budapest che di Fiume intendeva fare il proprio sbocco moderno al mare in concorrenza con Trieste. Squeri e cantierini che non sparivano tutti, dovendosi ricordare ancora lo Stabilimento Cantieristico Navale Lazarus (con un proprio bacino di carenaggio flottante, che passerà poi a Trieste), anche perché, caso forse unico, il più longevo, giunto ai giorni nostri dalla seconda metà del 1800 superando un distruttivo incendio e due guerre mondiali. E le carpenterie e fabbri di marina Gianni Gioni, Pompeo Gregorutti, Otello Lipizer, Rodolfo Pauletich; le fonderie Luigi Cussar, Matteo Skull, Vilibaldo Loebisch, Filippo Latzniker; l'Impresa Marittima Industriale "Vittoria" e le forniture navali Olivo Tuchtan e C, La Marittima (Ossoinack), La Motonafta Morgenstern e Tonetti. Vanno ricordate inoltre le sei attività di picchettaggio, le tredici imprese di lavori marittimi e le sei operanti nei trasporti portuali (quali la "Marittima" e la "Terramare").

Nel 1858 entrava in attività, per opera di alcuni capitalisti locali (Iginio de Scarpa, Carlo Meyer, Spiro Metcovich) lo Stabilimento Tecnico Fiumano quale cantiere di costruzione e produzione di motrici a vapore, sotto la direzione di quel Roberto Whitehead che diverrà assai noto, come si vedrà, per un'altra sua attività.

Nel 1906 si poneva in testa, grazie all'appoggio ungherese, il cantiere navale Ganz & Co-Danubius (italianizzato poi, per un breve periodo, in Danubio). Inizialmente sul terreno del cessato cantiere Howalt, ingrandito, acquisiva commesse di tutto rispetto, costruiva la grande i.r.corazzata "Szent István" finanziata dall'Ungheria, incrociatori scout, cacciatorpediniere, torpediniere, sommergibili e navi ausiliarie nonché navi per le società locali della marina mercantile.

Dopo la guerra, subentravano i noti radicali cambiamenti comportanti grossi problemi con la conseguenza di un calo vistoso nel movimento portuale, tanto che veniva concessa l'extra territorialità doganale, zona franca, in tutta l'area (1930). Qualche cosa tuttavia s'era mosso in campo naval-meccanico. Era stata costituita nel 1920 una nuova società con il nome Cantieri Navali del Quarnero e con l'ingresso di finanziatori italiani, la S.A. Altiforni di Livorno, le Fonderie e Acciaierie di Terni, la Vickers, sempre di Terni, ed altri finché nel 1925 tutto il pacchetto azionario passava in mano italiana.

Cospicui gli impianti comprendenti sei scali, un bacino di carenaggio galleggiante, centrali di energia elettrica e idraulica, fonderia, officine varie in grado di eseguire lavori e riparazioni di qualsiasi entità. Ma non era più il cantiere dell'Ungheria, la ripresa proficua dell'attività non appariva facile anche in rapporto alla situazione locale. Ma vennero in aiuto

le commesse della marina militare, questa volta italiana, con numeroso naviglio silurante e sommergibile, compresa una commessa rumena, per cui dal 1920 al 1935 venivano varate 25 unità. Con la seconda guerra mondiale arrivavano i bombardamenti aerei in cinque disastrose incursioni che coinvolgevano non solo gli impianti del cantiere ma anche le abitazioni degli operai, con perdita totale del cantiere alla fine del conflitto (1945).

