



CENTRO ON LINE
STORIA E CULTURA
DELL'INDUSTRIA
il Nord Ovest dal 1850

Cantieri Navali Odero. Storia
Roberto Tolaini

2010
Testo per Storiaindustria.it

Le origini dei Cantieri Navali Odero risalgono all'alba del processo di industrializzazione genovese quando nel 1846 i fratelli Westermann ottennero in concessione dall'allora comune di Sestri Ponente circa 6 000 m² di arenile per potervi installare un "locale ad uso di fonderia e fabbricazione di macchine d'ogni genere". Come numerosi altri britannici che si insediarono in Italia in quei decenni, i Westermann erano detentori di conoscenze meccaniche avanzate rispetto alle realtà della penisola, così il loro stabilimento diventò uno dei primi centri di formazione di operai e tecnici specializzati del genovesato. L'officina meccanica si inserì nel tessuto di piccole e medie iniziative locali, ma soprattutto fu orientata a rispondere alla domanda di prodotti in ferro dell'industria delle costruzioni navali sestrese, una delle più importanti realtà dell'Italia pre-unitaria. Non è chiaro quando i Westermann iniziarono loro stessi a costruire grandi navi: in ogni caso nel 1865 l'impianto era considerato "unico nel suo genere in Italia, perché è al tempo stesso un grande cantiere per le costruzioni navali in ferro e con motori a vapore, ed altresì un colossale opificio d'industrie meccaniche". L'impulso dato dai Westermann alla formazione di una base di esperienze moderne di metalmeccanica fu di indubbio rilievo ed è comprovato anche dalla forza lavoro impiegata che passò da 130 addetti del 1858 ai 300 del 1861. Il successo di questa iniziativa era legato alla capacità di costruire navi dallo scafo composito (ossatura metallica con fasciamento in legno) e di abbinare la classica velatura a sistemi di propulsione a vapore.

Le indubbie competenze tecniche presenti nel cantiere Westermann non furono però sufficienti a dare continuità nel tempo all'iniziativa: nonostante avessero in costruzione due vapori in ferro di 1500 tonnellate ciascuno per l'armatore Marcello Schiaffino, nel 1871 il cantiere visse una profonda crisi finanziaria e fu incapace di portare a termini le commesse. Allora un gruppo di finanzieri, di armatori e di industriali, consapevoli dell'importanza dello stabilimento, cercò di salvarlo; ma la società che rilevò il cantiere ebbe una vita breve e nel 1872 lasciò le redini ad uno dei suoi membri, il negoziante e finanziere Nicolò Odero, che ne diventò proprietario: è in questo modo che nascono i Cantieri Navali Odero.

Odero, che proveniva dal mondo del commercio marittimo, immise la liquidità necessaria per terminare la costruzione dei due vapori; tuttavia dovette affrontare una fase di grave crisi per le costruzioni navali tradizionali e un contestuale ridimensionamento della spesa pubblica. Nicolò Odero si dedicò allora anche ad altri ambiti dell'industria meccanica e dallo stabilimento uscirono caldaie a vapore, macchine fisse, pompe di grande portata, gru idrauliche, ponti metallici per fiumi. Se i risultati economici non furono interamente soddisfacenti, i risultati tecnici furono definiti dagli osservatori contemporanei "brillanti". Il segno che il cantiere Odero riuscì a superare la crisi è il dato relativo agli occupati che superarono le 500 unità nel 1874. Frattanto Nicolò Odero fece entrare nello stabilimento il giovane figlio Attilio, nato nel 1854.

Attorno ai cantieri e alla moderna industria meccanica c'era attenzione. L'opinione pubblica e il ceto politico si mobilitarono e fecero pressioni sui governi della sinistra storica perché i programmi di espansione coloniale e di rafforzamento militare diventassero occasione per la crescita delle imprese. In molti ritennero che la domanda militare potesse consentire a stabilimenti come quelli di Odero o Ansaldo di raggiungere dimensioni adeguate "e ciò avvenendo sarebbero posti in grado di fornire a patti buoni come gli inglesi i materiali della marina a vapore mercantile".

Dai primi anni '80 le cose effettivamente cambiarono perché i governi avviarono importanti programmi di spesa militare riversando sui cantieri nazionali, soprattutto genovesi, numerose ordinazioni. Tra il 1883 e il 1890 ai tre cantieri Ansaldo, Odero e Cravero, che gestiva l'ex arsenale militare della Foce, furono versati 13,5 milioni per il varo di navi da guerra: nel cantiere Odero si costruirono in questo periodo 14 torpediniere, 1 cacciatorpediniere, 4 pirocisterne. Questo rappresentò il salto di qualità per il cantiere, che ritornò a costruire anche grandi navi mercantili. In effetti la produzione militare ebbe un effetto volano per la produzione civile: nel contesto di un fatturato che crebbe sensibilmente passando da una media di 600.000 lire nel settennio 1883-90, ad una di 3,2 milioni per il settennio successivo, il peso delle commesse militari diminuì mentre si incrementò quello riservato alla marina mercantile privata: furono varate navi da carico, navi passeggeri, velieri in ferro, navi fluviali, ferry boats. Inoltre, a fianco dell'attività cantieristica, lo

stabilimento portò avanti svariate linee di produzione meccanica e di carpenteria in ferro. Per far fronte a questo crescente lavoro, il cantiere fu ampliato e dotato di macchinari più avanzati. Le stime disponibili parlano di un incremento del valore del cantiere di Sestri Ponente tra il 1883 e il 1890 di circa 1 milione di lire.

