



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

Prodotti. Navale.
Navi merci e passeggeri
Roberto Tolaini

Gennaio 2006
Testo per Storiaindustria.it

Intorno alla metà dell'800 l'attività cantieristica in Liguria si svolgeva su arenili, all'interno di strutture precarie e instabili, senza l'ausilio di capitali fissi significativi. Era ancora un settore pre-industriale, dalle piccole dimensioni di scala, con basse soglie d'accesso. Nella prima metà del XIX secolo la produzione di navi ebbe sensibili oscillazioni ma durante il decennio cavouriano, stimolata dalla ripresa dei traffici del porto di Genova, la tendenza diventò espansiva. Furono costruite navi dalla stazza media più grande, cosicché il tonnellaggio crebbe sensibilmente. Il trend positivo proseguì anche negli anni successivi all'Unità. Si distinsero soprattutto i centri di Varazze e di Sestri Ponente, dove era famoso il cantiere dei fratelli Cadenaccio, nel quale si costruivano brigantini a palo di oltre 1.000 t. Il punto debole della cantieristica ligure, che realizzava la maggior parte della produzione nazionale, stava, però, nelle ridotte competenze nella costruzione di navi a vapore, riflesso dell'ancora limitato grado di sviluppo dell'industria meccanica e siderurgica. Quando la navigazione a vapore prese il sopravvento su quella a vela, grazie a cambiamenti tecnologici nei motori e nelle tecniche costruttive degli scafi, lo spazio del naviglio a vela si ridusse, tanto che lo stesso ceto armatoriale ligure preferì rivolgersi all'estero per acquistare navi a vapore. Se tra il 1870 e il 1876, nel compartimento di Genova furono varate mediamente 47.200 t annue di naviglio a vela, dopo quella data si verificò un crollo rovinoso: nel 1877 furono costruite navi per 16.100 t, nel 1880 per sole 4.300 t.

Tuttavia, in quegli anni di crisi emersero anche segnali di novità, che aprirono la strada ad una modernizzazione del settore. Si consolidò un nucleo di imprese meccaniche, tra cui la Gio. Ansaldo, che rilevò nel 1886 il cantiere dei Cadenaccio, la Westermann di Sestri Ponente, acquisita poi dagli Odero, la Wilson e Maclaren di Sampierdarena, il cantiere di Enrico Cravero alla Foce, già di proprietà della Marina militare, che si orientarono sia verso la costruzione navi complete, sia di parti complesse, come i motori. La struttura dei costi di produzione, sebbene il costo del lavoro fosse più basso, rimase, però, scarsamente competitiva rispetto alle imprese estere. A forzare la situazione fu l'intervento dello Stato, che nel quadro della politica estera più aggressiva della Sinistra storica, deliberò una serie di provvedimenti a sostegno del settore (commesse, esenzioni fiscali, sovvenzioni e premi agli armatori). A partire dagli anni '80 si verificò una prima fase di significativa espansione dell'attività dei cantieri, in particolare dei cantieri Ansaldo, Odero e Cravero, che fu sorretta, più che dalle commesse degli armatori, i quali continuarono ad acquistare navi all'estero, soprattutto dalle commesse della Regia Marina. A fianco di tali cantieri, emersero anche altre realtà come il Cantiere navale del Muggiano di La Spezia, fondato nel 1883 e acquisito nel 1906 dai Cantieri Navali Riuniti di Genova e il cantiere di Riva Trigoso, fondato nel 1897 da Erasmo Piaggio. L'affermarsi della marineria a vapore trainò la crescita delle prime moderne esperienze della siderurgia italiana cui i grandi costruttori navali, come gli Odero, che rilevarono anche i cantieri Cravero presso Genova Foce, e gli Orlando, ben presto si interessarono, acquisendo per esempio il controllo della Terni, e dando origine a complessi intrecci finanziari e industriali che legarono l'attività cantieristica alla grande industria siderurgica e alle grandi banche commerciali.

