

Fabio Del Bello
La città e la fabbrica

5

L'ultima pregevole fatica di Paolo Fragiaco, *La grande fabbrica, la piccola città* (Milano, Angeli, 1997), integrando ed ampliando il precedente importante contributo *Una periferia industriale. Alle origini del decollo economico di Monfalcone (1850-1918)* pubblicato nel 1986 dall'allora Centro culturale pubblico polivalente, costituisce un tassello essenziale per la comprensione, della creazione prima e dell'evoluzione poi, della struttura economica portante nel Monfalconese.

Indirettamente il volume costituisce pure un tassello importante per la conseguente comprensione delle sovrastrutture mentali, culturali e politiche che si sono sedimentate in relazione all'attività del Cantiere e che, a loro volta, hanno originato le peculiarità e le specificità caratterizzanti poi il Novecento nel Territorio monfalconese, che fu dapprima marginale enclave veneta, poi per quasi un secolo area strategica dello Stato sovranazionale danubiano, quindi daccapo area relativamente marginale nello Stato italiano, a ridosso di un confine tra sistemi politico-economici diversi.

La netta cesura tra l'industrializzazione avviata da capitali provenienti dall'esterno e le attività economiche premoderne precedenti, l'assenza di quella commistione tra città e campagna che altrove ha favorito lo sviluppo della risorsa imprenditoriale, la grande dimensione del Cantiere che ha "proletarizzato" gran parte della forza lavoro della piccola città e del circondario, furono i fattori che localmente avrebbero prodotto quella situazione di "monocultura industriale" tipica della nostra storia contemporanea.

Ancora più a monte però due fattori, uno geopolitico e l'altro legato agli assetti proprietari, avrebbero contribuito a connotare come "assistita" o "protetta" l'economia di tutta l'area giuliana: la rapida marginalizzazione di Trieste, cui Monfalcone era intimamente legata, conseguente al crollo e alla frammentazione del grande mercato centro-europeo di cui il "Litorale" era lo sbocco marittimo strategico; la progressiva "delocalizzazione" dei centri decisionali, relativi al Cantiere, all'esterno dell'area e la progressiva dipendenza, dagli anni Trenta, dal potere politico.

Lo sviluppo industriale giuliano in un contesto geopolitico poi scomparso

Le determinanti storico-economiche sopracitate hanno forgiato all'est dell'Isonzo un macrosistema molto diverso, per esempio, da quello che connota i distretti industrializzati della pianura veneto-friulana caratterizzati da un diffuso vitalismo imprenditoriale di matrice artigiano-rurale, da una manodopera con minor tasso di sindacalizzazione rispetto alle grandi concentrazioni (per esempio del nord-ovest), da un policentrismo basato sulla microimpresa familiare.

Per ora questa macroformazione socioeconomica (il nord-est) termina nel comprensorio tra Manzano e Romans d'Isonzo poiché, oltre l'Isonzo, la storia e la politica, interagendo con una economia fondata su una originaria subordinazione a Trieste e poi su una più recente subordinazione all'industria di Stato, hanno impedito un analogo modello di sviluppo economico.

Lo studio di Paolo Fragiaco si conclude agli albori degli anni Cinquanta e al lettore, attento agli sviluppi successivi, rimangono i quesiti base: come emanciparsi dalla tutela della "Grande Fabbrica" senza per questo indulgere in un anti-industrialismo di maniera? Come coniugare la salvaguardia delle conquiste sociali con il rafforzamento di una competitività territoriale basata su uno sviluppo che, via via, dovrebbe diventare "autopropulsivo"?

Per articolare delle risposte bisogna ancora rian dare alle radici dello sviluppo giuliano lumeggiato da Fragiaco nei suoi due lavori (quello del 1986 e l'ultimo, recentissimo, del 1997): Trieste, di cui Monfalcone fu la "periferia industriale", tanto da adeguarsi al capoluogo anche nell'espressione dialettale, crebbe perché fu lo sbocco marittimo di un grande mercato sovranazionale e perché alle spalle c'era una capitale - Vienna - che inviava tutti gli impulsi fondamentali.

Come riattualizzare in chiave contemporanea questo perduto contesto, straordinariamente favorevole, è oggetto di discussione quotidiana: unanimemente si auspica che l'area giuliana possa diventare la piattaforma logistica per il collegamento tra l'occidente mediterraneo (e padano) e l'area di libero scambio che

unisce i cinque paesi dell'Europa centro-orientale (Accordo di Visegrad) con i paesi dell'Unione Europea di cui noi siamo tuttora il "limes" sudorientale.