Fiume viene ricordata perché legata, a partire dalla seconda metà del 1800, ad un'altra attività inizialmente rivoluzionaria, destinata a segnare una svolta nell'armamento e nella tattica operativa di tutte le marine militari con la nascita e la produzione dei siluri. L'idea di massima si doveva al capitano di fregata Giovanni Luppis, che realizzava nel 1860 un primo prototipo galleggiante inerte ("salvacoste" I□) che veniva rifiutato dagli organi tecnici della marina. La stessa sorte toccava anche al secondo prototipo anche se questa volta semovente. Nel 1864 avveniva il fortunato e dirimente incontro tra il Luppis e il Whitehead, al quale spetta il merito di aver avuto la capacità di mettere in pratica l'idea con l'aiuto del meccanico di precisione Annibale Ploech creando con un terzo prototipo ("semovente subacqueo battello-mina"). Seguiva un periodo di impegnative trattative e questa volta le autorità si rendevano conto della validità dell'idea spianando la via al Whitehead che nel 1871 acquistava lo Stabilimento Tecnico Fiumano dando vita, nel 1873, al silurificio portante il suo nome. Seguivano progressi e perfezionamenti, accordi con i vari governi, apertura di filiali sicché tra il 1866 e il 1922 venivano costruiti 14.998 siluri di varie caratteristiche e potenzialità con i relativi apparecchi di lancio e compressori. Un'attività industriale rilevante che ha esercitato vaste influenze in campo internazionale. È curioso ricordare il fatto che nel 1913 la Whitehead progettava e costruiva (finanziamento germanico e scafo commissionato al Danubius) un piccolo sottomarino da servire per le esplorazioni scientifiche per conto dell'istituto di biologia marina di Rovigno. Il silurificio intendeva, anzi, occuparsi anche della costruzione di sommergibili per cui costituiva una società che però non trovava esito concreto data la particolarità del nuovo mezzo d'interesse prettamente militare e ancora sperimentale. Il piccolo sottomarino rimaneva inattivo, entrava in possesso, nel 1919, della R.Marina italiana che lo demoliva.

Dopo la prima guerra mondiale, dimessi gli azionisti esteri, si prospettava per lo stabilimento fiumano la minaccia della chiusura, ma l'ing. Giuseppe Orlando, già direttore del Cantiere Danubius, ricostituiva la società che riprendeva l'attività dando lavoro ad oltre 1100 dipendenti, con una nuova fonderia, numerose macchine utensili, lavorazioni meccaniche e sperimentali con una particolare preveggente sezione per i siluri degli aerosiluranti, che ancora non esistevano. Tra il 1924 e il 1935 venivano prodotti, per l'Italia e per le marine di altri 6 paesi, 16.500 siluri oltre ai tubi di lancio ed ai compressori (che venivano utilizzati anche in campo civile).

Tra le altre varie attività minori vanno citate ancora le Officine Elettromeccaniche Ossoinack e Vio, le Officine Blasich, Arco, Sassobianco, la fabbrica cordami di Giovanni Sirola, la provveditoria tecnica dell'ing. Giuseppe Lazzarus oltre tutti i servizi propri dei porti maggiori, quale si presentava il porto di Fiume.

I CANTIERI E LE ATTIVITA' MINORI

Sono i grandi cantieri che hanno monopolizzato l'attenzione di quanti si sono interessati alla storia, alla vita sociale e ai suoi problemi, come motore della grande espansione economica e produttiva della regione e delle sue affermazioni in campo nazionale e internazionale, sia da parte di quanti hanno operato nel settore che nell'immaginario di coloro che sono vissuti al di fuori, con la conseguenza di lasciare nell'ombra le attività minori dimenticando che anch'esse hanno rivestito, come tutt'ora rivestono, un'importanza non trascurabile secondo i particolari ruoli da loro rivestiti. Basti considerare che sono scese in mare dai loro scali, nel Golfo di Trieste, complessivamente 171 unità dei tipi e per gli impieghi più vari.

I cantieri minori sono sempre esistiti, ma è con l'affermarsi delle costruzioni in ferro e con la propulsione meccanica, con i maggiori capitali richiesti, che si è creato il divario tra i grandi e i piccoli, che infine sono stati costretti ad adeguarsi anch'essi tecnologicamente e in taluni casi ad imboccare la strada dello sviluppo fino a livelli ragguardevoli. Una specie di drastica selezione naturale che ha provocato la sparizione dei più deboli.