Durante la Prima Guerra Mondiale si verificò una fase espansiva disordinata che portò al sovradimensionamento della capacità costruttiva, determinata anche dall'acquisizione all'Italia, coi trattati di pace, dei grandi cantieri della Venezia Giulia, considerati tra i più moderni ed efficienti del Mediterraneo. In questo contesto il peso relativo della cantieristica ligure, almeno in termini di numero di cantieri, si ridusse ma a ciò fece riscontro una specializzazione nelle produzioni militari. Continuò a pesare l'intreccio tra siderurgia, cantieristica e banche che, anche nel periodo del regime fascista, fu in grado condizionare le scelte di politica settoriale, che continuarono a rimanere nell'alveo tracciato in età liberale, concretizzandosi in una legislazione a sostegno dell'ammodernamento della cantieristica. Dai cantieri dell'Ansaldo, del gruppo Odero-Orlando, dei Piaggio, uscirono navi mercantili tecnologicamente all'avanguardia. Navi come il transatlantico Rex, di circa 50.000 t, di proprietà della Navigazione Italiana, impiegato settimanalmente nella linea Genova – New York, che, varato dai cantieri Ansaldo nel 1931, vinse il nastro azzurro nel

1933. Il loro costo, tuttavia, era superiore ai costi prevalenti nei mercati internazionali e tali navi potevano essere costruite per conto delle grandi compagnie italiane soltanto grazie alle sovvenzioni statali. Quando i riflessi della crisi del 1929 si abbattono sul sistema bancario italiano, la Banca Commerciale Italiana, principale pilastro finanziario dei grandi gruppi cantieristici liguri, cedette all'Iri le proprie partecipazioni, cosicché una parte rilevantissima della cantieristica ligure passò sotto controllo statale. Si stima che circa l'80% delle costruzioni navali nazionali passasse sotto il controllo dell'Iri. In area ligure, soltanto il gruppo Piaggio, che controllava i Cantieri del Tirreno e i Cantieri Navali Riuniti, e che registrò nel periodo 1919-1936 livelli di redditività superiori alla media, rimase privato. I tentativi di riorganizzazione della cantieristica Iri, di cui facevano parte i cantieri Odero, privati del cantiere della Foce che fu dismesso sin dal 1931, e Ansaldo seguirono logiche aziendali, prive di una visione complessiva delle esigenze dell'intero gruppo pubblico.

Il secondo dopoguerra si aprì con gravi problemi di riorganizzazione del settore, posti dai progressi tecnologici che nel frattempo l'industria cantieristica statunitense aveva realizzato, consistenti tra l'altro nella realizzazione delle navi mercantili della serie Liberty, costruzioni standardizzate dal costo contenuto che inondarono i mercati internazionali con effetti deprimenti sul settore delle costruzioni navali italiano ed europeo. L'attività dei cantieri liguri languì, anche perché mancarono per diversi anni commesse militari. Fu con la guerra di Corea e con l'esplosione degli scambi commerciali a partire dei primi anni '50 che i cantieri di Sestri Ponente, del Muggiano, di Riva Trigoso ripresero in pieno la loro attività. Oltre che costruire navi mercantili, la cantieristica ligure si orientò viepiù verso la produzione di grandi transatlantici come l'Andrea Doria (1951), la Cristoforo Colombo (1954) o la Leonardo da Vinci (1958), tutte costruite nei cantieri di Sestri dell'Ansaldo. Nel 1959 l'industria cantieristica pubblica ligure, insieme a quella degli altri poli italiani, fu riorganizzata nell'ambito della Fincantieri, holding di settore del gruppo Iri. Mentre continuò la costruzione di grandi transatlantici di elevata qualità ed eleganza, come il Michelangelo varato nel 1965, sempre più complicata fu l'attività cantieristica relativa alla produzione di navi mercantili. Infatti, nuovi produttori internazionali come i cantieri giapponesi o successivamente quelli coreani hanno occupato gradualmente la scena. La strategia scelta da Fincantieri e della società operativa Italcantieri, fondata nel 1966, è stata di qualificare la propria offerta, orientandosi nella costruzione di navi da crociera, ad alto valore aggiunto, settore nel quale è riuscita a occupare il 46% del mercato mondiale. In questo contesto, lo storico cantiere di Sestri Ponente, che attualmente dà lavoro a 1.900 persone, per far fronte alla crescente domanda di navi passeggeri è diventato il terzo polo crocieristico del gruppo, dopo quelli di Monfalcone e Marghera.



Corso Unione Sovietica, 216 - Torino
tel. 011 31 65 456 fax 011 31 68 474
info@storiaindustria.it
www.storiaindustria.it