

Giulio Mellinato

Strategie imprenditoriali e sviluppo del Cantiere di Monfalcone

7

Il testo che segue, che sviluppa la mia relazione al recente convegno organizzato dal Comune di Monfalcone su "La Grande fabbrica", vuole avere il valore di un aggiornamento sulle tendenze più recenti della storiografia internazionale sui temi dello sviluppo industriale. Ho voluto inoltre arrischiare un primo tentativo di applicazione dei risultati di quella storiografia alla realtà della Venezia Giulia, e del Monfalconese in particolare. Rimane l'intento di offrire un contributo volutamente parziale, centrato sullo sviluppo delle "strategie imprenditoriali" perseguite dai dirigenti del Cantiere nella prima metà del nostro secolo, pensando così di dare un carattere di maggiore originalità al mio intervento.

In primo luogo, lo studio dello sviluppo di quel polo industriale che andava da Muggia a Monfalcone (con importanti appendici in Istria e a Fiume) non può venire separato dall'analisi dell'evoluzione dei traffici e dei commerci, che continuarono ad essere la principale (ma non certo l'unica) fonte di ricchezza per il sistema economico regionale.

Accanto all'attività commerciale, meritano di venir sottolineate fin d'ora almeno altre due decisive fonti di reddito, la cui importanza molto spesso è stata trascurata da chi si è occupato di questi argomenti: le spese militari e gli investimenti pubblici, tanto durante il periodo austriaco che dopo l'unione con l'Italia.

Non sempre è facile compiere delle distinzioni nette. Nel corso dell'Ottocento, gli aiuti governativi al Lloyd austriaco servirono a mantenere in vita un'azienda strategica per lo sviluppo economico dell'Impero, e ad assicurare nel contempo la fedeltà agli Asburgo della borghesia triestina, che difatti si dimostrò poco propensa a seguire i moti nazionali del 1848. Quegli stessi finanziamenti avevano però pure lo scopo di costituire una specie di flotta ausiliaria per la marina da guerra, da utilizzarsi in caso di necessità (in effetti, molte navi del Lloyd vennero armate ed utilizzate in battaglia durante le guerre d'Indipendenza italiane).

Lessere stata terra di confine ha comportato sempre, per la Venezia Giulia, una ipersensibilità del sistema economico regionale nei confronti dell'evolversi della situazione internazionale, assieme ad una

forte influenza esercitata in campo economico da fattori militari o politici.

L'attenzione di coloro i quali si sono occupati di storia economica locale tra Ottocento e Novecento si è concentrata soprattutto sul problema dei tempi e dei modi nei quali avvenne l'industrializzazione di alcune zone della Venezia Giulia (trascurando il fatto che altre ne rimanevano escluse). Spesso si parla troppo genericamente di uno sviluppo impetuoso, senza rendere note le cifre della crescita effettiva, ed evitando di affrontare la ricerca delle articolazioni di quel particolare processo di sviluppo che interessò l'alto Adriatico. Genericamente, si insiste troppo nel sottolineare la crescita demografica di Trieste (che in mezzo secolo passò da 101.947 abitanti a 235.509, tra il 1861 e il 1910), senza indagarne in profondità le cause. Non si tratta di una carenza di approfondimento che possa essere imputabile al singolo ricercatore. In realtà, per tacere dell'assenza di studi specifici sullo sviluppo industriale, anche a voler mettere insieme i dati sparsi nella pur cospicua bibliografia fatta di opuscoli, di pubblicazioni di istituzioni varie (Camera di commercio, Università, enti locali, ecc.) e di riviste, non si riesce ad ottenere un quadro veramente esauriente del consolidamento della struttura industriale locale.

Anche in campo storiografico, non è facile liberarsi dal passato. Ancora in lavori recenti, alcune tappe fondamentali della storia economica regionale sono state descritte più sulla base di giudizi divenuti ormai tradizione, piuttosto che derivate da verifiche, condotte sulla base di una approfondita ricostruzione delle cifre. Esempio il caso dei giudizi sull'industria di Pola, città che sarebbe stata condannata alla decadenza da una diversa "dislocazione del mercato", conseguente al disgregarsi dell'Austria-Ungheria. In realtà, all'intervento statale austriaco (le spese per l'Arsenale della Marina in particolare) si sostituì quasi subito quello italiano, che però finì con il privilegiare soprattutto le industrie del capoluogo, favorendo la subordinazione ad esse dell'intero apparato produttivo regionale. L'industria di Pola non decadde a causa della sparizione dell'Impero asburgico, alla cui politica di riarmo navale pur doveva buona parte della propria prosperità, bensì venne sacrificata per non ostacolare

lo sviluppo della cantieristica triestina, e del cantiere di Monfalcone in particolare, che ne assorbì gran parte della capacità produttiva.

Non sembra inutile quindi un approfondimento preliminare, centrato sulle premesse alla nascita del Cantiere di Monfalcone. Come tenterò di dimostrare in seguito, gran parte dei pregi e dei difetti della prima struttura industriale creata dai Cosulich nel 1907 ne condizionarono in profondità lo sviluppo nei decenni successivi. In fondo, il mio intento è quello di spiegare il *perché*, e non soltanto il *come*, il cantiere di Monfalcone sia nato e si sia trasformato nel tempo fino a diventare la "grande fabbrica" che conosciamo.

Lo scenario

A Monfalcone, i Cosulich hanno senz'altro lasciato dietro di sé una forte impronta. Mio nonno racconta ancora di quando Oscar gli diede una grossa pacca sulla spalla, mentre era curvo sulle lamiere, in sala tracciato.

Per gente della mia generazione, i Cosulich sono prima di tutto i viali, ma ci è stato detto e ripetuto che furono anche i saggi imprenditori che hanno dato la forma (e il benessere) alla città. Ed in fondo è questa versione del passato che mi sembra stia prendendo più piede, anche in lavori recenti.

Studiando le vicende dell'industria regionale, però, è emersa un'immagine diversa, molto composita ed in rapida evoluzione nel tempo. Assieme ai pregi dei fondatori del Cantiere sono emersi anche i difetti, gli errori commessi, le sconfitte subite. Proprio perché sono elementi poco noti, ma fondamentali per capire come mai la storia del Cantiere si è dipanata nel tempo così come noi sappiamo e non diversamente, penso che sia importante centrare l'attenzione su quell'affascinante obiettivo, che è rappresentato dal tentativo di spiegare perché i protagonisti delle vicende che si studiano agirono in una determinata maniera, e non in un'altra. In un certo senso, detto molto alla buona, è questo ciò che intendo quando parlo di studio delle "strategie imprenditoriali".

Forse non tutti sanno che la vera origine delle for-

tune dei Cosulich va fatta risalire alla guerra di Crimea (quella stessa di Cavour, quando mandò l'esercito piemontese a combattere solo per ricordare alle grandi potenze europee che esisteva anche l'Italia, con i suoi problemi). Con molta spregiudicatezza, i Cosulich si inserirono nel circuito dei rifornimenti agli eserciti, e fu la loro fortuna.

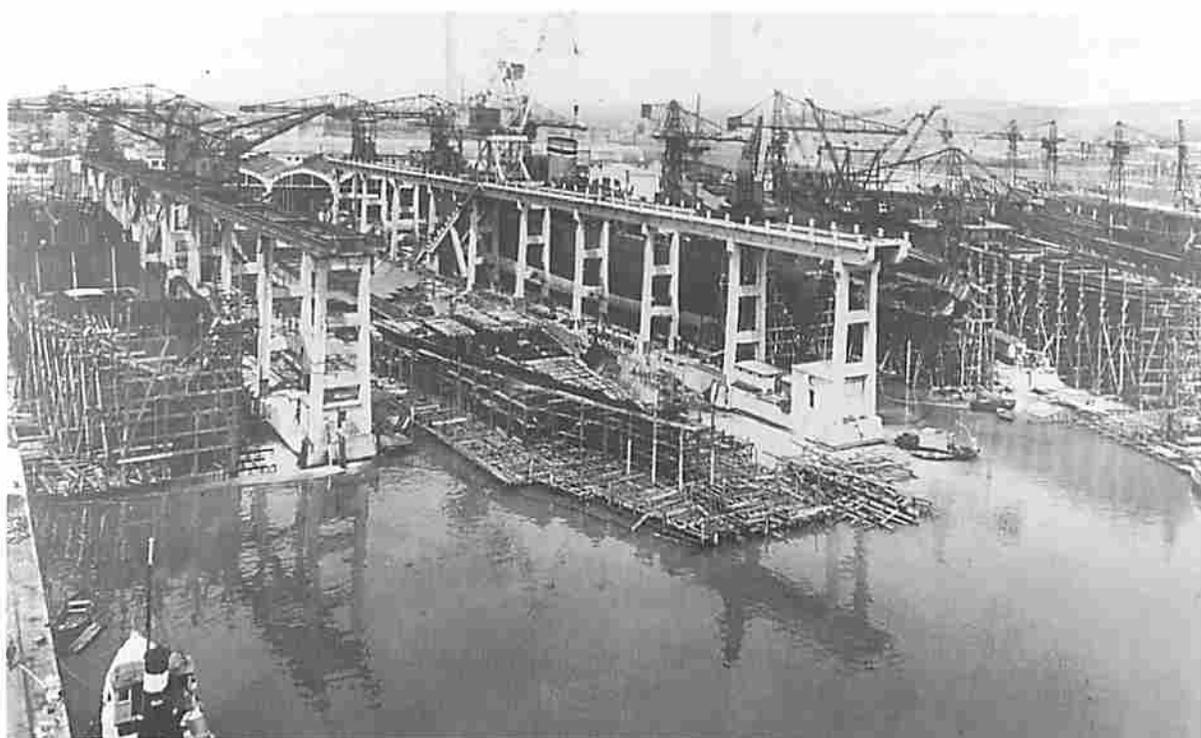
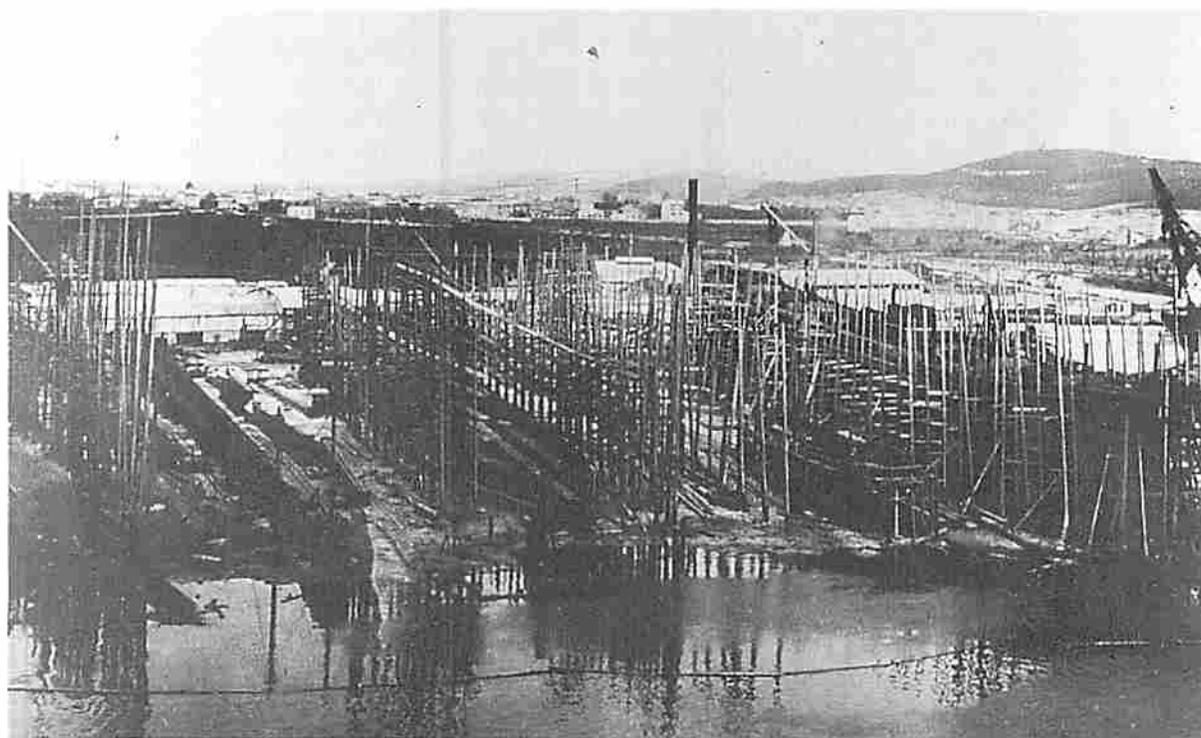
Già da quel lontano episodio si possono osservare alcune caratteristiche che rimasero proprie della famiglia per i decenni a venire: la tempestività nell'impegnarsi in investimenti lucrosi, ma non da pionieri, bensì solo quando risultava sicuro il buon esito dell'affare, e la tendenza a mantenere tutta la gestione dell'azienda all'interno della famiglia.

Questo atteggiamento, aggressivo ma non troppo, si rivelò ideale per mettere pienamente a frutto le opportunità offerte dal gigantesco boom che i trasporti marittimi ebbero a cavallo tra l'Ottocento ed il nostro secolo. Basti pensare che la flotta mondiale, rimasta più o meno stazionaria (tra i 16 ed i 20 milioni di tonnellate) tra il 1850 ed il 1890, raddoppiò il proprio tonnellaggio tra 1890 ed il 1914, mentre il commercio mondiale triplicò il proprio volume.

Nel venticinquennio che precedette la Grande Guerra la Venezia Giulia visse un periodo di grande sviluppo, una sorta di seconda industrializzazione, dopo quella vissuta negli anni 1850-1870. Infatti, la nostra regione vide dispiegarsi una prima fase di industrializzazione nel corso del trentennio 1850-1870, legata principalmente all'arrivo della ferrovia ed al taglio del Canale di Suez, ed una seconda tra il 1891 (abolizione del Porto franco) e il 1907 (introduzione di consistenti aiuti statali alle attività marittime).

Nel corso della prima industrializzazione vennero gettate le basi delle più antiche industrie triestine degne di questo nome: il Lloyd triestino ed il suo Arsenal, il Cantiere di S. Marco ed il primo nucleo della Fabbrica macchine di S. Andrea, tutti fondati nel decennio intercorso tra il 1836 ed il 1846. Ma fu l'intero mondo economico locale che uscì da una fase premoderna, e grazie alla ferrovia si inserì nel mercato mondiale dei traffici marittimi.⁽¹⁾ Questa prima fase si concluse bruscamente all'inizio degli anni Settanta, anche in seguito alla grave crisi finanziaria scoppiata

*Il Cantiere di Monfalcone nel periodo prebellico
e (sotto) negli anni Venti (p.g.c. Direzione Fincantieri
Monfalcone)*



a Vienna nel 1873, che prolungò i suoi effetti negativi fino ai primi anni Novanta.

Nel corso della seconda industrializzazione l'intera struttura dell'economia triestina subì profonde modifiche. I riflessi locali della "rivoluzione dei trasporti" trasformarono tutte le tecnologie connesse con le attività commerciali, dal tipo delle navi impiegate all'organizzazione delle attività portuali, ad esempio con l'applicazione dell'elettricità alle operazioni di carico e scarico delle merci, facendo assumere un aspetto industriale ad attività che fino a quel momento erano rimaste ancorate al modello artigianale.

