

di Roberto Giulianelli

La mancata conservazione dell'archivio storico dell'impresa ha per lungo tempo inibito le ricerche sul cantiere navale anconitano negli anni fra XIX e XX secolo. Le quattro diverse gestioni di esso a partire dal 1899¹ e i bombardamenti cui lo stabilimento fu sottoposto nel corso di entrambi i conflitti mondiali hanno quasi del tutto cancellato la memoria scritta delle sue vicende in un periodo così importante della storia economica d'Italia come l'età giolittiana. Se, dunque, per altri arsenali si è resa possibile una puntuale ricostruzione fondata su documenti ivi conservati², il ricordo di quello anconitano è stato consegnato all'aneddotica e ad alcuni cenni domiciliati in studi sulla situazione economica complessiva della provincia o della regione. Anche un recente lavoro su questo tema³ soffre della pochezza delle carte di fabbrica e si affida per lo più a fonti giornalistiche e di polizia, disegnando del cantiere uno spaccato manchevole sotto non pochi aspetti. I limiti documentari di oggi sono gli stessi di ieri, tuttavia si proverà in questa sede a estendere l'orizzonte di quelle riflessioni.

Costruito nel Trecento in aggiunta all'antico *navale*, che si occupava della sola riparazione delle imbarcazioni⁴, l'arsenale anconitano crebbe in simbiosi con il porto cittadino, il più importante approdo adriatico dello Stato della Chiesa già nei secoli XIV-XVI, poi entrato in crisi a causa dell'impetuoso sviluppo del commercio marittimo e della navigazione di provenienza atlantica⁵. Nel 1732 la Santa Sede, nello sforzo estremo di salvarne i traffici, concesse ad Ancona la franchigia, momentanea boccata di ossigeno che sul lungo periodo si sarebbe rivelata negativa sia per il porto dorico sia per il cantiere navale, i quali si trovarono ad essere ostaggio di questo vecchio «arnese delle pratiche mercantilistiche»⁶: bastava infatti che un papa riducesse il numero delle merci protette perché le manifatture locali ne avessero a soffrire, incapaci com'erano di spuntarla con quelle estere sul terreno della libera concorrenza.

Dismesso durante le guerre napoleoniche, l'arsenale fu riaperto nel 1824-

1825 così da impiegarvi «un diffuso artigianato cittadino che poteva facilmente inserirsi nelle costruzioni navali»⁷ e che contava fabbri e falegnami fra i migliori del litorale. L'alta professionalità di questa manodopera e, soprattutto, l'impegno finanziario sostenuto dallo Stato Pontificio permisero al cantiere di imporsi come «l'impianto di maggior rilievo di tutta la costa marchigiano-romagnola»⁸, in grado di realizzare un buon numero di imbarcazioni con il legno prelevato dalla pineta di Ravenna.

Il passaggio dalla navigazione a vela a quella a vapore rese indispensabile l'aggiornamento degli impianti e delle tecniche di costruzione. La Santa Sede mostrò di avere a cuore le sorti del cantiere dorico e lo stesso fecero i notabili locali – Vivanti, Almagià, Baluffi, Braga, Servadio –, tutti accorsi al capezzale della massima industria cittadina⁹, cosa che invece non avrebbero fatto negli anni immediatamente successivi all'unificazione nazionale. Nel settembre 1841 Gregorio XVI si recò ad Ancona, osservando con interesse il progetto di interramento del baluardo di San Primiano, che avrebbe consentito un più agevole ingresso nel porto e spianato la strada ai lavori di riassetto del cantiere. La *barriera gregoriana* – questo il nome coniato in onore del pontefice – costituì il primo passo verso quell'urgente ristrutturazione che avrebbe dovuto dare nuova lena a un arsenale che rischiava l'obsolescenza. Roma stanziò in suo favore 80.000 scudi e il 12 marzo 1843, alla presenza del pro-tesoriere di stato¹⁰, fu posta la prima pietra del nuovo stabilimento.

Dopo una breve visita alla città nel maggio 1857, Pio IX, nel rispetto della politica del suo predecessore, assegnò altri 48.000 scudi per la ripresa dell'industria navale; nel fatto, poco di quel denaro sarebbe giunto a destinazione, poiché – com'è noto – il 29 settembre 1860 Ancona aderì plebiscitariamente al neonato Regno d'Italia.