È sulla base di questa intensa crescita che Nicolò Odero, ormai affiancato dal figlio Attilio nelle più alte questioni direttive e organizzative, costituì, insieme all'industriale e finanziere Armando Raggio, una società in accomandita, la N. Odero e C., con un milione di capitale per prendere in affitto dal Comune di Genova il cantiere della Foce, gestito precedentemente da Cravero. Questi non era stato abile quanto gli Odero e aveva beneficiato soltanto in parte della favorevole congiuntura. Il cantiere fu rilanciato e dopo poco più di un anno fu varato un transatlantico di 3500 tonnellate. Al 1897 la forza lavoro occupata nei due cantieri si aggirava intorno alle 2 400 unità. Sino grosso modo al 1907 fu conservato l'orientamento prevalente verso le costruzioni mercantili: tra il 1897 e il 1907, infatti, il fatturato derivante da ordinazioni della marina militare italiana fu soltanto del 13,5 % (8,4 milioni) contro l'86,5% di costruzioni per la marina mercantile (53,7 milioni).

Il successo nella cantieristica, associato alla tradizionale solidità della famiglia Odero nei settori del commercio e della finanza, fu il trampolino di lancio verso progetti di sviluppo su scala nazionale. Attilio e Michele Odero entrarono, infatti tra il 1898 e il 1899 nel gruppo di controllo della Terni, la grande impresa siderurgica umbra, con l'obiettivo di integrarsi a monte e garantirsi il rifornimento di semilavorati decisivi per la loro attività principale. Nel giro di pochi anni Attilio Odero diventò una figura centrale dell'industria e della finanza nazionale, estendendo i suoi interessi anche in altri comparti come l'industria automobilistica, l'industria bellica, l'armamento navale, il settore molitorio o quello chimico, svolgendo un ruolo fondamentale nella costituzione del trust siderurgico nel 1911. In ogni caso la cantieristica rimase il core business di quello che diventò uno dei gruppi economici più potenti dell'età giolittiana (ne è una ulteriore riprova la costituzione, insieme alla Terni, della società Cantieri Navali Riuniti nel 1906, con impianti a Palermo, Ancona e Spezia). Per rendere più solide le interconnessioni tra cantieristica e siderurgia, nel 1904 Attilio Odero fondò l'accomandita "N. Odero fu Alessandro e C" con 3 milioni di capitale fornito per ben 9/10 dalla Terni. Molte delle iniziative in settori vicini, come la siderurgia o l'ingresso nella produzione di armi, furono proprio finalizzate a rafforzare la produzione di navi, e i Cantieri Odero diventarono sempre più un interlocutore privilegiato del potere politico e della grande banca mista. Questo rapporto garantì una continuità di commesse statali che, specialmente alla fine del primo decennio del '900, si rivelarono decisive per l'attività dei cantieri. L'occupazione si accrebbe di 400 unità tra il 1907 e il 1910 e Odero decise di ampliare il cantiere di Sestri costruendo due nuovi scali per navi delle massime dimensioni.

Impegnati nelle costruzioni belliche durante la Grande Guerra, i cantieri Odero della Foce e di Sestri Ponente entrarono in una fase di crisi nel corso degli anni '20, durante i quali furono realizzate poche navi, anche se di buona qualità, soprattutto militari, molte delle quali per le marine sudamericane, vedi l'Almirante Brown per la marina argentina, ultima nave costruita nel 1929 nel cantiere della Foce. Furono avviate diverse riorganizzazioni aziendali che portarono prima, nel 1926, alla fusione delle due accomandite controllate da Odero nella Cantieri Navali Odero S.p.A., con un capitale di 40 milioni di lire; successivamente, nel 1929, questa società per azioni incorporò la Odero Terni e la Orlando di Livorno, cambiando la denominazione in Società per la costruzione di Navi, Macchine ed Artiglierie Odero Terni Orlando (OTO). Proprio nel 1929 il cantiere della Foce veniva chiuso e demolito. Il cantiere di Sestri Ponente fu invece dismesso nella seconda metà degli anni '30 e fu ceduto nel 1938-39 alla Piaggio & C., di cui era azionista lo stesso Attilio Odero.



Corso Unione Sovietica, 216 - Torino
tel. 011 316 8677
info@storiaindustria.it
www.storiaindustria.it