Le ripercussioni più significative, dal punto di vista che qui ci interessa maggiormente, si avvertirono all'interno del sistema di gestione delle risorse disponibili. Da una allocazione decisa all'interno di quella particolare forma di mercato parzialmente libero, che era stato tipico della prima industrializzazione, si passò rapidamente ad una distribuzione delle risorse condizionata pesantemente dall'attività dello Stato e delle grandi banche viennesi, che a loro volta erano strettamente legate al governo ed alla monarchia,⁽²⁾ secondo un modello vicino a quello che aveva portato la Germania al primato continentale.⁽³⁾

Il nuovo scenario aprì quasi istantaneamente numerose possibilità per una ristretta ma estremamente dinamica schiera di operatori economici che fino a quel momento avevano stentato ad inserirsi in un mercato ancora in gran parte regolato dai "gruppi". In particolare emersero due categorie ben precise: gli spedizionieri, spinti ad ingrandire le proprie attività dal massiccio affermarsi del commercio di transito, ed i capitani marittimi indipendenti, ovvero quel gruppo di navigatori istriani e dalmati che tradizionalmente univa al comando la proprietà dell'imbarcazione sulla quale viaggiavano, e che stava per fare la fortuna della navigazione triestina.

In un lavoro recente, David Good ha tentato di misurare il tasso di crescita di ognuna delle 22 regioni che componevano l'Impero asburgico. La nostra regione, il Litorale, come veniva definito allora, proprio nei due decenni precedenti la guerra conobbe uno sviluppo decisamente superiore a quello medio dell'Impero, e superiore anche a quello della sola metà austriaca,

la più sviluppata.⁽⁴⁾

Gran parte di quel differenziale di crescita che contraddistinse la Venezia Giulia soprattutto a partire dal 1900 fu dovuto, appunto, al notevole incremento del ruolo assunto dalle attività marittime all'interno dell'intera vita economica austriaca. I Cosulich, quindi, si muovevano sul sicuro nel 1903, quando trasformarono la flotta di famiglia in una società di navigazione modernamente organizzata, e quando decisero di fondare un loro Cantiere, quattro anni più tardi. Quello stesso differenziale di crescita spiega in buona parte la facilità con cui i Cosulich e gli altri capitani-armatori ottennero dalle banche (in particolare boeme) i capitali necessari a far decollare le proprie iniziative. Dal loro punto di vista, la Venezia Giulia poteva sembrare una miniera di opportunità, visto che nelle altre province dell'Impero non era facile trovare investimenti altrettanto favorevoli. In fondo, quindi, la decisione di far nascere un nuovo cantiere sulla costa adriatica austriaca venne presa a Vienna ed a Praga, molto più che a Trieste.⁽⁵⁾

Per gli operatori economici che già operavano nel settore marittimo il momento non poteva essere più propizio. La flotta austro-ungarica raddoppiò il tonnellaggio delle proprie navi da guerra tra il 1906 e il 1914, durante il comando dell'ammiraglio Montecuccoli, ed una simile *escalation* delle costruzioni militari saturò quasi completamente la capacità produttiva dei Cantieri di Trieste.⁽⁶⁾

In Austria, nel corso del decennio a cavallo del secolo (1894-1903) soltanto il 19% del tonnellaggio nuovo venne costruito su scali nazionali, soprattutto per merito del Lloyd austriaco, che commissionò a cantieri nazionali navi per 29.543 tonnellate (su 33.459 complessivamente costruite in Austria in quel periodo). Nel solo anno 1900 l'Austria acquistò in Inghilterra 25 piroscafi, per 80.426 tonnellate, e fu in assoluto la principale acquirente di naviglio inglese.⁽⁷⁾ Si tenga conto che in quell'anno le compagnie di navigazione italiane commissionarono tutte le nuove costruzioni a cantieri nazionali, e non importarono nessuna nave dall'estero.

Probabilmente fu proprio per arginare questa tendenza all'acquisto del naviglio straniero che nel 1907

il Governo austriaco varò una legge che, oltre a confermare gli aiuti alle compagnie di navigazione, concedeva finanziamenti volti a favorire direttamente le costruzioni navali.⁽⁶⁾ Questi provvedimenti produssero immediatamente due conseguenze. Anzitutto ci fu un sensibile incremento delle costruzioni navali in Austria ed in Ungheria; in secondo luogo, come si è già anticipato, fu grazie ai finanziamenti concessi da quella legge che la famiglia Cosulich decise di fondare un proprio cantiere navale, da dedicare alla costruzione di piroscafi destinati alla propria flotta.⁽⁷⁾ In Italia, una significativa *escalation* nel numero dei vari si registrò dal 1911, a seguito dell'emanazione di una nuova legge sui premi di navigazione, che prevedeva sovvenzioni per le nuove costruzioni.⁽¹⁰⁾

Rimane comunque un elemento incontestabile il fatto che il Cantiere navale triestino non fu per i Cosulich un investimento speculativo, ma strategico. Lo conferma il fatto che a soli quattro anni dall'effettivo inizio delle lavorazioni gli scali di Monfalcone furono in grado di costruire quella che a tutt'oggi è ancora la nave mercantile più grande che abbia mai battuto bandiera austro-ungarica, il *Kaiser Franz Joseph*.

Il punto più importante è comunque un altro. Tanto il piano di riarmo navale di Montecuccoli quanto gli aiuti alla navigazione ed alla cantieristica erano motivati dalla crescente ostilità tra Austria ed Italia. Senza scendere nei particolari, basti dire che al piano Montecuccoli si accompagnò un identico piano di espansione della flotta italiana, e che gli aiuti austriaci alla navigazione erano l'esatto parallelo di quello che accadeva in Italia. Ora, il punto è questo: l'industria armatoriale e cantieristica della Venezia Giulia si sviluppò non *accanto* al sistema industriale italiano, ma *contro* di esso.⁽¹¹⁾ E' un dato di cui bisogna tener conto quando si parla di passaggio dall'Austria all'Italia.

Quando decisero di fondare un loro cantiere navale, i Cosulich poterono far tesoro di una notevole esperienza nel settore metalmeccanico. Fin dal 1897 presso i Cantieri di Trieste era stata avviata dai nuovi proprietari (le grandi banche viennesi) una vasta riorganizzazione produttiva, centrata su principi molto moderni, come l'attenzione all'organizzazione delle

fasi produttive durante la progettazione e l'introduzione della prefabbricazione degli elementi. Il balzo di produttività fu tanto rapido da far letteralmente esplodere i guadagni. Nonostante le ingenti spese sostenute per l'ammodernamento degli impianti e dei macchinari, lo Stabilimento tecnico triestino aumentò costantemente il dividendo distribuito agli azionisti: dal 12 al 20 ed infine, negli ultimi anni di pace, anche il 23 per cento.

Simili profondi cambiamenti non dipendevano, se non in minima misura, da decisioni assunte dagli imprenditori giuliani. Tanto l'abolizione del Porto franco, nel 1891, quanto il deciso inserimento dell'industria triestina all'interno del tessuto produttivo austriaco facevano parte di un processo molto più vasto, che stava modificando in profondità la fisionomia della matrice produttiva in tutta l'Europa industriale.⁽¹²⁾

A Trieste l'aspetto più caratteristico fu costituito senz'altro dallo scontro sociale che venne innescato da quelle ristrutturazioni, tra il 1897 ed il 1904. La società triestina scoprì improvvisamente i devastanti effetti indotti dall'improvvisa introduzione della moderna organizzazione di fabbrica, con scioperi, dimostrazioni ed infine scontri, anche cruenti, come il famoso sciopero dei fuochisti del Lloyd o l'uccisione di un dirigente della Fabbrica macchine all'interno dello stabilimento.⁽¹³⁾

Scelte tecnologiche innovative ed una precoce sensibilità ai riflessi sociali indotti dalla moderna organizzazione della produzione facevano quindi parte del bagaglio progettuale dei Cosulich, quando decisero di fondare il loro Cantiere proprio a Monfalcone. Inoltre, il mercato austriaco delle costruzioni marittime era più che pronto ad accogliere le navi uscite dagli stabilimenti monfalconesi, come dimostrano i dati sull'età media delle navi iscritte al compartimento marittimo di Trieste.⁽¹⁴⁾

Gli effetti della "rivoluzione dei trasporti", tra il 1893 ed il 1903, avevano spinto gli armatori triestini a rivolgersi all'estero per acquistare le loro navi, e questo spiega sia la decisa crescita delle navi costruite all'estero sia il notevole abbassamento della loro età media (da 20 a 14 anni), mentre l'età media delle

Consistenza della flotta triestina 1893-1913

Anno 1893			
Navi Nazionali	73.569 tonn.	età media	14 anni
Navi Estere	62.620 tonn.	età media	20 anni
Anno 1903			
Navi Nazionali	109.723 tonn.	età media	15,5 anni
Navi Estere	191.999 tonn.	età media	14 anni
Anno 1908			
Navi Nazionali	124.899 tonn.	età media	16 anni
Navi Estere	247.021 tonn.	età media	14 anni
Anno 1913			
Navi Nazionali	199.378 tonn.	età media	12 anni
Navi Estere	296.870 tonn.	età media	15 anni

navi costruite in cantieri austriaci rimaneva pressoché costante. Il periodo 1903-1908 confermava i dati del periodo precedente mentre una decisa inversione di tendenza si ebbe proprio nell'ultimo quinquennio prebellico: l'apertura del cantiere di Monfalcone aveva prodotto un sensibile miglioramento dei dati riguardanti le navi di produzione nazionale, tanto per quantità che per qualità.

I Cosulich non ebbero difficoltà a raccogliere le esperienze da loro compiute a Trieste ed in giro per il mondo. La scelta di una localizzazione non urbana per il loro cantiere, la decisione di circondare la fabbrica con il villaggio operaio e l'opzione per un'organizzazione della produzione "all'inglese" (e non "alla tedesca", come nei cantieri triestini) avrebbero rappresentato, a distanza di tempo, altrettante scelte indovinate nel breve periodo, ma alla lunga avrebbero impedito al Cantiere di Monfalcone, come agli altri grandi cantieri italiani, di adattarsi con la necessaria flessibilità ad un mercato movimentato da un'evoluzione sempre più tumultuosa.

A proposito del periodo iniziale, però, è importante ricordare altre due cose: la prima è che la natura stessa dei finanziamenti austriaci, ed il desiderio dei Cosulich di approfittarne subito, portarono ad una certa fretta, quasi al limite dell'improvvisazione, nella costruzione degli impianti e nell'avvio delle prime lavorazioni.

Anche se il Cantiere di Monfalcone riuscì presto a varare una nave di circa il 30% più grande della più grande nave allora in esercizio per la Marina mercantile italiana, questa pecca d'origine emerse anche dopo la guerra, quando il Cantiere fu completamente ricostruito, su una superficie tripla rispetto a quella originaria.

Il secondo punto è che la cantieristica giuliana prima della Grande Guerra si sviluppò contro quella italiana (Austria ed Italia in quella guerra erano nemiche) e non a fianco l'una dell'altra. Negli anni tra le due guerre, coordinare due sistemi industriali che si erano sviluppati anche grazie alla reciproca contrapposizione risultò impossibile.

Gli anni del *big business* (1918-1930)

Ma torniamo ai Cosulich. Un episodio divertente può forse illustrare il clima che si respirava negli ambienti industriali triestini all'indomani della fine della guerra. Franco Cecotti mi ha messo sulle tracce di un documento illuminante: una lettera che il barone Demetrio Economo (grande esponente del patriziato commerciale giuliano) indirizzò al generale Petitti di Roreto, Governatore militare della Venezia Giulia.

La questione in ballo era la cittadinanza italiana. Il barone la chiedeva per poter ritornare a Trieste e riprendere i propri affari. Per testimoniare la propria buona fede, Economo nella lettera diceva di essersi sempre sentito italiano, di essere contento che l'Italia avesse vinto la guerra, di essere sempre stato fiero di parlare l'italiano ed altre cose di questo tipo. Vista l'importanza del personaggio, il generale "girò" la sua domanda al Ministero degli Esteri, accompagnando la lettera di Economo con una sua relazione, nella quale diceva che tutto quello che sosteneva il barone era falso: si trattava di un personaggio legatissimo all'Austria ed all'Impero, un fiero nemico dell'Italia e degli interessi italiani, una figura sulla quale non si doveva fare nessun affidamento. Comunque, considerato il fatto che gli italiani avevano conquistato Trieste e che, una volta ritornato, Economo (come gli altri esponenti di spicco del mondo triestino degli

Un'operaia alle presse, fine anni Trenta
(Associazione Marinara Aldebaran Trieste)



affari) avrebbe dovuto far di necessità virtù, e fare quello che avrebbero deciso le autorità italiane, Petitti consigliava di concedergli comunque la cittadinanza, per consentirgli di partecipare allo sviluppo di Trieste italiana.

Quello di Petitti fu un abbaglio clamoroso. Il generale piemontese dimostrò di non avere alcuna dimestichezza con l'astuzia balcanica dell'élite economica triestina, e nel giro di pochi anni le sue previsioni vennero completamente smentite dall'evolversi degli eventi. I vecchi esponenti del commercio e dell'industria (per i finanziari e gli assicuratori il problema del passaggio dall'Austria all'Italia neppure si pose, tanto erano influenti) non solo vennero accolti in massa all'interno dei gruppi che contavano, ma ben presto furono loro a dire agli "italiani" cosa fare, e non il contrario. Passata la bufera del primissimo dopoguerra, quasi tutti i componenti di primo piano della famiglia Cosulich vennero insigniti di una qualche onorificenza e, alla fine, anche a loro furono di fatto pagati i danni di guerra, sulla base del principio di considerare Trieste già italiana nel 1914.⁽¹⁵⁾

E' questa la parte meno nota, ma forse più interessante, della "ricostruzione" del cantiere di Monfalcone. Molto si sa del ripristino degli impianti, della diversificazione nelle produzioni ferroviarie, elettromeccaniche ed aeronautiche e della ripresa delle costruzioni navali, mentre poco o nulla si sa di quello che i Cosulich fecero al di fuori del Cantiere, come promotori ed animatori di una Federazione tra armatori giuliani che intavolò una trattativa con il governo nazionale già a partire dal 1919.⁽¹⁶⁾

La navalmeccanica giuliana giocò tutte le sue carte migliori nel 1922, all'interno della Commissione d'indagine sulle industrie che avrebbe dovuto pilotare la riconversione dell'industria italiana alle produzioni di pace. Fu Cesare Sacerdoti a difendere le ragioni dei cantieri dell'alto Adriatico, e si trattò di una difesa a tutto campo. I cantieri giuliani erano superiori tecnologicamente ed organizzativamente rispetto ai loro omologhi della penisola, producevano meglio ed a costi più bassi, anche se le condizioni ambientali nella Venezia Giulia (ancora non completamente assorbita nell'intelaiatura amministrativa italiana) risultavano

decisamente peggiori rispetto alla Liguria o alla Campania. I punti di forza dell'industria regionale, secondo Sacerdoti, sarebbero stati essenzialmente due: un miglior controllo della forza-lavoro da parte degli imprenditori, che non esitavano a farsi carico anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale aumento del costo della vita,⁽¹⁷⁾ ed una innegabile superiorità tecnologica delle lavorazioni e delle navi prodotte.⁽¹⁸⁾

Poco importava che dal conto fossero state escluse le violenze e le sopraffazioni che le squadre fasciste da tempo esercitavano contro il movimento operaio e le sue organizzazioni.⁽¹⁹⁾ Dalle parole di Sacerdoti emergeva un'immagine molto forte della cantieristica giuliana, che in quell'occasione riuscì a vincere una partita decisiva, tanto da guadagnarsi un ampio spazio di manovra anche a spese della cantieristica delle vecchie province. Di lì a poco l'Ansaldo sarebbe crollata se la Banca d'Italia non fosse intervenuta per operare il suo salvataggio.

Ma torniamo all'oggetto principale di queste riflessioni. Il ruolo assegnato al Cantiere di Monfalcone era abbastanza chiaro fin dai primi anni del dopoguerra: fornitore di navi per la compagnia di navigazione dei Cosulich e per quelle del "gruppo" che faceva capo alla famiglia lussignana. Tra queste ultime va ricordata la compagnia di navigazione Adria di Fiume, di cui i Cosulich acquisirono il controllo in cambio dell'appoggio dato a D'Annunzio. Il controllo della Adria servì ai Cosulich soprattutto a dirottare su Trieste e sulle loro navi i traffici fiumani, condannando alla decadenza il porto del Quarnero.