Le coste della Venezia Giulia, da Grado e Monfalcone a Pola, da Lussinpiccolo a Fiume, erano seminate di squeri e cantierini, spariti oggi per la maggior parte di fronte all'avanzata dei tempi, ma non tutti. Non occorre, inizialmente, impianti particolari, bastava un arenile e qualche capannone. A partire dalla metà dell'altro secolo, San Bartolomeo a Barcola, Billafer e Tonello a Servola, lo squero detto dei Cadetti a Muggia, e via via squeri e cantierini a Capodistria (bastino citare l'attivo stabilimento dei Poli, la SATIMA che negli anni venti installava i primi motori sulle barche di piccolo cabotaggio, il cantiere Depangher, e, ultimo in ordine di tempo, il Cantiere I.S.T.R.I.A. aperto nel 1940), ad Isola, a Pirano (Almerico Apollonio, Mariano Apollonio, Francesco Dapretto), a Rovigno (Punta San Nicolò, Giovanni Benussi, Matteo Deterni, ultimi di un'attività un tempo notevole). In epoca più recente, per citarne alcuni, l'I.S.T.R.I.A. di Capodistria, l'ing. A. Blessi, il San Giusto di Pirano (passato poi a Trieste), il Martinoli di Lussinpiccolo, passato alle costruzioni in ferro, Craglietto, Officina Riparazioni e Costruzioni Navali Fratelli Pippa, Trieste, e così via rappresentano un ininterrotto susseguirsi di punti produttivi minori, ma non sempre.

MUGGIA

Muggia è la località di maggior interesse sotto questo profilo. Merita un cenno per la sua singolarità lo squero Kauf e Brunner, attivo agli inizi degli anni venti, che aveva varato alcune navi minori in cemento armato, ma è a questo dopoguerra che va rivolta l'attenzione, con i cantieri Martinuzzi e Felszegy, che fino al 1954 hanno varato ben 65 navi minori dando un contributo di rilievo alla ricostruzione della marina mercantile con motonavi da carico, cisterne, rimorchiatori e pescherecci d'alto mare anche per bandiere estere.

L'imprenditore Ettore Martinuzzi fondava nel 1942 una società di costruzione navale, che nel dopoguerra, cessati i contributi ERP, veniva a trovarsi in difficoltà per cui passava, nel 1948, sotto il controllo del GMA (Governo Militare Alleato), che ne affidava la gestione all'EURE (Ente Utilizzo Risorse Economiche) finché tre anni dopo veniva incorporato dal Cantiere Felszegy. Aveva costruito complessivamente 16 unità alcune delle quali non tanto piccole.

Nel 1940, con l'ingresso dell'Italia nel conflitto mondiale, l'imprenditore Guina e il costruttore Cadorini fondavano il Cantiere Navale Giuliano sull'area della Lanterna di Trieste lasciata libera da un vecchio cantiere di demolizioni. Il lavoro poteva avere inizio soltanto dopo il 1943 ma il decollo dell'attività avveniva con l'ingresso nella società di un nuovo socio, Giorgio Gandus, che in qualità di amministratore delegato dava impulso alle costruzioni in acciaio mutando inoltre la ragione sociale che, nel 1948, diveniva Cantiere Navale Giuliano-San Giusto con la fusione del cantiere Dapretto di Pirano. Seguivano opere di ampliamento e ammodernamento sfruttando contingenze favorevoli con commesse acquisite anche all'estero (1953, Indonesia). Subentrava una delle ricorrenti crisi navali a seguito della quale il cantiere rimaneva con gli scali disoccupati per oltre un anno, riuscendo infine a rimettersi in attività grazie ad un particolare tipo di peschereccio oceanico con 15 unità costruite per armatori diversi tra il 1959 e il 1970. Giorgio Gandus moriva nel 1965 col seguito di un altro cambiamento della ragione sociale in Cantiere Navalgiuliano che, nel 1969, acquistava il fallito Cantiere Felszegy trasferendo a Muggia l'attività produttiva e riservando ai lavori di raddoppio l'impianto della Lanterna che così, dopo 29 anni di attività, cessava le costruzioni dopo aver varato 46 navi in acciaio e 15 con scafo in legno.