Il Cantiere oltre il Duemila

Ma se questa è la grande prospettiva, la scommessa per il futuro cui peraltro ci si deve preparare infrastrutturalmente fin da oggi investendo principalmente sul porto e sugli assi di comunicazione, ci sarà ancora un ruolo per la "Grande fabbrica"? Premesso che nulla va dismesso prima che si consolidi una compiuta alternativa, premesso che la transizione epocale di cui sopra non è scontata nei suoi esiti favorevoli, premesso che la "mano pubblica" dovrà rafforzare quegli insiemi integrati che formano il "Sistema-Paese" (servizi, circuiti formativi, reti materiali e immateriali ecc.), non sta scritto da nessuna parte che il Cantiere di Monfalcone debba fare la fine di quello di Danzica, ormai trasformato in una grande discoteca.

In realtà c'è molta offerta per la cantieristica mondiale, lo sviluppo del commercio induce uno stretto rapporto porti-shipping-cantieri, si tende a diversificare i sistemi di trasporto (cabotaggio), la crocieristica è un mercato di nicchia per eccellenza in potenziale grande espansione. Indubbiamente è fortissima la concorrenza dell'est asiatico, dove in parte si sfornano navi in dumping, ma in parte ci si avvale pure di un forte "Sistema-Paese". Tuttavia i piani di costruzione nell'ambito della crocieristica sono saldamente in mano europea e lo "share" di Fincantieri è del 40 per cento; poiché i grandi gruppi armatoriali proseguiranno nel potenziamento, le possibilità non mancheranno.

Il ruolo della politica sarà quello di costruire un forte "Sistema-Paese" e - in un contesto geopolitico ancora in fase di mutazione - la "Piccola città" tenderà ad emanciparsi dalla "Grande fabbrica", senza per questo ripudiarla, ristabilendo con l'azienda un rapporto alla pari, vantaggioso per ambedue le entità, quella produttiva e quella comunitaria-territoriale, che hanno ancora molta strada da percorrere assieme.

Opere essenziali della storiografia monfalconese

La grande fabbrica, la piccola città di Paolo Fragiaco (Angeli, Milano, 1997) entra a pieno titolo tra le opere fondamentali della più recente storiografia cittadina, di cui vale la pena di menzionare i testi base.

V. Staccioli (a cura di), *In Cantiere. Tecnica, arte, lavoro. Ottant'anni di attività dello stabilimento di Monfalcone*, Mariano del Friuli (GO), Edizioni della Laguna, 1988.

Cantiere di Vetro. Monfalcone 1920-1940, Ronchi dei Legionari (GO), Edizioni del Centro culturale pubblico polivalente del Monfalconese, 1994.

AA. VV., *Il porto di Monfalcone. Storia, immagini, prospettive*, Mariano del Friuli (GO), Edizioni della Laguna, 1996.

P. Fragiaco, *Una periferia industriale. Alle origini del decollo economico di Monfalcone (1850 - 1918)*, Ronchi dei Legionari (GO), Edizioni del Centro culturale pubblico polivalente, 1986.

R. Duca, *L'agro monfalconese. Sviluppi storici del territorio e bonifica*, Udine, Grillo ed., 1982.

G. Fogar, *L'antifascismo operaio monfalconese tra le due guerre*, Milano, Vangelista editore, 1982.

F. Bianco, *Monfalcone e il Territorio. Alle origini dell'industrializzazione*, Mariano del Friuli (GO), Edizioni della Laguna, 1988.

F. Bianco (a cura di), *Società, economia e popolazione nel Monfalconese*, Ronchi dei Legionari (GO), Edizioni del Centro culturale pubblico polivalente del Monfalconese, 1981.

M. Gaddi, *Monfalcone tra i secoli XV e XVII*, Udine, Del Bianco editore, 1997.

S. Domini, *La Rocca di Monfalcone*, 1983.

Infine due "summule": *Monfalcone ieri* a cura di S. Feudale, L. Pavan, I. Santeusano, Mariano del Friuli (GO), Edizioni della Laguna, 1995 e, più lontano nel tempo, *La città di Monfalcone* di E. Marcon, pubblicato nel 1949.