L'esempio dell'Adria è importante perché una sorte molto simile toccò all'ex arsenale della Marina militare austriaca di Pola: venne acquistato dai Cosulich e dal Lloyd triestino per trasferire attrezzature e lavorazioni a Trieste e Monfalcone.

Questo è un aspetto importante della storia dell'industria nella Venezia Giulia nel periodo successivo alla Grande Guerra, che non va sottovalutato. Lo sviluppo di un centro industriale avvenne sempre a spese di qualcun altro, secondo un modello che potremmo definire cannibalesco: inizialmente Trieste e Monfalcone "cannibalizzarono" Pola e Fiume, poi

Trieste “cannibalizzò” Muggia e, più recentemente, Monfalcone continuò a svilupparsi mentre Trieste vide drasticamente limitata la sua attività. Il punto da evidenziare è che comunque tutto questo non accadde soltanto a causa di quelle che vengono definite le “inevitabili leggi dello sviluppo”, che impongono una crescente concentrazione e verticalizzazione dell’attività produttiva. Questa è soltanto una parte della verità.

L’elemento cruciale sta nel fatto che la concentrazione fu anticipata e resa più rapida da una consapevole pianificazione dello sviluppo economico della regione, di cui i Cosulich furono in gran parte gli architetti e gli esecutori.

Questa storia comincia prestissimo, prima ancora che l’Austria fosse definitivamente sconfitta. Riassumendo per sommi capi vicende ben più complesse ed articolate, basti dire che, non appena i circoli finanziari viennesi ebbero la consapevolezza che il conflitto non si sarebbe risolto a favore del loro Paese, iniziarono una vera e propria corsa per tentare di salvare il salvabile. In particolare, svendettero per cifre irrisorie le azioni delle aziende di quei territori che con ogni probabilità l’Austria avrebbe perso con la sconfitta, e tra i primi pacchetti azionari che furono ceduti c’erano quelli delle grandi aziende della Venezia Giulia.

I Cosulich furono rapidissimi ad inserirsi in questo circuito, facendo razzia delle azioni di tutte le grandi aziende della regione, compreso il Cantiere di Monfalcone (che, a parte il periodo iniziale, in realtà era sempre stato proprietà delle banche viennesi), ma anche quelle del Lloyd triestino e dei cantieri di Trieste e Muggia.

Al loro arrivo, gli italiani si trovarono di fronte al fatto compiuto, e non ne furono contenti. Molti esponenti della finanza e dell’industria, soprattutto a Milano e Venezia, avevano sperato di fare un boccone della fiorente industria giuliana ma, come Petitti, si erano sbagliati nel credere che i giuliani si sarebbero fatti conquistare.

Il risultato fu un compromesso: da una parte i Cosulich (che divennero i rappresentanti anche della parte più antica e “nobile” dell’aristocrazia commer-

ciale triestina, impersonata da figure come quella del già citato Economo o di Salvatore Segrè Sartorio), dall’altra la Banca commerciale italiana, che riuscì a far imporre per decreto ai Cosulich la cessione (naturalmente a suo favore) della maggioranza azionaria del Lloyd e dei cantieri triestini.

La storia dell’industria navale della regione nel periodo tra le due guerre è, in realtà, la storia del confronto tra i progetti antagonisti portati avanti da una parte dai Cosulich (e dai loro alleati), dall’altra dalla Banca commerciale e dalla finanza di quelle che allora venivano definite “le vecchie province”.⁽²⁰⁾

La strategia dei Cosulich (e dei loro alleati) mirava a reagire agli effetti negativi dello sfaldamento dell’Austria-Ungheria creando una sorta di monopolio, centrato su Trieste, delle attività marittime in Adriatico. Gli stati successori dell’Impero asburgico avrebbero dovuto servirsi dei servizi commerciali offerti dal capoluogo adriatico, altrimenti non avrebbero né importato né esportato oltremare. Questo avrebbe ridato vigore al circuito che aveva già garantito il benessere nell’anteguerra: traffici portuali; attività di trasporto marittimo; costruzioni navali.

La Commerciale, al contrario, mirava ad inserire quanto più rapidamente possibile le industrie della Venezia Giulia all’interno del “sistema” produttivo nazionale (la Comit all’epoca già controllava la Terni, e quindi i cantieri Odero ed Orlando, ed il Lloyd Sabauda).

I Cosulich riuscirono a creare il circuito traffici – navi – cantieri soltanto all’interno del loro gruppo di aziende, ma, dal punto di vista che più ci interessa, questo bastò per portare a Monfalcone una notevole massa di lavoro.

A questo punto va tratteggiato anche il ruolo del terzo protagonista di queste vicende: il potere politico, che controllava la finanza statale.⁽²¹⁾

Abbiamo già visto come l’avvento al potere del fascismo, al quale gli imprenditori triestini non negarono mai appoggi, si tradusse subito in numerosi vantaggi ed agevolazioni.⁽²²⁾ Con riferimento al nostro discorso sulle strategie imprenditoriali vanno soprattutto ricordate le vistose improvvisazioni, a cominciare da quella che potremmo definire “la madre di tutte

le contraddizioni" della politica fascista nel campo marittimo: le convenzioni del 1926 per l'esercizio della navigazione sovvenzionata.

In sostanza si trattava di questo: lo Stato pagava una certa cifra (notevole) a quelle Compagnie di navigazione che si impegnavano a garantire un servizio di navi di linea su certe rotte che venivano considerate strategiche. Di fatto quasi tutte le Compagnie ricevevano (e ricevono) una certa cifra per il solo fatto di far viaggiare le navi, indipendentemente dalla presenza o meno di carico.

Non era una novità: in tutti gli Stati (anche gli Usa e l'Inghilterra) venivano pagate sovvenzioni, senza le quali gran parte dei trasporti marittimi sarebbero stati troppo costosi per risultare economicamente vantaggiosi.

Le convenzioni italiane del 1926 avevano la particolarità di vincolare il pagamento delle sovvenzioni alla costruzione di una notevole quota di navi nuove, per le quali era previsto pure un compenso extra.

Il lancio di questo ambizioso piano di rilancio della marineria era in stridente contraddizione con la politica economica complessiva del fascismo, che nello stesso anno faceva partire il riallineamento della lira rispetto alle altre valute (la "quota 90"), e quel ripiegamento dell'industria nazionale su se stessa che avrebbe portato all'autarchia (che in realtà partì ben prima della guerra d'Etiopia e delle sanzioni).

Da un lato veniva artificialmente "gonfiata" un'industria, come quella marittima, che traeva quasi tutti i suoi profitti dal lavoro con l'estero, dall'altro veniva avviato un piano per ridurre al minimo i contatti dell'economia italiana con il resto del mondo. In più, l'avvicinarsi, e poi lo scoppio, della grande crisi (1929) paralizzò tutto il sistema planetario dei traffici, proprio quando l'Italia poteva sfidare le maggiori marine straniere sul piano più prestigioso, quello dei transatlantici di gran lusso. Pensate che per far viaggiare i supertransatlantici "Rex" e "Conte di Savoia" (50.000 tonnellate di stazza, il secondo fu costruito a Trieste) lo Stato stipulò una convenzione riservata che prevedeva il pagamento di circa 190 milioni all'anno. Cioè lo Stato pagava in nero le società per tenere in acqua le navi. Per i cantieri, l'obbligo di costruire navi nuove

fu una vera manna: tutti erano pieni di lavoro (a Monfalcone in quegli anni si costruirono "Saturnia" e "Vulcania", due filiazioni dirette delle convenzioni del 1926); ma il punto più importante è che tutte quelle ordinazioni si appoggiavano sui debiti, ed i Cosulich finirono con l'indebitarsi più di chiunque altro.

I primi segni di un'inversione di tendenza furono cronologicamente precedenti, e di parecchio, al famoso crollo di Wall Street dell'ottobre 1929, e per questo le cause profonde della crisi che la cantieristica nazionale e regionale visse nei primi anni Trenta vanno ricercate nella struttura del mercato italiano e nell'organizzazione interna dei principali nuclei produttivi. La crisi mondiale aggravò una situazione che era già divenuta insostenibile.

L'attività svolta dal Cantiere navale triestino nel corso del 1928 fu riassunta da un funzionario della Comit in un consuntivo provvisorio, che certo era molto più veritiero dei dati ufficiali che sarebbero

<i>Attività dei reparti navali del Cantiere navale triestino nel 1928</i>			
	Spese	Anticipazioni	Saldo
<i>Navi mercantili nazionali</i>	46.802.543	49.986.120	-3.183.577
<i>Navi mercantili estere</i>	8.563.116	12.210.000	-3.646.884
<i>Sommergibili Regia Marina</i>	63.944.538	62.960.000	+984.540
Totale	119.310.198	125.156.120	-5.845.921

stati riportati nei bilanci.⁽²³⁾

Già in quell'anno le lavorazioni commissionate dallo Stato rappresentavano non solo più della metà dell'intero portafoglio ordini dei reparti navali, ma erano l'unica fonte di reale guadagno per la società, mentre le lavorazioni mercantili erano in netto passivo, soprattutto quelle per l'estero.

Ma i problemi del Cantiere rappresentavano sol-

Operai del Cantiere, anni 'Trenta
(Fototeca del Consorzio, Fondo Cividini)

Visita di Mussolini al Cantiere, 1938
(Fototeca del Consorzio, Fondo Cividini)



tanto la punta dell'iceberg del dissesto cui stava andando incontro l'intera industria marittima della Venezia Giulia.

Il punto nodale è rappresentato ancora dalla mancanza di una coerente volontà d'intervento da parte del potere politico. Anzitutto l'incertezza sulla sorte del porto. Nel 1923 furono reintrodotte le zone franche austriache (il Porto franco era stato abolito nel 1891), ma pochi anni dopo franchigie doganali molto simili furono estese ai 14 maggiori porti italiani, annullando di fatto il vantaggio di Trieste. In risposta alla crisi arrivò dal potere politico una decisione diversa rispetto a quella invocata dall'élite triestina, con la costituzione della Zona industriale del porto di Trieste (istituita il 25 luglio 1928) e con l'estensione alla zona industriale di Trieste delle facilitazioni previste dalla legge speciale per Napoli (decreto 25 ottobre 1928). Sembrava quindi che fosse ormai decisa la fine del porto, e che tutto si dovesse concentrare sull'industria. E invece no. Anche a favore del porto arrivarono finanziamenti (nel 1925, un fondo di 110 milioni di lire per il miglioramento delle attrezzature portuali), e negli anni Trenta si tentò un nuovo rilancio (accordi con l'Austria e l'Ungheria del 1934).

L'industria meccanica giuliana visse dunque un periodo di notevole sviluppo che, almeno in parte, può senz'altro essere collegato alle condizioni di favore create nella regione dai provvedimenti speciali emanati dal Governo.

In poco più di dieci anni gli occupati nell'industria meccanica della Venezia Giulia erano passati da 18.459 unità nel 1927 a ben 26.188 (di cui 22.290 operai) dieci anni dopo.⁽²⁴⁾ La voce "ore di lavoro prestate dal personale operaio", rilevata nell'ambito dello stesso censimento, riportava per gli "stabilimenti meccanici" della provincia di Trieste un totale di 40.561.000 ore di lavoro (nel 1937). Al livello nazionale, per quella categoria le industrie triestine si collocavano al quinto posto, subito dopo le province di Milano, Torino, Genova e Varese.⁽²⁵⁾

Il problema è che le due linee d'intervento, quella a favore delle attività commerciali e quella di valorizzazione dell'industria, non si incontravano, anzi tendevano ad ostacolarsi a vicenda.

In realtà, la mancanza di coerenza nella politica di sostegno allo sviluppo locale, sembra sia da collegare soprattutto alla contraddittorietà delle richieste che la società locale esprimeva ed indirizzava al potere politico. Per i gruppi dirigenti, lo sviluppo del porto portava con sé anche la richiesta di autonomia nei confronti dei centri del potere politico ed economico nazionale. Pur rendendosi perfettamente conto di ciò,⁽²⁶⁾ la necessità di non alterare il consenso di cui godeva il regime all'interno di quei circoli, il delicato ruolo che ricoprivano alcuni personaggi di spicco del mondo finanziario ed industriale triestino all'interno di alcune opere del regime, ed infine l'importante funzione internazionale dell'economia triestina concorrevano a dare una notevole forza alle richieste di sviluppo del porto e di sostegno ai traffici che provenivano da quei gruppi.⁽²⁷⁾ Di segno contrario erano le esigenze della gran massa della popolazione, per la quale l'inarrestabile calo dei traffici portuali significava soprattutto caduta dell'occupazione e perdita di posti di lavoro.⁽²⁸⁾

Per risolvere simili problemi, in una zona priva di retroterra agricolo e teatro di varie manifestazioni del perdurare di radicati e diffusi sentimenti antifascisti,⁽²⁹⁾ le autorità di governo non trovarono di meglio che creare occupazione favorendo lo sviluppo dell'attività industriale, riproponendo un modello d'intervento già adottato altrove, ad esempio a Bolzano, in condizioni abbastanza simili.⁽³⁰⁾

I Cosulich furono i decisi protagonisti di queste vicende confuse, ma significative, perché è nelle scelte maturate in quegli anni che, a mio modo di vedere, va collocata la vera origine dei problemi dei decenni successivi, fino alle ristrutturazioni degli anni Sessanta, almeno. La loro peraltro lucida strategia, tendente a monopolizzare l'intera attività cantieristica ed armatoriale regionale, raggiunse un temporaneo risultato nel 1928, quando la Banca commerciale italiana decise di cedere loro il controllo del Lloyd triestino e dei cantieri di Trieste e di Muggia. Monfalcone, per un brevissimo periodo (dagli ultimi mesi del 1928 ai primi mesi del 1930) divenne la capitale della cantieristica adriatica.

L'esperimento durò pochissimo, per due ragioni.

La prima: tutti gli investimenti si rivelarono in perdita (eravamo ormai in piena crisi) ed il gruppo Cosulich naufragò sotto una valanga di parecchie centinaia di milioni di debiti. Una cifra enorme, se pensiamo al valore della lira nel 1930. La seconda ragione è che i Cosulich non si dimostrarono all'altezza. L'impero industriale che avevano conquistato (tutti i cantieri e gran parte delle navi da Fiume a Monfalcone) richiedeva doti amministrative che i Cosulich evidentemente non possedevano. In particolare si rivelò errata la scelta di considerare il loro piccolo impero industriale come un tutto compatto, rigido, in cui ogni sezione era chiamata a ricoprire un ruolo preciso, e risultava insostituibile. E tuttavia, la mancanza di flessibilità dell'architettura da loro disegnata veniva vista dai funzionari della Banca commerciale come uno degli ostacoli principali per far uscire il gruppo Cosulich dalla crisi.