L'ing. Arturo Felszegy aveva iniziato l'attività a Trieste, nel 1935, insieme al fratello, nel campo delle riparazioni navali e costruzioni metalliche. Nel 1941 lo troviamo ad operare a Muggia, dove moriva nel 1948, per cui il cantiere passava sotto il controllo dell'EURE (Ente Utilizzo Risorse Economiche) con l'ing. Carlo Giacomelli quale amministratore fiduciario, che risanava l'azienda portandola fuori dal controllo governativo divenendo nel 1955 presidente della società. L'attività produttiva veniva potenziata tanto da permettere la costruzione nel 1960 di un'unità di 28.000 tsl costruita su due scali in due tronconi saldati poi dall'Arsenale Triestino. Un altro "passo lungo" veniva fatto con la costruzione della motonave "Italia" (1967) progettata come nave da crociera con quei criteri innovativi che verranno a trovare larga applicazione anni dopo, un'intuizione ante litteram, per conto della società di navigazione Sunsarda, nella quale era interessato lo stesso ing. Giacomelli, ma che contribuirà assieme ad altre cause concomitanti a portare il Felszegy al fallimento dopo aver costruito 55 navi. Nel 1969 veniva acquistato, come detto, dal Navalgiuliano.

Nel 1971 prendeva possesso dell'area muggesana una nuova società anonima, i Cantieri Alto Adriatico, sotto la presidenza dell'avv. Piero Napoleone, che riprendeva l'attività ma in epoca in cui gli effetti di gravi crisi cominciavano a rendere difficile la vita dei cantieri navali tanto che, nel 1974, l'Alto Adriatico passava sotto amministrazione controllata. La crisi societaria veniva superata ma non definitivamente per cui nel 1981, dopo aver costruito 14 navi, si giungeva al fallimento e alla chiusura, sorte toccata in quel periodo anche a tantissimi altri cantieri.

TRIESTE – LE ATTIVITA' INDOTTE E COLLEGATE

Un grande porto è sede di varie e differenziate attività a lato dei cantieri e delle compagnie di navigazione che ivi hanno sede, che non sono cattedrali nel deserto. Attività di carattere industriale, commerciale, di assistenza, di servizio considerate secondarie ma impropriamente in quanto rispondono a funzioni e necessità operative imprescindibili.

Il cantiere non costruisce e vara la nave come prodotto finito (tranne pochi casi), ma una parte di essa, specialmente certi impianti e attrezzature, viene affidata a ditte esterne sia per ragioni tecniche che di convenienza economica e organizzativa, secondo necessità nate presto col progredire delle tecnologie sempre più sofisticate e con un "prodotto nave" sempre più complesso.

Già nella seconda metà del 1800 si sono affermati, anche a Trieste, i costruttori della strumentazione di governo e di conduzione: quadranti, sestanti, correttori di rotta, dromoscopi, solcometri, rose dei venti e regoli graduati, lampade cardaniche, bussole azimutali e di derivazione complete di chiesuola realizzate da Carlo Zamara (1878), G.Manzioli, H.& F.Müller, Pietro Stolfa, R.Dittmar e via via fino alla prima metà o poco più del nostro secolo con la ditta industriale Enrico e Giovanni Canzio (Canz).

Non poco lavoro prestavano le ditte di picchettaggio, sabbiatura e pittura, carenaggio, pulizia delle caldaie e doppi fondi di macchina, lavori per lo più ingrati, ai quali si prestavano ditte come Lorenzo Tverde negli anni venti e poi del cap. Apollonio, fino agli anni 50-70 con l'I.L.N.E.A., la S.I.L.N.E.R.A., la Naval-lavori, Michelone, La Navale, Sprea. Pericolosi i lavori di degasificazione delle cisterne, di fumigazione e di derattizzazione richiedenti una particolare specializzazione e particolari cautele operative. Da ricordare le cianidrificazioni delle Ditte d'Osma e Skodnik, che finivano prima o dopo di pagare lo scotto di qualche grave incidente.

La pittura navale doveva essere resistente all'ambiente marino, adatta ai carbonili e alle stive, e particolari proprietà antivegetative erano richieste per le carene con la conseguenza di pazienti ricerche e coperture di brevetto per taluni tipi prodotti dal colorificio Veneziani (Moravia), tutt'ora attivo, o Grego (Nubian, dal 1875); apprezzati, tra altri ancora, i prodotti dei

colorifici Valenti &Co (Neptun), Curiel, Adriatica Colori (Internazionale), Della Zonca, Zankl (dal 1862), Holzapfel, Damiani, ICASA, Sardi.