Per i dirigenti della Comit la decisione di costituire i Crda rappresentò la risposta ad un duplice problema. Da un lato stava l'esigenza di sanare al più presto possibile la disastrosa situazione di bilancio dei cantieri triestini,⁽³¹⁾ mentre dall'altro pesava la sostanziale rottura del rapporto di fiducia che la Comit aveva tentato di instaurare con i Cosulich. Secondo la ricostruzione dei due anni della fusione Cosulich-Lloyd triestino compiuta dai funzionari della banca milanese, il comportamento dei membri della famiglia e dei loro collaboratori era stato tutt'altro che corretto, ovviamente dal loro punto di vista.⁽³²⁾ Aveva suscitato una sgradevole impressione soprattutto il comportamento dei rappresentanti del Cantiere di Monfalcone nell'ambito del cosiddetto "arbitrato Mayer". Tra il Cantiere navale triestino e lo Stabilimento tecnico triestino era sorto un contenzioso a causa della violazione, da parte del Cantiere navale, delle quote di distribuzione del lavoro tra i due cantieri fissate da un accordo che le società avevano sottoscritto il 23 febbraio 1924. Stando ai termini dell'accordo, il Cantiere navale triestino avrebbe dovuto versare una penale allo Stabilimento tecnico triestino ma, una volta che gli stabilimenti di Trieste furono subordinati a quelli di Monfalcone i rappresentanti della direzione del Cantiere navale triestino si

rifiutarono di pagare allo Stabilimento tecnico triestino la cifra dovuta. Per sanare il diverbio fu nominato un arbitro, il senatore Mayer, appunto, il cui giudizio fu però pesantemente influenzato - a giudizio dei funzionari della Comit - dai rappresentanti dei Cosulich, che impedirono ai triestini di fornire all'arbitro la documentazione del loro credito. Il giudizio finale risultò così pesantemente squilibrato a favore del Cantiere di Monfalcone, che pagò allo Stabilimento tecnico triestino soltanto un decimo della cifra dovuta.⁽³³⁾ Anche per evitare che si ripetessero episodi del genere, la decisione della fusione tra i due stabilimenti venne imposta agli ex proprietari da Achille Nardi Beltrame (rappresentante della Comit) nel corso della riunione della Direzione del Cantiere navale triestino del 14 maggio 1930, alla presenza di Antonio, Augusto ed Alberto Cosulich, che non poterono far nulla per impedirlo.⁽³⁴⁾

Nardi si trovava in una situazione di forza, da quando l'intervento della Banca commerciale italiana nel fallimento della Banca commerciale triestina aveva dato in mano ai vertici dell'istituto milanese il controllo pressoché completo su tutte le grandi aziende navali della regione. In particolare, controllando la società di navigazione Cosulich, la Comit aveva acquisito il controllo su tutte le società che erano appartenute alla famiglia.

Per andare nel dettaglio, possediamo una "fotografia" della situazione azionaria del Cantiere navale triestino alla data del 16 settembre 1929, che ci offre una chiara dimostrazione della perdurante dipendenza del cantiere

*Patto di sindacato per la proprietà
delle azioni Cantiere navale triestino*

Società	azioni
Cosulich navigazione	220.338
Adria navigazione	13.147
Banca commerciale triestina	25.000
Assicurazioni generali	11.000
Riunione adriatica di sicurtà	11.000
altri (Gerolimich, soc. veneziana, ecc.)	20.000
TOTALE	300.485

di Monfalcone dalla compagnia di navigazione⁽³⁵⁾.

Finanziariamente, il Cantiere navale triestino stava affrontando la prima fase della crisi meglio degli altri,⁽³⁶⁾ ma venne coinvolto nell'operazione Crda in parte perché la fusione di società simili in organismi più ampi era ormai divenuta la politica corrente adottata dalla Comit per far uscire dalla crisi le aziende da lei controllate,⁽³⁷⁾ in parte a causa degli errori compiuti dai Cosulich.

Questi ultimi non rinunciarono mai a comportarsi da padroni delle aziende, anche quando erano, in realtà, dirigenti stipendiati.⁽³⁸⁾ La Comit, e poi l'Iri, non riuscirono a contenere i riflessi negativi di un simile atteggiamento, oppure a separarli dagli aspetti positivi. Il loro attaccamento alle aziende risultava senz'altro lodevole, e contribuiva non poco al successo del cantiere monfalconese nel mondo, ma la neanche tanto segreta speranza dei Cosulich di rientrare in qualche modo nel vecchio ruolo minava alla base qualsiasi tentativo di costruire un rapporto fiduciario con le diverse proprietà del Cantiere di Monfalcone in quei tormentatissimi anni Venti e Trenta.

Con l'avanzare della crisi, anche la situazione finanziaria del Cantiere navale triestino iniziava a non essere tanto tranquilla. Da calcoli degli uffici centrali della Comit, risultava che al 31 dicembre del 1929 l'esposizione totale del Cantiere di Monfalcone verso le banche assommava a ben oltre 60 milioni di

lire.⁽³⁹⁾ I dirigenti dei Cantieri adriatici tentarono fino all'ultimo di scavalcare la Comit, accordandosi direttamente con gli altri grandi complessi navalmeccanici nazionali, nell'evidente intento di evitare che gli accorpamenti allora in corso comportassero dolorose ristrutturazioni e chiusure di stabilimenti. Da una lettera di Cesare Sacerdoti a Carlo Sai, datata Trieste 10 settembre 1929 (quindi precedente alla nascita dei Crda) ricaviamo uno schema di accordo che in realtà rimase sulla carta, ma ora ci torna utile per tratteggiare l'importanza, ormai indiscutibile, che a dieci anni dalla fine della Grande Guerra avevano raggiunto i cantieri adriatici.

La costituzione dei Cantieri riuniti dell'Adriatico, nel 1930, e la fusione della Cosulich navigazione nella società Italia di Genova (iniziata nel 1932, e perfezionata nel 1936) furono in realtà due sconfitte dei Cosulich, che persero, di fatto, il controllo tanto dei cantieri che delle loro navi.

Si potrebbe quasi dire che tutta la forza dei Cosulich stava nell'aver conservato lo spirito del marinaio, ma questo si rivelò essere il loro maggiore limite. I membri della famiglia posti a capo dei diversi rami del loro impero industriale-armatoriale si rivelarono impareggiabili nel costruire navi e nel farle navigare,⁽⁴⁰⁾ ma fallirono la prova quando vollero comportarsi come uomini d'affari.

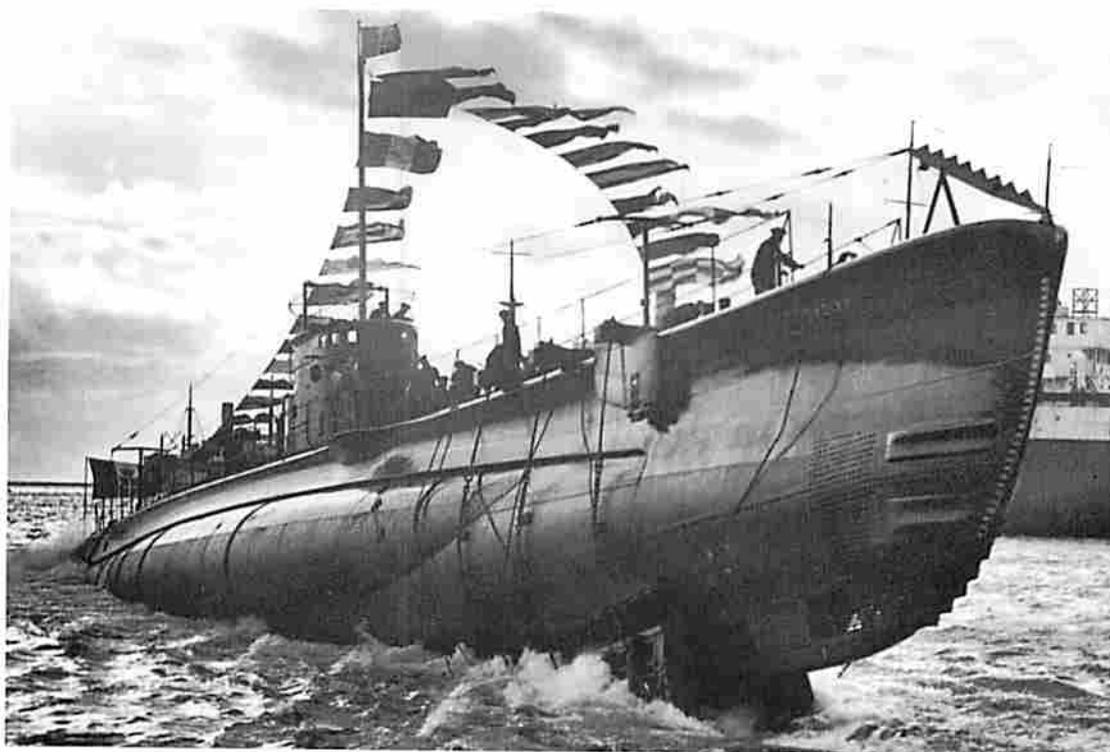
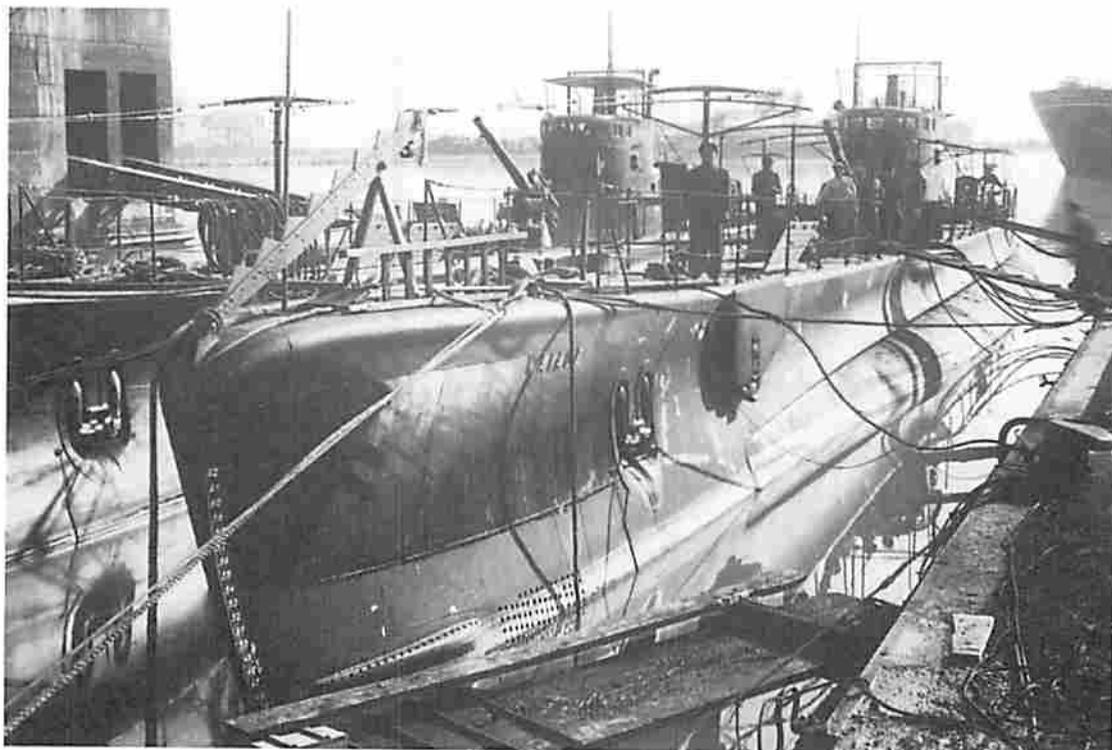
Tutte queste vicende vennero facilmente nascoste

*Schema di accordo per la ripartizione dei lavori di costruzioni marittime tra
i tre principali nuclei navalmeccanici nazionali*

	Gruppo Terni	Gruppo triestino	Gruppo Ansaldo
Marina da guerra italiana	41,3 %	38,2 %	20,5 %
Marina mercantile italiana da carico e mista	26,1 %	63,5 %	10,4 %
Marina mercantile italiana passeggeri (transatlantici)	10,5 %	51,4 %	38,1 %
Marina da guerra estera	41,3 %	38,2 %	20,5 %
Marina mercantile statale estera da carico e mista	41,3 %	38,2 %	20,5 %
Marina statale estera passeggeri	41,3 %	38,2 %	20,5 %
Marina mercantile estera da carico o mista	—	100,0 %	—
Marina mercantile estera passeggeri	[lib. concurr.]	[lib. concurr.]	[lib. concurr.]

*Il sottomarino "Naiade" accanto
al gemello "Nereide", 1933
(Archivio Fincantieri)*

*Varo del sommergibile "Ondina"
(Fototeca del Consorzio, Fondo Cividini)*



ai contemporanei (ed anche a molti osservatori successivi) dai concomitanti importanti sviluppi della storia nazionale. Non solo la cantieristica adriatica era in crisi, ma tutta l'industria nazionale (anzi mondiale) viveva ore drammatiche. Quindi le note vicende del fallimento delle grandi banche, la fondazione dell'Iri, l'impresa d'Etiopia e la guerra mondiale.⁴¹

A parte le vicende personali dei Cosulich, il seguito degli anni Trenta fu positivo per Monfalcone: molto lavoro, qualche adattamento (la soppressione dei reparti ferroviari e lo sviluppo di quelli aeronautici), un'ininterrotta espansione.

Ma anche qui alcune cose vanno dette. Le costruzioni navali, ormai pianificate su scala nazionale dall'Iri e dalla Finmare, vivevano su un sistema di incentivi e premi che era la continuazione diretta di quello del 1926, con tutti i suoi difetti. E come se non bastasse, quel modello continuò fino al dopoguerra. Il cosiddetto "piano Saragat" (legge 8 marzo 1949 n. 75) riproduceva senza varianti di rilievo lo schema d'intervento nel settore navale del periodo fascista. Basti pensare che prevedeva sovvenzioni anche per la costruzione di navi in cemento armato, una delle più deliranti fantasie dei piani autarchici degli anni precedenti alla guerra.

Con questo retroterra si arrivò agli anni Sessanta. Non credo sia possibile comprendere gli sviluppi a noi più vicini se non si analizza a fondo quello che è successo (ma soprattutto cosa è stato deciso, e da chi) in quei lontani, ma decisivi anni.

Le ipocrisie della produzione bellica

All'inizio del 1941 le prospettive di lavorazione risultavano essere discrete, soprattutto per la costruzione di sommergibili (era stata concordata una nuova fornitura di sei sommergibili tipo Argo, completi di motori da costruirsi alla Fabbrica macchine di Sant'Andrea, dopo che era stata esaurita una precedente fornitura di sei sommergibili tipo Perla) e per le Officine aeronautiche. Anche le officine minori erano fortemente impegnate nella costruzione di parti e di semilavorati (tutti gli apparati motori per i sommer-

gibili venivano costruiti alla Fabbrica macchine di Sant'Andrea), mentre avevano ripreso impulso le sezioni "riparazioni e trasformazioni", trascurate nel periodo prebellico, con prospettive di lavoro per sei mesi.⁴²

Il buon andamento continuava nei mesi successivi, con un continuo aumento dei vari e nel numero del personale impiegato. Soltanto negli ultimi mesi del 1941 molti segnali diversi convergevano nell'indicare l'avvicinarsi di profondi cambiamenti nell'orizzonte produttivo entro il quale si collocavano i Crda. Tali segnali potevano venir ravvisati essenzialmente al livello delle nuove commesse, mentre le costruzioni in corso, bene o male, potevano ancora offrire all'esterno l'immagine, soltanto apparente, di una struttura impegnata al massimo delle sue potenzialità di produzione. Ad un anno dalla dichiarazione di guerra in tutti i tre cantieri principali ferveva l'attività: al cantiere S. Marco era stata appena varata la corazzata "Roma", erano in costruzione due incrociatori per il governo della Thailandia (dopo qualche tempo vennero requisiti dalle autorità militari italiane), quattro avvisi scorta e altro naviglio minore. A Monfalcone, nei reparti militari venivano ultimati tre sommergibili tipo "Caracciolo" e sei sommergibili più piccoli. Ma le potenzialità disponibili per la produzione di grande naviglio da guerra si erano rapidamente esaurite.

Nello stesso periodo le nuove commesse assegnate dalla Marina alla società riguardavano soltanto navi di piccole dimensioni (nell'ottobre '41 veniva comunicato al Consiglio che erano stati stipulati contratti per 6 corvette cacciasommergibili da 550 tsl e per ben 18 "unità veloci" da 60 tonnellate, lasciando completamente da parte non solo le grandi unità da battaglia, ma anche quelle medie), le uniche costruzioni per le quali la Marina stessa poteva sperare di poter ottenere i materiali necessari alla loro costruzione.