Grande e prestigiosa fonte di lavoro era, ed è tutt'ora, costituita dall'allestimento delle grandi navi da passeggeri, vanto della marineria di ogni bandiera, tra le quali la bandiera italiana aveva conquistato a partire dal primo dopoguerra un posto di rilievo, con il concorso di ben qualificati studi di arredamento ed esecuzioni firmate da architetti quali Pulitzer Finali, Ponti, Boico, Monti, Frandoli, Nordio, Zoncada, Cervi, con opere di rinomati artisti. L'allestimento veniva eseguito da ditte che acquistavano notorietà quali Sbochelli, Frandoli e Figli, Morelli, Florit, Aries, San Giusto, Gregoricchio, Scasso, Tosoratti, Vitrani tutt'ora operante, oltre ai lavori di normale carpenteria, come Vascon, o che fornivano, ad esempio le barche di salvataggio.

Non mancavano le fonderie, quali la vecchia ditta Fonderia Acciaio Scabar e Figli, e la F.O.M.T.–Fonderie Officine Meccaniche Triestine, oltre alla fonderia della Fabbrica Macchine e, per il valvolame, la Orion, che ha conosciuto un notevole sviluppo nella seconda metà di questo secolo.

Non pochi i rimorchiatori portuali, alcuni dei quali portavano i colori del Lloyd Austriaco e della Cosulich, impiegati dalla Tripovich, poi Tripmare, infine dalla Ocean, dalla Cattaruzza e dalla Crismani cui si deve anche il servizio ecologico e antinquinamento portuale.

E servizi Imbarchi e Sbarchi (Ellermann, Valperga e Dapolo) e quelli forniti dalla Cooperativa Ormeggiatori, o l'Interservizi allo scalo della SIOT.

Le navi in disarmo finivano, ad un certo momento, alla demolizione per il recupero dei metalli e, in tale campo, negli ultimi tempi fino a non molti anni fa, operava la Sidemar che, dal 1952 al 1960, ha demolito 38 navi anche di bandiera estera. Ricordiamo una vecchia ditta, di cui ci sfugge il nome, che negli anni venti era in attività nei pressi della Lanterna, vicino alla Sacchetta: ricordiamo benissimo, alla sua banchina esterna, lo scafo di un veliero in ferro ormai disalberato che portava sulla prua il nome di "Saturnia", ben più noto per il transatlantico della Cosulich S.N..

Essenziale il lavoro delle officine di riparazione, e non solo, alle quali veniva richiesto spesso un intervento d'urgenza da eseguire senza limiti d'orario, giorno e notte. Non erano poche e si ricordano, tanto per fare alcuni nomi, le Officine Navali Triestine, Metlicovitz, OMAN–Officina Macchine Apparecchi Nautici, Vidali, Navarra, Martorana, Elettromeccanica Navale, La Navale Meccanica, Fabiani, Salda, Saldanavi, Quaiat, Cantrisa, ing. E.Contento, Cantieri Navali Cartubi, MC-Metalcostruzioni.

C'era chi provvedeva alle tende e ai cordami, come la vecchia grande Corderia Angeli, ed anche alle vele come Voltolina Piccinini &Co e, in generale le provveditorie e forniture Ugo Freno & Co, Giovanni e Francesco Restano, Furlan . Fornitori di coperta e di macchina portano i nomi di Del Fabbro e Ruzzier, San Giusto e Vatta (i Vatta erano segnati anche come provveditori marittimi, come i Zadro e i Devetta). Agli articoli tecnici provvedeva la Politecnica Triestina, D. e C. Idone.

E poi il gruppo delle agenzie marittime (Sperco, Audoly, F.lli Cosulich, Marittima Adriatica, Agemar, M. e F.Martinoli, Italmer, Samer &Co, ecc.); il gruppo degli spedizionieri (Balducci, Deschmann, Parisi, Pacorini, Premuda, ecc.); delle assicurazioni (SASA, Assicurazioni Generali, RAS e Lloyd Adriatico col loro ramo marittimo); dei commissari di avaria e periti; dei sensali marittimi e dei procacciatori in un minuto proliferare di piccoli e oscuri lavori fatti talora alla giornata e alimentati, un tempo, dal grande numero di navi presenti in porto.

Lo stoccaggio e la fornitura del carbone era elemento molto importante per un porto quando navigavano le navi con motrici a vapore, ed anche a Trieste esistevano depositi ade-

guati, come esistono tutt'ora sia pure per altre destinazioni: la società Coeclerici Logistic ha in programma, nel 1997, la costituzione di un grande terminale carbonifero considerato che nell'ultimo ventennio sono state movimentate in media da 1,5 a 2,3 milioni di tonnellate all'anno. Un grande stoccaggio esiste anche per il petrolio greggio quale punto di partenza a mare del grande oleodotto transalpino della S.I.O.T., terminal marino delle grandi petroliere. Importanti anche i depositi costieri di carburanti per la parte interessante il movimento portuale insieme alle raffinerie Aquila, Esso e ROMSA (Fiume).

Lavori marittimi venivano eseguiti dai palombari, le cui operazioni di immersione erano spettacolari e seguite quando possibile da molti curiosi, dalla ditta ing. E. Bianchi e Bugliovazzi, poi dai Loperfido, padre e due figli (Lavori Subacquei), che ormai hanno abbandonato gli scafandri per le mute da sommozzatore come la Lucatelli Lavori Subacquei Marittimi. Delle imprese di ricupero dei scafi sommersi vanno ricordati la vecchia e rinomata branca ricuperi e salvataggi della società Tripcovich, le attività dei capitani Meriggioli e Sponza, molto attivi nelle acque del porto e del vallone di Muggia nonché di Grado per liberare, nel dopoguerra, i fondali dai molti relitti di navi vittime dei bombardamenti aerei (ma anche di due sommergibili della prima guerra mondiale, uno italiano e l'altro austriaco).

Tante e tanto disparate attività convergevano in associazioni di categoria a carattere corporativo, l'Associazione Armatori Giuliani, il Collegio dei Capitani Patentati di Lungo Corso e di Macchina, l'Associazione degli agenti Marittimi della Venezia Giulia e i gruppi di categoria presso le associazioni degli imprenditori (Assindustria, Intersind, Piccole Industrie).

CULTURA MARINARA

L'attività di costruzione, di assistenza e di manutenzione, che in certi periodi è stata molto intensa, con la presenza di tante navi e l'attività portuale in quello che è stato, fino al 1918, il porto principale della duplice monarchia danubiana e poi uno dei porti principali dell'Italia, non potevano non influire sulla mentalità e sul costume di vita della popolazione formando quella cultura che caratterizza le terre marittime.

Da qui, pertanto, le pubblicazioni storiche, le monografie e gli scritti vari di autori quali Giuseppe Stefani, Bruno Astori, Giovanni Girolami, Fulvio Babudieri, Paolo Valenti, Ernesto Gellner, Valerio Staccioli e, per quanto riguarda la parte più antica e tradizionale, Mario Marzari. Esiste tutt'ora in Austria, particolarmente a Vienna e a Graz, una tradizione storica navale legata a quello che è stato il Litorale adriatico con studiosi e autori quali Horst F. Mayer, Dieter Winkler, Franz Ferdinandi Bilzer, Wladimir Aichelburg.

In tema di stampa periodica vanno citati la rivista "Lecture di famiglia" edita dal Lloyd Austriaco (che disponeva di una propria tipografia), il "Bollettino Mensile" del Lloyd Triestino, che dal 1925 al 1931 includeva anche il supplemento "Cantieri giuliani", e la rivista "Sul Mare" dello stesso Lloyd, uscita dal 1926 al 1944. Fonte particolare di notizie tecniche sono le pubblicazioni del Registro navale dell'"Ufficio Veritas Austro-Ungarico" (dal 1859), l'"Annuario Marittimo" dell'i.r. Governo Marittimo edito dal Lloyd Austriaco a partire dal 1848 (con alcune delle prime annate manoscritte) e l'"Almanacco delle Marine Mercantili" dell'editore triestino G.B. Masovcich dal 1913 al 1931 o poco dopo. Non è fuori luogo ricordare, qui, anche i non pochi "Quaderni dell'Associazione Marinara Aldebaran" diffusi in edizione fotostatica, riguardanti i vari argomenti di storia e di tecnica marittima locale.