Nel 1942 gli scali dei Crda lavorarono essenzialmente per costruire sommergibili e mas (a Monfalcone), avvisi-scorta, torpediniere e corvette (al S. Marco); ad ogni modo nei primi sei mesi del 1942 vennero firmati con la Marina anche contratti che prevedevano la costruzione, tra l'altro, di 6 "maone" da trasporto, di 31 pontoni in ferro autopropellenti, di

un "pontone-gru", di sei "chiatte pontate". Venne addirittura firmato un contratto per la fornitura alla Marina di venti imbarcazioni in legno, per ovviare alla cronica mancanza di materiali metallici.⁴³⁾

Per quanto paradossale possa sembrare, fin dagli anni delle sanzioni, le varie amministrazioni committeenti avevano continuato ad affidare ai Crda l'esecuzione di numerose commesse ben sapendo che sarebbe stato estremamente difficile per qualsiasi azienda procurarsi i materiali speciali indispensabili al completamento delle lavorazioni. I Crda, da parte loro, accettavano sempre qualsiasi commessa venisse loro affidata, ed anzi spesso ne sollecitavano di nuove; procedevano poi alla progettazione e alla costruzione di alcuni elementi dello scafo, con lo scopo di incassare rapidamente le prime rate del prezzo, per poi abbandonare la costruzione lì dove la mancanza o la scarsità di metalli pregiati non consentiva di procedere oltre.

Che la situazione fosse divenuta insostenibile lo confermava il fatto che, contemporaneamente all'esaurirsi delle scorte di materiali, nell'autunno 1941, presso il Ministero delle Comunicazioni veniva messa allo studio la costituzione di un nuovo organismo unico, che soprintendesse a tutte le lavorazioni effettuate nei cantieri italiani, per conto dei vari enti o società committenti. Un simile organo avrebbe accorpato tutte le attribuzioni dei vari Ispettorati preesistenti ai quali, evidentemente con scarsa efficacia, era stata affidata la responsabilità della divisione del lavoro e delle materie prime tra le varie unità produttive. All'istituzione di tale organo unico si sarebbe accompagnata, nelle intenzioni del Ministero, una campagna per la standardizzazione delle costruzioni mercantili, tanto che veniva prevista l'adozione di tre soli modelli per le navi da carico.

Nei mesi seguenti si mise in luce una rilevante discrepanza nelle prassi operative adottate dai tre enti pubblici che controllavano pressoché completamente il mercato italiano delle costruzioni mercantili; da un lato la Finmare non sembra aver rispettato simili draconiane misure di controllo degli sprechi, commissionando a più riprese ai Crda la costruzione di navi di caratteristiche diverse; un simile comporta-

mento fu adottato anche dall'amministrazione della Marina mercantile.⁴⁴⁾ Da parte sua, il Ministero Comunicazioni varò, all'inizio del 1942, una serie di "costruzioni d'emergenza", con l'intento di affidare un qualche tipo di lavoro a quei piccoli Cantieri che, coinvolti soltanto in parte nelle costruzioni militari, rischiavano di dover chiudere per mancanza di materiali o di ordinazioni. Il piano in questione prevedeva di affidare ai piccoli cantieri la costruzione di diverse imbarcazioni da 2.100, 750 e 650 tsl. Com'era prevedibile, a causa delle pressioni dei grandi cantieri, lo scopo di un simile provvedimento venne ben presto messo da parte, risultato snaturato finì con il diventare una agevole opportunità per ottenere finanziamenti "a pioggia" destinati a chiunque si impegnasse a portare a termine simili costruzioni. I Crda parteciparono all'assegnazione delle commesse e a loro venne affidata la costruzione di sei piccole imbarcazioni da 750 tsl; per rientrare nei termini previsti per l'ottenimento dei finanziamenti correlati alle commesse fu addirittura previsto di rimettere in funzione alcuni scali del cantiere di S. Rocco, da anni ormai destinato soltanto alle riparazioni e demolizioni.

Una conferma decisiva, però, dell'inefficacia di qualsiasi piano tendente a "razionalizzare" la produzione di naviglio mercantile, in assenza delle materie prime indispensabili, venne dalla decisione del Governo di Berlino di venire incontro alle difficoltà dell'armamento italiano fornendo i materiali e i semilavorati necessari, pretendendo però che il 50% della produzione portata a termine grazie a questa fornitura (in pratica quasi tutto il naviglio di grosso tonnellaggio la cui costruzione era prevista a breve) venisse riconosciuto di proprietà tedesca.

La lettera dell'accordo, in effetti, non presentava lo "scambio" in termini così sfavorevoli per l'industria italiana. Nell'ottobre del 1941 al Consiglio di amministrazione venne data notizia del procedere di alcuni contatti con la *Kontinentale Transport A.G.* di Berlino per la costruzione di due navi cisterna da 12.300 tonnellate, pagate parte con materiali, parte in contanti. Tali trattative si evolsero rapidamente, e assunsero in breve tutte le caratteristiche di un complesso piano di scambi tra tutti i cantieri navali ita-

liani da una parte ed una serie di ditte tedesche committenti e fornitrici dei materiali dall'altra.

L'accordo, nei mesi seguenti, subì alcune modifiche, la più importante delle quali riguardava il sistema di pagamento delle navi commissionate dalla Germania, che si era modificato trasformandosi in una specie di baratto. In sostanza, le aziende tedesche avrebbero fornito il doppio dei materiali occorrenti all'espletamento delle loro commesse, e avrebbero poi ritirato soltanto la metà del naviglio prodotto, lasciando ai cantieri italiani la possibilità di cedere ad armatori nazionali le costruzioni rimanenti, così da ricavare il contante necessario alla copertura delle spese.

Il piano delle costruzioni per la Germania prevedeva la messa a punto di quattro motocisterne da 9.000 tsl (tutte assegnate ai Crda), 12 piroscafi da 5.000 tsl e 20 piroscafi da 1.100 tsl (la cui costruzione venne ripartita tra gli altri cantieri), per un totale di ordinazioni ammontante a ben 118.000 tonnellate di naviglio mercantile da costruire con urgenza: una cifra che, considerati anche gli impegni per le costruzioni militari di alcuni tra i più grandi cantieri italiani, avrebbe senz'altro assorbito quasi tutte le potenzialità produttive per un periodo certo non breve.⁽⁴⁵⁾

Un simile impegno tedesco, mirante a far entrare nei piani di sviluppo germanici l'intera industria italiana delle costruzioni navali, assumeva un valore strategico dopo che, in un incontro tra i vertici dei comitati per l'industria navale italiano e tedesco, venne stabilito di "realizzare una attiva collaborazione tecnica tra le industrie dei due Paesi, ed un accordo commerciale per la fornitura all'estero per il periodo postbellico".⁽⁴⁶⁾

L'episodio delle costruzioni per la Germania, a parere di chi scrive già alquanto significativo di per sé, offre anche lo spunto per una riflessione: il 1941, l'anno in cui partirono i contatti per le costruzioni tedesche, fu senz'altro l'anno dei maggiori successi militari per la Germania, e diverse testimonianze indicano come da allora divenissero determinanti le tendenze, presenti da tempo negli uffici dove si elaborava la politica economica nazista, miranti a rendere gli apparati produttivi degli altri paesi europei (senza

distinzioni apprezzabili tra paesi occupati e paesi alleati) semplici appendici sussidiarie dell'industria germanica. Per quanto riguardava l'industria cantieristica nazionale la realtà dei rapporti con l'industria tedesca faceva sì che gli stessi industriali italiani vedessero con estremo favore il "collegamento" con il mercato germanico, l'unico in grado di fornire le materie prime, già nel 1941 divenute tanto scarse da pregiudicare il proseguimento della produzione e, in prospettiva, il mercato di gran lunga più importante dell'Europa continentale, dopo la vittoria.

Oltre ai materiali, anche la mano d'opera iniziò ben presto a scarseggiare. Nella seduta del Consiglio d'amministrazione del marzo 1941, la Direzione dei Crda poté manifestare la propria soddisfazione nell'annunciare che tutti gli operai dei Cantieri erano stati esclusi dalle "recenti disposizioni riguardanti la messa a disposizione per l'espatrio".⁽⁴⁷⁾ Evidente la volontà dei vertici aziendali di accelerare quanto più possibile la produzione, per non perdere l'occasione di cogliere tutte le opportunità di guadagno offerte dalle prime ordinazioni della Marina, urgentissime e quindi strapagate.

Esauritisi i canali utilizzati tradizionalmente per l'assunzione del personale, e perdurando nel tempo la stringente necessità di aumentare gli organici con personale specializzato, venne varato anche un tentativo di precettazione al lavoro esteso a tutto il territorio nazionale; a questo fine la Direzione dei Crda istituì una apposita Commissione selezionatrice inviata in giro per l'Italia. L'esito di tale tentativo si rivelò fallimentare, in primo luogo a causa dell'effettiva mancanza, anche altrove, di manodopera specializzata, di cui i Crda avevano urgente bisogno, come riconosceva, ormai, anche il nuovo amministratore delegato della società, il generale del Genio navale Rotundi.⁽⁴⁸⁾ La ricerca di personale fu ostacolata anche dall'estrema ritrosia dei prescelti i quali, come sottolineava la relazione finale, tentavano in tutti i modi di evitare il trasferimento in zone lontane dai luoghi di residenza abituale. I risultati risultavano essere sconfortanti: a fronte di "2.550 operai richiesti dai Cantieri, ne sono stati segnalati dal Ministero 628; i Cantieri ne hanno scelto 246 e finora ne sono arrivati 25".⁽⁴⁹⁾

Per risolvere un problema che coinvolgeva non soltanto i Crda, ma gran parte delle industrie del settore, venne anche progettata l'istituzione, presso il Ministero delle Corporazioni, di una apposita Direzione generale che, con ogni probabilità, non entrò mai pienamente in funzione.

In questo periodo, ad ogni modo, si verificarono dei mutamenti di non poco conto anche nella politica perseguita dalla Direzione nei confronti delle maestranze operanti da tempo in Cantiere.

Anche in questo caso i segnali premonitori di tali cambiamenti precedettero di qualche mese l'inizio delle ostilità. Nella prima metà del 1941 venne varato un nuovo piano per la costruzione di 64 nuovi alloggi nel quartiere operaio di Panzano, a Monfalcone, destinati ai dipendenti Crda;⁽⁵⁰⁾ contemporaneamente veniva rafforzata, con l'invio di nuove maestranze, quella che sembrava diventare una piccola "colonia" di dipendenti Crda distaccati presso l'Arsenale della Marina a Taranto.⁽⁵¹⁾

In quei mesi, comunque, sembra che la Direzione della società fosse angustiata particolarmente da un problema specifico: la ricorrente necessità di aumentare gli organici del personale dirigente assegnato ai vari stabilimenti. La vicenda, per le sue caratteristiche specifiche, assume una particolare importanza per l'analisi delle strategie perseguite dall'azienda nei rapporti con il personale, tanto da richiedere di essere analizzata nel dettaglio.

Nel giugno del 1941 venne comunicata dalla Direzione al Consiglio d'amministrazione l'intenzione di provvedere ad un adeguamento del numero dei dirigenti, che peraltro aveva ormai raggiunto, dopo le nomine effettuate nei mesi precedenti, la ragguardevole cifra di 40 unità. Vennero così nominati altri 30 dirigenti, in pratica raddoppiandone il numero nel giro di pochi mesi. Ad un anno di distanza, nel settembre 1942, il numero dei dirigenti venne nuovamente aumentato, mentre veniva avviato un nuovo e vasto piano di trasferimenti, cooptazioni e promozioni.⁽⁵²⁾ Una così notevole riorganizzazione del comparto dirigenziale non trovava riscontro né in una parallela riorganizzazione degli uffici centrali e periferici, né (se non in una minima parte) in una supposta

"aumentata mole di lavoro", come affermava la Direzione per giustificare le continue richieste di promozioni. D'altro canto, sebbene non sia stato possibile appurare il numero dei dirigenti richiamati alle armi, tanto da verificare l'effettiva consistenza della "mancanza di dirigenti" con la quale la Direzione giustificava le proprie ripetute richieste di promozioni, sembra comunque possibile scartare l'ipotesi di un richiamo in massa, in quanto la maggior parte dei dirigenti dei Crda possedeva un'anzianità di servizio tale da far sembrare estremamente improbabile un loro invio al fronte.

Appare assai più probabile l'ipotesi che una simile mole di promozioni fosse direttamente collegata alla necessità della Direzione di gratificare, in una qualche forma, i quadri più fidati presenti nelle varie unità produttive dell'azienda, assicurandosi la perpetuazione ed il rafforzamento di quel reticolo di fiduciari ai quali veniva affidata, da un lato, la responsabilità di coagulare il consenso tra la massa operaia, dall'altro il non meno importante compito di vigilare sull'effettiva aderenza delle abitudini di vita e di lavoro degli operai ai "desiderata" dei vertici aziendali.⁽⁵³⁾ In una prospettiva di più lungo periodo, il "clientelismo" delle nomine degli anni 1941-1942 avrebbe creato le condizioni affinché la Direzione potesse contare, in momenti di crisi, su un devoto nucleo di "fedelissimi", ai quali affidare la garanzia della continuità del proprio ruolo dirigente.

Un secondo piano d'intervento, di importanza senz'altro non secondaria in un periodo come quello considerato, fu quello dell'assistenza. Numerosi studi hanno sottolineato come proprio grazie ai canali dell'assistenza si consolidasse l'alleanza tra "padroni del vapore" e fascismo.⁽⁵⁴⁾ Durante la guerra un simile canale di raccolta del consenso si sviluppò ad un livello tale che coinvolse non solo le maggiori aziende operanti a Trieste e i loro dipendenti, ma venne esteso all'intera cittadinanza.⁽⁵⁵⁾

Nei primi due inverni di guerra i Crda si impegnarono notevolmente a favore dei meno abbienti, istituendo dei servizi-mensa gratuiti presso i propri stabilimenti. Verso la metà del dicembre 1941 vennero aperte due mense invernali, una presso il S. Marco e

l'altra presso la Fabbrica macchine, che distribuivano circa 3.000 piatti di minestra giornalieri, con una spesa complessiva prevista di 600.000 lire. L'inverno seguente vennero riaperte le mense al S. Marco e alla Fmsa (con una capacità ridotta rispetto all'anno precedente: 2.500 minestre giornaliere per una spesa totale prevista sempre di 600.000 lire), alle quali vennero affiancati un "Ufficio assistenza combattenti" destinato all'assistenza alle famiglie dei dipendenti richiamati e due nuovi spacci aziendali (diventavano sei, in totale, distribuiti tra le diverse unità produttive dei Crda). Su sollecitazione diretta del "Fabbriguerra", l'organo di collegamento tra Governo e vertici militari per la pianificazione della produzione bellica, venne inoltre istituita una non meglio specificata "attività peschereccia aziendale", destinata a sopperire alla sempre più accentuata carenza di generi alimentari disponibili sul mercato.⁵⁶⁾

Anche i numerosi adeguamenti dei salari, sui quali torneremo in seguito, assunsero spesso un valore decisamente "politico", così che risultarono essere di volta in volta collegati a particolari ricorrenze, oppure a particolari aspetti della realtà aziendale. In tal modo si ebbero gli aumenti del giugno 1941 (inevitabilmente da collegarsi con l'inizio delle ostilità: il 16 giugno di quell'anno il Duce, con una decisione plateale, accordò agli operai il raddoppio degli assegni familiari ed uno speciale "premio operosità"), un premio per il ventennale della presa di potere da parte del fascismo (imposto ai Crda dalle "Superiori Autorità", come ricordava il verbale della seduta del Consiglio d'amministrazione che ne ratificò la concessione), ed infine un "premio per l'anzianità di servizio" concesso ai dipendenti con almeno 25 anni di ininterrotta attività nell'ambito dei Crda, elargito il 21 aprile 1943 (il giorno della "festa del lavoro" fascista).⁵⁷⁾

E' certo che simili ritocchi dei salari compensarono, se pur era possibile una compensazione, soltanto in minima parte i lavoratori e le loro famiglie dei disagi provocati dalla guerra. Senza contare il fatto che il peggioramento delle condizioni di lavoro ebbe conseguenze tragiche. A Monfalcone, il primo ottobre

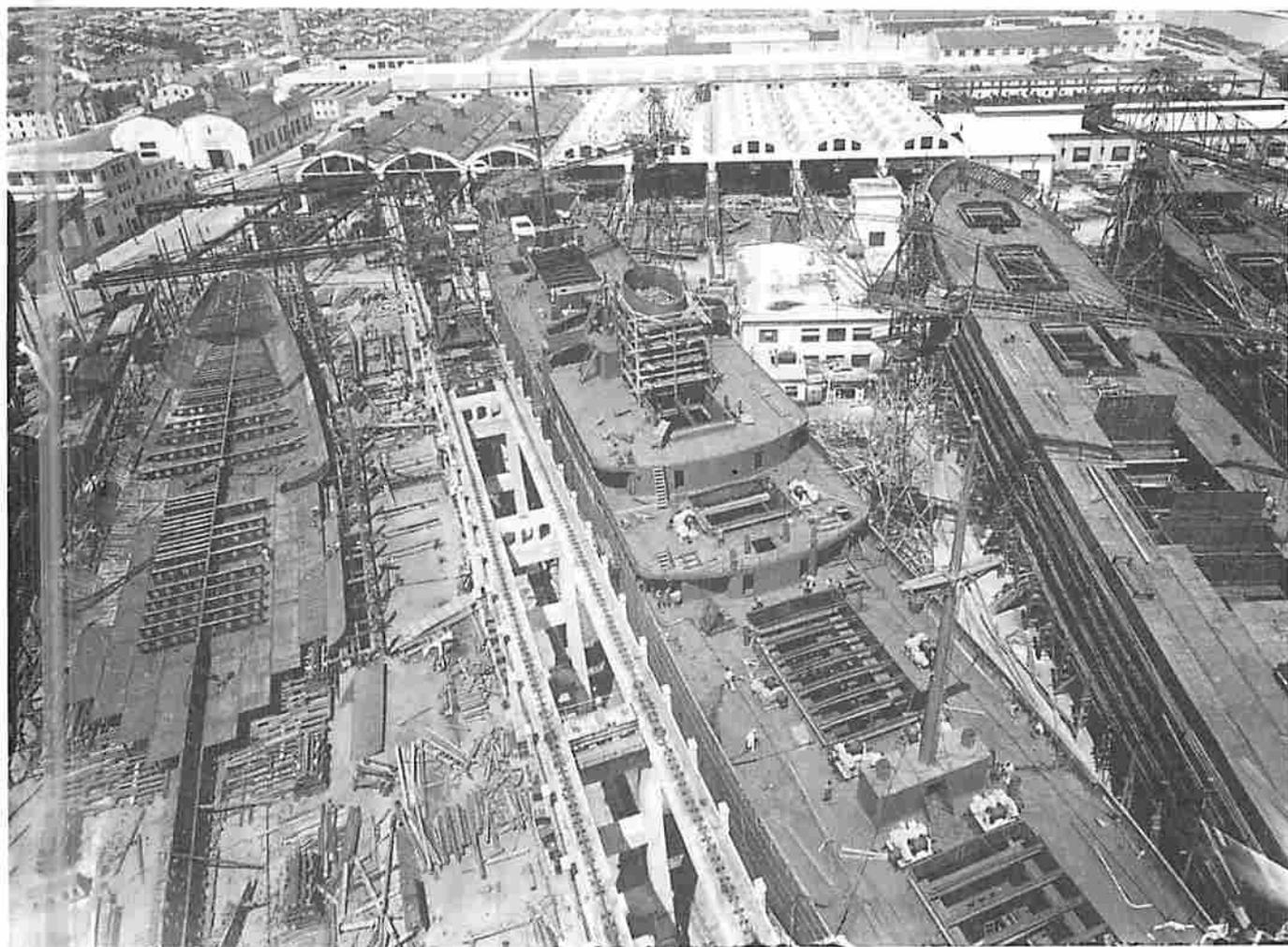
1941, morirono nove operai ed altri nove rimasero feriti in un grave incidente avvenuto nel corso di una delle lavorazioni nei reparti navali.⁵⁸⁾ L'inchiesta interna mise in luce, seppur in via ipotetica, gravi responsabilità del caporeparto e del direttore dei lavori, ma nessun provvedimento venne adottato. Non risulta difficile scorgere nell'episodio un segnale significativo del progressivo peggioramento delle condizioni di lavoro imposto dai vertici dell'azienda, che in tal modo tentavano, in gran parte riuscendoci, di conservare un elevato saggio di profitto nelle lavorazioni, pur in presenza di un aumento del costo della mano d'opera e di un probabile futuro blocco nei prezzi delle commesse militari.

I fascisti messi alla porta? Luglio-settembre 1943

Nelle confuse ultime giornate del luglio 1943 la Direzione dei Crda elaborò e mise rapidamente in opera una vasta opera di "bonifica" nei Cantieri del personale più legato al partito fascista. Tale operazione si saldò ben presto con la necessità di trovare nuovi elementi di agglutinazione, finché l'arrivo dei tedeschi non cambiò nuovamente le strategie di approccio con il potere politico, da un lato, e affermò la necessità di rinnovare la ricerca del consenso tra le masse operaie, dall'altro.

In effetti il presidente della società, l'ammiraglio Rizzo conte di Grado,⁵⁹⁾ aveva reso note alcune tra le linee direttrici del suo mandato già all'atto del suo insediamento. Come disse al Consiglio d'amministrazione che lo aveva appena nominato: "particolari cure sono state dedicate all'opera di rasserenamento, preannunciata nell'ultimo Consiglio, che si sta svolgendo con ponderata gradualità [...] Da dirette e personali constatazioni e da notizie indirette provenienti dall'ambiente interno e da quello esterno sarei portato a ritenere che buoni risultati sono stati raggiunti e che pian piano, con la sicurezza che proviene da un sereno esame in profondità delle situazioni e dalla conoscenza degli uomini, l'opera sarà portata a buon fine". Al di là della forma, volutamente allusiva, risulta possibile scorgere la volontà di Rizzo di impostare

Panorama degli scali, 1939
(Fototeca del Consorzio, Fondo Cividini)



la propria azione su basi sostanzialmente diverse rispetto a quanto costituiva la prassi del suo predecessore, agendo in stretto collegamento con i dirigenti dell'Iri e, per il tramite di questi ultimi, con i vertici governativi, senza il consenso dei quali il neoministrato presidente non avrebbe potuto portare a termine alcunché. In primo luogo, al livello della dirigenza, Rizzo si dimostrava assai più favorevole di Giunta nel ricercare una più stretta collaborazione con gli amministratori delegati della società (in pratica, favoriva l'affidamento all'amministratore delegato Augusto Cosulich dell'intera responsabilità della gestione operativa dell'azienda), mentre anche nei rapporti con i dipendenti Rizzo sottolineava come fosse necessaria una svolta rispetto al passato: "Oltre che per essere al centro di fermenti affioranti, anche per i riflessi politici ad essi collegati, e per alleggerire gli amministratori delegati provati da poderosi compiti d'indole tecnica e commerciale, mi sono riservato la sovrintendenza dell'Ufficio personale e di quello della Vigilanza, e, per ragioni intuitive, anche quello delle elargizioni".⁶⁰⁾

I "fermenti" cui si riferiva Rizzo difficilmente potevano costituire una conseguenza dello stato di guerra (le grandi difficoltà non si erano ancora presentate all'orizzonte), piuttosto erano senz'altro da collegarsi con il malumore, diffuso tra la massa operaia, dovuto all'estendersi dei privilegi che il precedente presidente aveva concesso ai dipendenti di provata fede fascista, nella maggior parte dei casi assunti secondo procedure al limite della regolarità grazie all'appoggio del potente ex presidente Giunta e dei suoi fiduciari.

Nel contempo risulta possibile individuare le prime tracce dell'insieme di atteggiamenti e di abitudini operative che avrebbero costituito lo "stile" del nuovo presidente. Rizzo già da allora si poneva come tramite privilegiato nella dialettica in corso tra le masse dei dipendenti e gli organi centrali della Società, iniziando ad assumere un atteggiamento volutamente poco chiaro nei confronti del proprio ruolo istituzionale: da un lato un'evidente subalternità reale nei confronti di quello che negli anni Trenta veniva definito l'"ambiente Cosulich"⁶¹⁾ (al quale peraltro Rizzo doveva la propria fortuna come

dirigente industriale, sia ai Crda che al Lloyd triestino), dall'altro la demagogica abitudine di presentarsi familiarmente ai dipendenti rivestendo i panni del vero padrone della situazione, del tutore dei più deboli e dei più indifesi. Unico dato certo, immediatamente avvertibile fin dalle prime dichiarazioni del nuovo presidente, era la sostituzione della pomposa retorica fascista e dei valori della "Nazione in armi" con i tradizionali strumenti retorici ed ideali del paternalismo imprenditoriale, senz'altro più efficaci se consideriamo il momento contingente.

Rizzo, infatti, avallò una mini-riforma degli uffici dirigenti dei Crda, sia a livello centrale che periferico, nell'ambito della quale qui interessa sottolineare, in particolare, la significativa scelta che portò all'unificazione dell'ufficio di segreteria dei due amministratori delegati della società, una decisione "storica" nel senso che sottintendeva l'obiettivo di sanare (a tutto vantaggio dell'amministratore più anziano, Augusto Cosulich) la divisione fra i tronconi triestino e monfalconese nei quali fin dalla fondazione l'azienda poteva essere divisa.

Infine, l'urgenza con la quale ormai si poneva il problema del consenso tra gli operai (non si dimentichi la preoccupazione per i "fermenti" palesata da Rizzo) aveva portato ad un rinnovarsi dell'impegno nelle iniziative assistenziali gestite autonomamente dall'azienda: "particolari cure dedichiamo alle provvidenze di carattere sociale ed annonario, ed alla preparazione e al perfezionamento degli operai. E' in corso di applicazione la somministrazione del pasto serale e l'aumento dei pasti serviti. E' in corso di studio la istituzione a Trieste di uno spaccio aziendale".⁶²⁾

Il primo bilancio che Rizzo tracciò in riferimento al proprio operato, ad un anno di distanza dalla sua nomina, risultava essere positivo, pur in presenza di un rapido aggravarsi della situazione generale: "A circa un anno dalla comunicazione del nostro programma di lavoro, veniamo ad informarvi che, con i provvedimenti già presi e con quelli che andiamo a sottoporvi, riteniamo di avere in buona parte già conseguito e di poter ora completare l'armonica regolazione e precisazione degli incarichi e mansioni delle persone e degli uffici della Centrale e degli

Stabilimenti ed i relativi collegamenti".⁶³⁾

Fuor di metafora, Rizzo si dimostrava soddisfatto essenzialmente perché era stato possibile rendere omogenea e concorde la prassi operativa di tutto lo staff dirigenziale dei Crda, sebbene tale risultato sia da attribuire, più che al suo personale intervento, all'allontanamento di Giunta e di tutti i suoi luogotenenti insediati da tempo in alcuni incarichi-chiave, in particolare nell'ufficio personale e nella sorveglianza degli stabilimenti. L'intero processo può senz'altro essere letto come una specie di "ritorno alle origini", grazie all'allontanamento dei più ambiziosi esponenti del fascismo triestino della prima ora, una sicura riaffermazione del ruolo-guida dei vecchi proprietari. La libertà d'azione dell'"ambiente Cosulich" risultava senz'altro accresciuta dal fatto che l'altro amministratore delegato, il generale del Genio navale Rotundi, spesso esercitava la sua attività nella sede dei Crda a Roma. Infine non è da dimenticare il fatto che l'ingente mole di lavoro riversatasi sui Crda con la guerra consentiva, ed avrebbe consentito ancora in futuro, ai vertici aziendali di impiegare risorse non certo limitate per la promozione di tutta una serie di iniziative "sociali" tese ad alleviare i disagi più pesanti della guerra (in particolare la carenza di generi alimentari), facendo dei dipendenti Crda un'effettiva minoranza privilegiata nel panorama desolante della popolazione civile della provincia di Trieste durante questi mesi di guerra.

Il vero banco di prova dell'efficacia dello "stile Rizzo" fu senz'altro rappresentato dalle crisi del 25 luglio e dell'8 settembre 1943. Sul primo periodo disponiamo di una dettagliata relazione, quasi un diario, stilata da Rizzo stesso ed inviata ai vertici dell'Iri, con l'evidente intento di dimostrare la propria incondizionata adesione al "nuovo corso" badogliano. Rizzo affermava che: "In previsione dei tentativi di aggressione slavo-comunisti fin dai primi di luglio predisponemo un piano di difesa dei cantieri basato essenzialmente sulla nostra organizzazione di sorveglianza e sulle forze della Regia Marina disponibili a S. Marco e a Monfalcone. [...] Il 18 luglio sottoponevo detto programma al Comando del XXIII Corpo d'Armata e a quello della Difesa territoriale, doman-

dando che da parte loro si provvedesse per un servizio di sentinelle e di pattugliamento periferico e l'assegnazione di un congruo numero di forze disponibile per un primo intervento in aiuto alle forze della Regia Marina".⁶⁴⁾

Nei giorni immediatamente seguenti venne militarizzato (e armato con 30 mitragliatori forniti dalla Prefettura) il corpo dei sorveglianti, ma il 26 luglio, nelle parole di Rizzo, sembra trascorrere senza incidenti né sospensioni del lavoro.⁶⁵⁾

Subito dopo il 25 luglio vennero sospesi "tutti gli operai squadristi", dei quali senz'altro da tempo erano stati preparati gli elenchi, mentre vennero rafforzate le misure di sicurezza già in vigore. Nella serata del 26 luglio il servizio di vigilanza passò al locale comando di Corpo d'Armata una lista di circa duecento nominativi che, a causa di non meglio specificati "precedenti", era bene fermare; vennero arrestati nel corso della notte. Il 27 l'esercito presidiava in forze il Cantiere di Monfalcone con 200 tra poliziotti e carabinieri e 500 militari di truppa; ad evidente intimidazione degli operai che entravano per il primo turno di lavoro vennero allineate all'ingresso quattro autoambulanze, a significare che i militari non avrebbero esitato ad intervenire al minimo segnale di protesta.