Non si può tralasciare un'altra segnalazione, pur non essendo essa direttamente collegata al tema del presente Quaderno AMA, quella riguardante l'opera del pittore Ivancovich per il Lloyd Austriaco e di Paolo de Klodic, funzionario di porto e pittore navale che le navi e le barche le conosceva molto bene e pertanto osservatore attendibile, autore di molti portraits de navires a pastello, dai quali le società di navigazione hanno tratto le stampe e le cartoline riguardanti le loro navi. Da ricordare pure i grandi manifesti murali litografati ("placcati") che

le stesse società hanno commissionato a noti pittori quali Orel, Dudovich, Boccasile, Quaiatti, Giordani, Marussich. Ma degno di nota più ancora, il Klodic, per una sua opera grafica unica del genere: 29 volumi riproducenti in piccoli disegni a matita o a penna, pagina per pagina, tutte le navi in sosta nel porto di Trieste dal 1888 al 1961 per un totale di 6550 fogli circa col corredo di date e annotazioni tecniche, fonte unica e senza pari per la conoscenza della movimentazione portuale. Importanti, inoltre, gli archivi fotografici a testimonianza visiva di tante attività, lasciati dalla seconda metà del 1800 in poi dai Wulz, Pozzar, Mioni ed altri ancora, a Trieste, e Cirkovich a Pola.

Il Civico Museo del Mare (il cui primo nucleo risale al 1888 curato dalla Scuola di pesca e piscicoltura marina), costituito nell'attuale veste nel 1969, è istituto travalicante i confini municipali con raccolte documentarie e storiche di vario genere curate, in sede di primo ordinamento, dalla Società Adriatica di Scienze Naturali, confluite poi e incrementate nel museo stesso. Un museo marittimo è esistito anche a Fiume e un museo o galleria storica presso l'i.r. Arsenale di Pola, andato poi disperso dopo il 1918. Parimenti notabili la Galleria storica del Lloyd Triestino, allestita nella sede sociale dal 1991, e la galleria museale dell'Autorità Portuale, mentre interessanti raccolte storiche di modelli e strumentazione, oltre ad una biblioteca con taluni volumi rari altrimenti non accessibili localmente, appartengono all'Istituto Tecnico Nautico fondato nel 1905 che insieme al confratello Istituto di Lussinpiccolo ha dato alla marineria, non solo giuliana, fior di professionisti del mare di coperta, di macchina e costruttori, accanto alla Facoltà di Ingegneria Navale dell'Università triestina, con vasca navale e laboratorio, dove il prof. Servello ha promosso studi archeologici proponendo ricostruzioni in modello. A Fiume esisteva l'I.R. Accademia della Marina da Guerra, operava la Regia Ungarica Accademia Nautica dello Stato e veniva pubblicato dal 1890 al 1918, dall'editore Mohovich, l' "Annuario Marittimo Ungherese", in lingua ungherese e italiana.

Per concludere brevemente questo sintetico excursus, va ricordato che, in campo sociale, svolgeva attività di assistenza ai tanti lavoratori impiegati dalla marineria giuliana la Cassa Adriatica di Malattia; in campo ricreativo è tutt'ora attivo il Circolo Marina Mercantile "Nazario Sauro" e non vanno dimenticati la sede triestina della Lega Navale Italiana (e, in precedenza fino al 1918, del Flottenverein austriaco) nonché il Propeller Club che accoglie gli esponenti qualificati, imprenditori e professionisti, interessati alle attività del porto, mentre l'Associazione Marinara "Aldebaran" raccoglie, conserva e studia in sede storica quanto attiene alle materie qui ricordate.

ADDENDA

Celebrazione dei centocinquanta anni di vita del Lloyd Triestino con pubblicazione di un volume e grande mostra storica corredata da catalogo (1986)

L'Associazione Culturale Fameia Muiesana provvede a mettere in salvo l'archivio del disciolto grande Cantiere Navale di San Rocco curando anche una mostra storica.

FONTI

Biblioteca, archivio e quaderni di studio dell'Associazione Marinara "Aldebaran" di Trieste, annuari e stampa periodica locale.