A Monfalcone e nelle altre sedi, secondo le parole di Rizzo, il lavoro riprese regolarmente, seppur con qualche intoppo causato dallo sciopero bianco posto in atto dagli operai; sporadici furono gli incidenti, che però provocarono sette feriti a Monfalcone e quattro a S. Andrea. La situazione si aggravò nel pomeriggio del 28 al S. Marco, dove un'officina del reparto Ponti e Gru venne circondata da militari, che arrestarono tredici persone. Da questo momento la situazione precipitò con un crescendo impressionante. Il "diario" di Rizzo risulta ancor oggi drammaticamente efficace: "L'autorità militare (è nel frattempo intervenuto il generale di brigata Landi), decide di procedere sul posto alla fucilazione di 2 elementi tratti a sorteggio fra i 13 arrestati. L'operazione drammatica dura più del previsto ed al momento del trasporto sul luogo della fucilazione, cui dovevano assistere i 72 operai del reparto, dà luogo a disperati appelli da parte degli

operai e soprattutto da parte dell'operaio Boselli (uno dei due fucilandi) per ottenere il perdono. La scena è impressionante. [...] Il Colonnello dei Carabinieri sospende l'esecuzione rinviandola di 24 ore, subordinandola al contegno che terrà nel frattempo la massa operaia".⁽⁶⁶⁾

La mattina del giorno seguente, il 29, Rizzo pronunciò un duro discorso davanti ai 5.000 operai del S. Marco schierati (il testo a stampa venne subito diffuso anche negli altri stabilimenti), nel corso del quale, con un macabro gioco delle parti, Rizzo aveva esclamato: "OPERAI!! La vita di questi vostri compagni: di BOSELLI, padre di due figli, e di POLI, è nelle vostre mani. Dovrei rifiutarmi di pensare che voi che finora avete lavorato il maniera così esemplare da meritare per voi e per i gloriosi nostri Cantieri l'onore della citazione all'ordine del giorno della Nazione, vi siate fatti portare a tal punto di deviazione da sacrificare la vita dei vostri due compagni".⁽⁶⁷⁾

Il decorso di questa vicenda è già noto, e lo stesso Galliano Fogar sta ultimando, mentre sto scrivendo, un importante studio sugli anni 1943-45. Lascio volentieri a lui il compito di completare il quadro da me soltanto iniziato.

Vorrei concludere con una riflessione sul dopoguerra, riprendendo un'immagine cronologicamente distante soltanto un paio d'anni dall'autunno del 1943, ma di fatto appartenente ad un altro mondo.

"I Crda occupano nel loro insieme un'area di 1.126.160 mq., di cui 172.850 occupati da officine, che impiegano circa 20.000 operai. Il Cantiere di Monfalcone dispone di 8 scali, di cui due lunghi 250 metri ed uno lungo 200 metri, il Cantiere di S. Marco dispone di 4 scali, di cui uno da 265 metri ed uno di 200 metri, il Cantiere di S. Rocco dispone di 5 scali, il Cantiere Scoglio Olivi di 5 scali. Il lavoro assegnato a ciascun cantiere era così distribuito: Cantiere di Monfalcone: costruzioni mercantili e motocisterne; Cantiere S. Marco: costruzioni militari; Cantiere S. Rocco: riparazioni e demolizioni".

In una pubblicazione dell'immediato dopoguerra,⁽⁶⁸⁾ così veniva tratteggiato l'imponente profilo assunto dall'industria cantieristica giuliana, volutamente escludendo dalla descrizione qualsiasi riferimento a

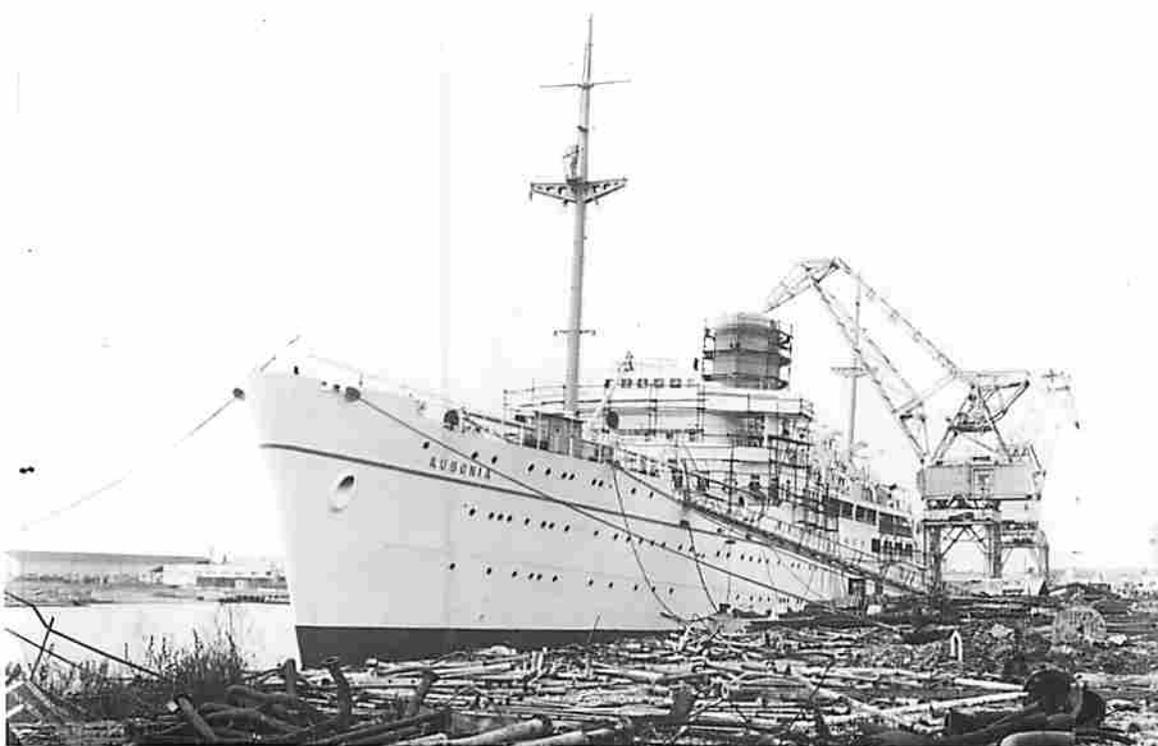
ciò che la guerra aveva provocato all'interno ed all'esterno delle officine e degli arsenali. Ma in quel "salto" dal presente, utilizzato nelle prime frasi, all'imperfetto dell'ultimo verbo, era avvertibile tutta l'illusoria convinzione che si potesse svolgere un'analisi compiuta dell'efficienza produttiva dei Crda riferendosi soltanto alla situazione prebellica, facendo finta che la guerra avesse agito soltanto sulla superficie del mondo economico-produttivo triestino, ovvero che fosse un elemento fondamentalmente trascurabile in una ricostruzione di lungo periodo.

In effetti, una semplice occhiata ad alcuni dati resi disponibili di recente ci consente di valutare con maggiore obiettività la portata dei cambiamenti subiti dall'azienda a causa delle vicende belliche, cambiamenti che soltanto in parte furono dovuti alle distruzioni causate direttamente dagli eventi bellici, mentre in parte assunsero i caratteri di scelte precise, vuoi imposte dalle circostanze e/o dal potere politico, vuoi assunte autonomamente dai vertici aziendali in relazione a obiettivi di lungo periodo.

Note

- (1) Concorse allo straordinario sviluppo vissuto da Trieste nel corso del ventennio 1850-1870 il virtuale monopolio nei collegamenti ferroviari con il retroterra. Infatti, il porto di Fiume fu collegato alla rete ferroviaria austro-ungherese soltanto a partire dal 1873, quando ormai la supremazia di Trieste era diventata inattaccabile. Per una recente bibliografia sulle problematiche dello sviluppo economico fiumano v. Mario Dassovich, *Il porto di Trieste in concorrenza con il porto di Fiume dal 1719 al 1918. Appunti per una bibliografia*, in "Archeografo triestino", serie IV, vol. LVII, 1997, pagg. 251-261.
- (2) Per un primo approccio alla "nuova" storia dell'economia dell'Impero asburgico v. David F. Good, *The economic rise of the Habsburg empire 1750-1914*, Univ. California press, Berkeley, 1984; agli aspetti finanziari dello sviluppo industriale austriaco dedica grande attenzione Richard L. Rudolph, *Banking and industry in Austria-Hungary. The role of banks in the industrialization of the Czech Crownlands 1873-1914*, Cambridge univ. Press, Cambridge, 1976. In italiano v. Scott M. Eddie, *Politica economica e sviluppo dell'economia nell'Austria-Ungheria, 1867-1913*, in "Storia economica Cambridge", vol. VIII, *Le economie industriali*, t. I, *I casi nazionali*, Torino, Einaudi, pagg. 243-321.
- (3) Cfr. l'ormai celebre studio di Steven B. Webb, *Tariffs, cartels, technology and growth in the German steel industry, 1879 to 1914*, in "The journal of economic history", vol. XL, n. 2, June 1980, pagg. 394-329.
- (4) Si tratta di una rielaborazione dei dati riportati da Michael Hammer, *Proxy data and income estimates: the economic lag of Central and Eastern Europe*, in "The journal of economic history", vol. 57, n. 2, June 1997, pagg. 448-455. In realtà i dati vennero elaborati inizial-

*Panoramica degli scali
e la motonave "Ausonia"
in allestimento alla fine del 1949
(p.g.c. Direzione Fincantieri Monfalcone)*



- mente da David Good, ma sul suo lavoro si accese una polemica che non si è ancora conclusa. Ad ogni modo, ritengo che, limitatamente al nostro discorso, le stime di Good possano rappresentare una sufficiente approssimazione alla realtà. Per ulteriori informazioni si rimanda alla replica dello stesso Good nel citato numero del "Journal of economic history".
- (5) Ritorneremo in seguito sui problemi che, sul lungo periodo, vennero creati da questa subalternità delle industrie locali a centrali finanziarie lontane dalla Venezia Giulia. Qui va sottolineato il fatto che il Cantiere di Monfalcone nacque all'interno di un reticolo di convenienze e di progetti che non aveva niente a che fare con il corpo sociale cittadino. Non a caso, nel primo dopoguerra, i vecchi esponenti di spicco della comunità locale vennero bruscamente esclusi da qualsiasi ruolo dirigente, e l'intera gestione dello sviluppo del microcosmo locale venne reso funzionale alle esigenze dello sviluppo industriale dai nuovi dirigenti della comunità, tutti funzionari dei Cosulich. A parer mio, quando si parla di fascismo monfalconese, forse questo è l'aspetto che bisognerebbe mettere maggiormente in risalto.
- (6) Louis A. Gebhard, *Austria-Hungary Dreadnought Squadron: the Naval Outlay of 1911*, in "Austrian History Yearbook", vol. IV-V, 1968-69, pagg. 245-265.
- (7) Fulvio Babudieri, *Squeri e cantieri a Trieste e nella regione Giulia dal Settecento agli inizi del Novecento*, Trieste, Lint, 1986, pag. 102.
- (8) Il testo della legge del 23 febbraio 1907 in: Fulvio Babudieri, *Squeri e cantieri...*, cit., pag. 103.
- (9) La diretta correlazione tra la legge del 1907 (che, si ricorda, concedeva finanziamenti sia alle compagnie di navigazione sia ai cantieri navali, anche se si trattava di un unico gruppo industriale) e la costruzione del Cantiere navale triestino di Monfalcone è confermata dalla fretta, quasi al limite dell'improvvisazione, con la quale vennero costruiti gli impianti ed avviate le prime lavorazioni. Cfr. Silvano Benvenuti, *Il cantiere: storia e memoria*, in *In Cantiere - tecnica, arte, lavoro - ottant'anni di attività dello stabilimento di Monfalcone*, Monfalcone, Edizioni della Laguna, 1988, pagg. 35-71. Significativo è anche il fatto che i Cosulich non raccolsero l'esplicito invito rivolto dal governo di Vienna agli imprenditori locali, negli anni a cavallo del secolo, con l'esenzione decennale dalle imposte per le industrie di nuova fondazione, ed aspettarono proprio la vantaggiosissima legge del 1907.
- (10) Faceva parte del gruppo di nuove costruzioni un gruppo di 19 navi di lusso, di stazza superiore alle 4000 tonnellate. Cfr. Ludovica de Courten, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914)*, *Industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma, Bulzoni, 1989, pagg. 160-161.
- (11) "Lo sviluppo economico acquistò così un peso politico sempre maggiore e, viceversa, sempre più frequentemente la politica poteva essere fatta con argomenti di tipo economico": Rupert Pichler, *Politica commerciale, economia e rapporti di vicinato tra l'Italia e la monarchia asburgica, 1815-1914*, in "Società e storia", n. 75, 1997, pagg. 43-85.
- (12) Accenni utili per ricostruire gli effetti locali della seconda rivoluzione industriale nell'interessantissimo saggio di Max-Stephan Schulze, *Economic development in the nineteenth-Century Habsburg Empire*, in: "Austrian history yearbook", vol. XXVIII, 1997, pag. 293-307.
- (13) Per i fuochisti una vivida immagine nella celebre testimonianza di Lajos Domokos, *Trieste. I fatti di febbraio - la politica nazionale e il partito socialista*, Roma, Mangini, 1902; per i Cantieri v. Marina Cattaruzza, *La formazione del proletariato urbano. Immigrati, operai di mestiere, donne a Trieste dalla metà del secolo XIX alla prima guerra mondiale*, Torino, Musolini, 1979, pagg. 108-133.
- (14) I dati sono tratti dalle corrispondenti edizioni annuali del Lloyd's Register of Shipping.
- (15) Della transizione del sistema economico locale dall'amministrazione austriaca a quella italiana mi sono già occupato nel corso dei due contributi a: *Friuli e Venezia Giulia. Storia del '900*, Gorizia-Trieste, Libreria editrice goriziana-Istituto regionale per la storia del movimento di liberazione nel Fvg, 1997.
- (16) Alcuni episodi rivelatori della prassi seguita dai Cosulich nei propri rapporti con il Governo in: Archivio di Stato di Trieste, *Fondo Tripovich*, in particolare la busta n. 130.
- (17) Orgogliosamente, nella seduta del 18 marzo 1922 della Commissione, Sacerdoti sottolineava che "per rompere l'incanto [del carovivere], gli industriali si sono fatti essi stessi venditori delle merci al minuto, aprendo spacci, e con questi abbiamo avuto che i numeri indici della città sono andati subito precipitando. Le cooperative hanno dovuto seguire il movimento, ed a poco alla volta abbiamo avuto che tutta la città si è uniformata ai prezzi formati in seguito a questa azione iniziata da noi". Cfr. il verbale della seduta, in: Archivio storico della Banca d'Italia, *fondo Beneduce*, b. n. 125, f. 2.
- (18) Nella stessa seduta, Sacerdoti ricordava che tra tutte le navi che battevano bandiera italiana, le poche che utilizzavano la propulsione a combustibile liquido erano iscritte in compartimenti della Venezia Giulia.
- (19) A questo proposito, vorrei citare uno studio ingiustamente trascurato dalla storiografia: Marina Rossi, *Lotta di classe e avvento del fascismo a Monfalcone (1919-1922)*, Tesi di Laurea, Università degli Studi di Trieste, a. a. 1970-71.
- (20) Ai rapporti tra i Cosulich e la Banca commerciale italiana verrà dedicato un intero capitolo del secondo volume dello studio di Antonio Confalonieri, *Banche miste e grande industria in Italia 1914-1933*, Milano, Banca Commerciale italiana, che è in uscita mentre sto scrivendo, e che ho potuto consultare in anteprima.
- (21) Alcune interpretazioni attribuiscono al potere politico il ruolo di artefice unico dello sviluppo industriale italiano. "Nei cinquant'anni che corrono tra il 1914 e il 1964, la costruzione dell'apparato industriale e finanziario italiano avvenne dall'alto verso il basso", cfr. Marcello de Cecco, *Splendore e crisi del sistema Beneduce: note sulla struttura finanziaria e industriale dell'Italia dagli anni venti agli anni sessanta*, in *Storia del capitalismo italiano dal dopoguerra ad oggi*, a cura di Fabrizio Barca, Roma, Donzelli, 1997, pagg. 393-404, la citazione alle pagg. 390-391.
- (22) Per i dettagli mi permetto di rimandare alla prima parte del mio *L'ri e un tentativo di riorganizzazione del settore cantieristico in Italia negli anni Trenta*, in "Archivi e imprese", n. 13, gennaio-giugno 1996, pagg. 59-98.
- (23) "Bilancio 1928, ciclostilato, con numerose osservazioni di Migliorisi", Archivio storico della Banca commerciale italiana, *Fondo Sofindit* [d'ora in poi As-Bci, Sofindit I], b. 90, fasc. 2.
- (24) Si è ritenuto opportuno riportare i dati complessivi della classe "industrie meccaniche" con lo scopo di garantire una maggiore omogeneità tra i dati del 1937 e quelli del 1927. Nel 1937 tale classe era comunque suddivisa in 4 sotto-classi: "Stabilimenti meccanici", "Officine meccaniche FF. SS.", "Demolizione di navi" e "Imprese installazione d'impianti". I dati della sola sottoclasse Stabilimenti meccanici riportavano la cifra di 23.085 addetti (di cui 20.406 operai). Per tutte le

- serie di dati v. ISTAT, *Censimento industriale e commerciale 1937-1940*, Roma, 1942, vol. I, parte prima, *Esercizi, addetti, forza motrice*.
- (25) Censimento 1937-40, cit., vol. I, parte terza, Ore di lavoro e salari.
- (26) Cfr. le parole di Mussolini sul ceto imprenditoriale triestino nel "Verbale della relazione tenuta al Duce dal Federale di Trieste dott. Perusino nella riunione del 23 gennaio 1930 VIII, presenti le L.L.EE. Turati, Bottai, Arpinati, Teruzzi", in: Dario Mattiussi, *Rapporto al duce*, in "Qualestoria", a. XX, n. 2, agosto 1992, pagg. 72-87.
- (27) A tutt'oggi manca un lavoro aggiornato che si occupi dei rapporti tra mondo economico locale e potere politico fascista. Cenni possono essere trovati negli studi di Apih e Rusinow. Anche un sommario sguardo alle principali creazioni finanziarie del regime consente di constatare la centralità, in esse, della posizione delle Assicurazioni Generali e della Riunione Adriatica di Sicurtà. A proposito di quest'ultima, va ricordato che ancora nel 1938 rimaneva la più "centrale" tra le compagnie finanziarie estere operanti in Austria, con un grado di interconnessione con le attività industriali e finanziarie di quel paese particolarmente elevato (più di un terzo del valore raggiunto dal centralissimo Creditanstalt), v. Margarita Dritsas, Peter Eigner, Jan Ottosson, *'Big business' networks in three interwar economies: Austria, Greece and Sweden*, in "Financial history review", n. 3, 1996, pagg. 175-195.
- (28) Le autorità di governo italiane avevano certamente presenti le gravi conseguenze provocate dalla deindustrializzazione di alcuni tra i principali centri della produzione navalmecanica inglese, nei primi anni Venti. Per un'analisi recente v. Frank Geary, *The emergence of mass unemployment: wages and employment in shipbuilding between the wars*, in "Cambridge journal of economics", n. 21, 1997, pagg. 303-321.
- (29) Per quanto riguarda lo sviluppo del movimento antifascista sloveno si veda Milica Kacin-Wohinz, *Gli sloveni della Venezia Giulia alla fine degli anni Trenta*, in "Qualestoria", a. XX, n. 2, agosto 1992, pagg. 51-72.
- (30) Gli operai formalmente iscritti presso i cantieri della regione erano 7.547 nel 1913, salirono a 10.935 nel 1925 e, dopo una stasi durante la crisi, risalirono nella seconda metà degli anni Venti fino a superare i 20.000 nel 1938. Cfr. M. Villa (Ercole Miani), *Il porto di Trieste nel recente passato e nell'avvenire*, Trieste, Smolars, 1945, pag. 19. Per la zona industriale di Bolzano si rimanda a Rolf Petri, *La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Milano, Franco Angeli, 1990.
- (31) "Anche a non voler effettuare nel 1929, come nel 1928, ammortamenti, la perdita da denunciare in bilancio si dovrebbe aggirare intorno ai 20.500.000 lire. Le conclusioni che ne discendono sono assai gravi ed i fatti hanno purtroppo confermato le nostre previsioni dello scorso anno. L'equilibrio dell'azienda appare irrimediabilmente compromesso se non si corre ai ripari che consentano di fronteggiare almeno la situazione durante il tempo necessario alla sistemazione generale dell'industria dei Cantieri. Pensare che a tal uopo basti denunciare in bilancio una perdita inferiore a quella reale è un espediente non solo vano, ma pericoloso, e destinato a rendere più difficile, se non impossibile, in futuro la sistemazione definitiva, nonostante le ottime prospettive dell'azienda per il lavoro assunto", in: "Relazione di Migliorisi riguardante l'esame preliminare delle gestioni dello Stt e del Cnt, 28-1-30", in As-Bci, Sofindit, b. 91, fasc. 6, pagg. 20-21.
- (32) In quegli anni, i legami banca-industria ebbero un notevole sviluppo in tutta Italia. La particolarità dei rapporti tra la Comit ed i Cosulich sta nel fatto che questi ultimi accettarono soltanto formalmente le regole del gioco, mentre riuscirono sempre a salvaguardare quasi completamente la propria libertà d'azione. Su questi problemi cfr. Michelangelo Vasta e Alberto Baccini, *Banks and industry in Italy, 1911-36: new evidence using the interlocking directorates technique*, in "Financial history review", n. 4, 1997, pagg. 139-159.
- (33) Più che i bisticci tra comari che saparavano Cnt ed Stt, alla Comit interessava il fatto che il mancato pagamento della penale avrebbe fatto chiudere nuovamente in rosso il bilancio del Tecnico triestino, nei confronti del quale, all'epoca, l'istituto milanese vantava un credito di circa 69 milioni, che sarebbe diventato sempre meno liquidabile se i Cosulich avessero continuato a trasferire lavoro da Trieste a Monfalcone.
- (34) "Verbale della riunione della Direzione del Cnt", 14 maggio 1930, in As-Bci, Sofindit, b. 92, fasc. 4.
- (35) L'intero capitale sociale era di 100 milioni di lire, diviso in 500.000 azioni, per cui il Sindacato controllava poco più del 60% del capitale. La tabella si trova in una lettera da Sai a Migliorisi, datata Trieste 16 settembre 1929, in As-Bci, Sofindit, b. 92, fasc. 3.
- (36) "L'anno 1929 è stato un anno di esperimenti, ossia è stato il primo in cui il Cantiere ha dovuto vivere senza pesare sulla Compagnia di navigazione Cosulich; e lo sforzo è stato davvero notevole ed ammirevole, specie per le brillanti affermazioni all'estero. Le prospettive per l'anno 1930 appaiono buone", in: "Relazione di Migliorisi.....", cit., in As-Bci, Sofindit, b. 91, fasc. 6, pag. 33.
- (37) Per occuparci soltanto delle aziende del settore marittimo, intorno al 1930 tutte le compagnie di navigazione vennero concentrate nella società "Italia" (Lloyd Sabauda, Cosulich navigazione e Navigazione generale italiana) e nel nuovo Lloyd triestino (che assorbì le società Sitmar e Marittima italiana), mentre tutta la cantieristica tirrenica controllata dalla Comit venne concentrata nella società Odero Terni Orlando (Oto).
- (38) Questo tema è approfondito da Paolo Fragiaco, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una company town 1860-1940*, Milano, Franco Angeli, 1997.
- (39) Cfr. "Dettaglio del conto banche al 31/12/29", in: As-Bci, Sofindit, b. 92, fasc. 7.
- (40) Va notato che il cantiere di Monfalcone possedeva l'innegabile pregio di essere l'unico impianto italiano che riusciva ad esportare buona parte della propria produzione: il 24% in valore dal 1920 al 1934, pari all'87% di tutto l'export italiano di navi mercantili in quel periodo.
- (41) Mi sono già occupato di questi argomenti, e mi permetto di rimandare al mio *L'Iri e un tentativo di riorganizzazione del settore cantieristico in Italia negli anni Trenta*, in "Archivi e imprese", n. 13, gennaio-giugno 1996, pagg. 59-98. Una parte della documentazione da me utilizzata è stata poi edita anche da Paolo Fragiaco, *La grande fabbrica.... cit.*
- (42) Archivio Centrale dello Stato, Fondo Iri numerazione rossa [d'ora in poi Acs, Iri rossa], busta n. 476, "Verbali Consiglio", verbale del Consiglio d'Amministrazione del 15 gennaio 1941.
- (43) I particolari riguardanti tali forniture in: Acs, Iri rossa, busta n. 476, "Crda - Verbali Consiglio", verbali del Consiglio d'Amministrazione del 31 gennaio 1942, 28 febbraio 1942, 27 maggio 1942 e 27 giugno 1942. I particolari della commessa riguardano le venti barche in legno vennero forniti al Consiglio nella seduta del 27 maggio.
- (44) A poche settimane di distanza, nel gennaio e nel febbraio 1942, i Crda stipularono un contratto con la Marina mercantile per la costruzione di cinque motocisterne da 9.300 tsl, ed un altro con una

- Compagnia di navigazione dell'Iri per la costruzione di tre motonavi da 10.000 tsl. Nei mesi seguenti i Crda dichiararono di "avere in corso", oltre alle precedenti, anche altre costruzioni mercantili, tra le quali anche "turbonavi" da 4.000 e 2.000 tsl, petroliere da 9.000 tsl e naviglio vario, spesso di tipo sperimentale.
- (45) I dettagli dell'operazione in: Acs, Iri rossa, busta n. 476, "Crda - Verbali Consiglio", verbale del Consiglio d'Amministrazione del 31 gennaio 1942.
- (46) *Ibidem*, pag. 25. Il verbale del Consiglio si riferiva ad una riunione avvenuta poco tempo prima a Vienna tra Conave e Fachgruppe Schiffbau.
- (47) Acs, Iri rossa, busta n. 476, "Crda - Verbali Consiglio", verbale del Consiglio d'Amministrazione del 27 marzo 1941.
- (48) Rotundi espresse tale opinione nel corso della seduta del Consiglio d'Amministrazione del 31 maggio 1943; cfr. Acs, Iri rossa, busta n. 476, cit.
- (49) Acs, Iri rossa, busta n. 476, "Crda - Verbali Consiglio", verbale del Consiglio d'Amministrazione del 30 giugno 1943.
- (50) La costruzione degli alloggi veniva finanziata dall'Istituto Fascista per le Case Popolari, mentre rimanevano a carico del Cantiere (che cedeva all'Istituto le aree sulle quali si sarebbe edificato) le spese per l'allacciamento idrico, le fognature e la recinzione. Cfr. Acs, Iri rossa, busta n. 476, "Crda - Verbali Consiglio", verbale del Consiglio d'Amministrazione del 6 marzo 1941.
- (51) Acs, Iri rossa, busta n. 476, "Crda - Verbali Consiglio", verbale del Consiglio d'Amministrazione del 15 gennaio 1941.
- (52) Tracce di simili decisioni in: Acs, Iri rossa, busta n. 476, "Crda - Verbali Consiglio", verbali dei Consigli d'Amministrazione dei gg. 26 giugno 1941, 22 ottobre 1941 e 18 settembre 1942. Una nuova serie di nomine dirigenziali fu varata addirittura nella riunione del Consiglio d'Amministrazione del 30 giugno 1943.
- (53) Su tali problemi cfr. Giulio Sapelli, *Fascismo, grande industria e sindacato. Il caso di Torino 1929/1935*, Feltrinelli, Milano, 1975.
- (54) Svariati accenni nell'ormai classico studio di Ernesto Rossi, *Padroni del vapore e fascismo*, Bari, Laterza, 1966 (1 ed. 1955).
- (55) Anche l'altra grande azienda dell'Iri avente sede a Trieste, il Lloyd Triestino, intervenne con continuità nel campo dell'assistenza; cfr. Fulvio Salimbeni, *Il Lloyd Triestino dal 1940 al 1954* in: Università degli Studi di Trieste, Facoltà di Magistero, *Miscellanea 7*, Del Bianco, Udine, 1988, pagg. 63-114.
- (56) Acs, Iri rossa, busta n. 476, "Crda - Verbali Consiglio", verbali dei Consigli d'Amministrazione dei gg. 31 gennaio 1942 e 12 dicembre 1942.
- (57) Accenni a tali provvedimenti in: Acs, Iri rossa, busta n. 476, "Crda - Verbali Consiglio", verbali dei Consigli d'Amministrazione dei gg. 26 giugno 1941, 22 ottobre 1941, 12 dicembre 1942 e 30 giugno 1943.
- (58) Acs, Iri rossa, busta n. 476, "Crda - Verbali Consiglio", la comunicazione dell'incidente avvenne nella seduta del 22/10/41; i primi risultati dell'inchiesta vennero comunicati in C. d'A.
- (59) Determinante, per la sua nomina, era stato il consenso delle gerarchie centrali del Pnf, espressa con un telegramma dell'allora Segretario Vidussoni nel quale egli affermava che: "[...] si esprime parere favorevole nomina Ammiraglio Rizzo di Grado a Presidente della Società Cantieri Riuniti Dell'Adriatico di Trieste". Il testo è in: Acs, Iri rossa, busta n. 476, "Crda - Verbali Consiglio", verbale del Consiglio d'Amministrazione del 22 marzo 1942.
- (60) Acs, Iri rossa, busta n. 476, "Crda - Verbali Consiglio", verbale del Consiglio d'Amministrazione del 27 maggio 1942. Valutazioni molto simili vennero espresse da Rizzo in una relazione al Duce, inviata per conoscenza al Direttore dell'Iri Menichella, nella quale egli sottolineava il valore della sua opera di "pacificazione" tra le "correnti" esistenti ai vertici dei Crda, e la sua volontà di "rasserenare gli animi turbati dai noti avvenimenti". La relazione, datata 24 maggio 1942, dava anche notizia del fatto che la messa in opera della ristrutturazione degli uffici dirigenti Crda era stata affidata ad un uomo di fiducia dell'Iri, Arnaldo Marcantonio. La relazione in: ACS, Iri rossa, busta n. 478, fasc. "Lettere e memoriali vari".
- (61) Mi sono già occupato di questi argomenti in due scritti di qualche anno fa: *Gruppi dirigenti locali e grande crisi: la cantieristica giuliana 1930-1937*, in "Qualestoria", 1992, n.2, pagg. 7-49 ed *Economia di pace, economia di guerra: il caso dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico*, in: *Trieste in guerra. Gli anni 1938-1943*, a cura di Annamaria Vinci, Trieste, 1992, pagg. 339-383.
- (62) Acs, Iri rossa, busta n. 476, "Crda - Verbali Consiglio", verbale del Consiglio d'Amministrazione del 27 maggio 1942.
- (63) Acs, Iri rossa, busta n. 476, "Crda - Verbali Consiglio", verbale del Consiglio d'Amministrazione del 5 aprile 1943.
- (64) Acs, Iri rossa, busta n. 478, fasc. "Notizie generali", stf. "Presidenza, Consiglio d'Amministrazione, Direzione".
- (65) Di segno contrario invece le testimonianze operaie raccolte da Galliano Fogar, che parlavano esplicitamente di sospensione generalizzata del lavoro, di una manifestazione a Monfalcone che portò a scontri con la forza pubblica tanto gravi da provocare un morto ed una quindicina di feriti; v. Galliano Fogar, *L'antifascismo operaio monfalconese fra le due guerre*, Milano, Vangelista, 1982, pagg. 285-291.
- (66) Acs, Iri rossa, busta n. 478, fasc. "Notizie generali", stf. "Presidenza, Consiglio d'Amministrazione, Direzione".
- (67) Copia del testo a stampa del discorso agli operai del S. Marco è conservata in allegato al citato "diario" di Rizzo in: Acs, Iri rossa, busta n. 478, fasc. "Notizie generali", stf. "Presidenza, Consiglio d'Amministrazione, Direzione".
- (68) Paolo Medani, *Industria*, in: Università di Trieste, Istituto di Statistica, *L'economia della Venezia Giulia*, a cura di P.P. Luzzatto-Fegiz, Trieste, 1946, pagg. 63-77; la citazione è a pag. 75.
- (69) Migliorisi si riferisce evidentemente alla crisi che stava per portare al fallimento della Banca Commerciale triestina.