Dal 1852 – anno in cui era stata reintrodotta la franchigia portuale – al 1860 il cantiere si rivelò piuttosto produttivo, facendo scendere in mare nove imbarcazioni e un bacino galleggiante¹¹, ma fu solo con l'unità che si formarono le aspettative di un suo grande sviluppo. L'arsenale costituiva, al pari delle cartiere fabrianesi, un'industria «storica» delle Marche¹² e la sua presenza corroborava la tesi di chi vedeva adesso nel centro dorico «l'effettiva capitale della regione»¹³. Prese vita allora quel mito della «grande Ancona»¹⁴ che, sorretto dalla stampa, indirizzò le scelte dell'amministrazione locale, sollecita nel profondere aiuti alle imprese per dotare la città di una idonea struttura economico-produttiva. Al pesante indebitamento cui il Municipio si costrinse in quel periodo corri-

«Proposte e ricerche», fascicolo 48 (1/2002)

sposero però scarsi risultati e già nel 1863 lo slancio poteva dirsi svanito, come pure il sogno di fare di Ancona uno dei poli industriali del paese.

A determinare l'insuccesso concorsero due elementi: il mancato appoggio del governo e la scarsa imprenditorialità presente sul territorio. «La spesa pubblica che si fissa sulla regione – scrive in merito Sori – non sembra direttamente utile alla creazione dell'industria. Al cambio di guardia tra Stato Pontificio e Regno d'Italia si verifica, anzi, un dirottamento di tradizionali commesse (navi, tessuti per divise militari) verso altre regioni»¹⁵; gli stanziamenti delle amministrazioni locali non bastarono ad avviare uno sviluppo produttivo autonomo, anzi sedimentarono l'abitudine – assunta dai benestanti anconitani sotto il dominio papale – di attendere sostegni dal potere pubblico. A metà degli anni Sessanta né il Comune né l'imprenditoria privata seppero farsi carico degli oneri della nuova situazione, lasciando precipitare la città nella crisi.

Di queste vicende l'arsenale fu un emblematico testimone. Nel 1860 il porto venne eretto a sede del dipartimento marittimo militare con il compito di fronteggiare eventuali attacchi della flotta asburgica. Interpretato come un riconoscimento al valore della città, il ruolo di roccaforte dello Stato Italiano convinse gli amministratori locali a ristrutturare parzialmente il porto, prevedendo anche un bacino di carenaggio da realizzarsi davanti all'Arco di Traiano. Intanto, il cantiere convogliava i suoi interessi verso le sole commesse militari, rinunciando alle costruzioni mercantili, che furono affidate a una piccola fabbrica sorta all'interno della Mole vanvitelliana. Fu una scommessa di cui in quel momento nessuno intuì i pericoli: mentre le maggiori agenzie commerciali abbandonavano la città dirigendosi verso altri scali, l'arsenale viveva una breve primavera all'ombra del precario titolo di «sentinella più avanzata»¹⁶ dell'Adriatico e dava linfa al caduco mito della «grande Ancona».

Nel 1866, all'indomani della seconda guerra d'indipendenza, Ancona si svegliò piccola e debole. La franchigia portuale era stata sollevata l'anno prima e dunque era venuta meno la copertura protezionistica dietro cui il commercio locale aveva prosperato per qualche tempo. Ma il colpo più duro alla *grandeur* dorica fu assestato con il trasloco a Venezia, adesso italiana, del dipartimento marittimo militare.

Il «tradimento»¹⁷ del 1866 lasciò la città priva di risorse morali e, soprattutto, materiali. A farne le spese fu in primo luogo l'arsenale, che dal 1860 aveva riposto l'intero suo futuro nelle mani del nuovo Stato così come in precedenza aveva fatto con quello pontificio. La questione non si esaurì in una emorragia di

prestigio per Ancona: l'abbandono della franchigia, l'allontanamento delle agenzie commerciali e la perdita del rapporto privilegiato con il governo ridussero immediatamente le finanze cittadine. Il cantiere, d'altra parte, necessitava di una profonda revisione, vuoi per adeguarlo agli ultimi progressi tecnici intervenuti nel settore, vuoi per riparare alla sventurata scelta «bellica» del 1860-1866.

Sebbene fosse già iniziato quel fenomeno di *overurbanization* che entro la fine del secolo avrebbe garantito manodopera a basso costo agli imprenditori dei principali centri delle Marche¹⁸, la realtà industriale della regione e, segnatamente, della provincia di Ancona rimase immobile ancora per alcuni decenni, con microimprese tecnicamente arretrate che rendevano questa un'area periferica sotto il profilo economico. Numerosi furono i fallimenti di imprese in possesso, almeno in apparenza, dei «requisiti per emergere»¹⁹, così che la «minuta dimensione»²⁰ si conservò quale tratto specifico delle manifatture locali, a eccezione delle raffinerie degli zuccheri dorica e senigalliese, del tabacchificio di Chiaravalle e – con riserve di cui si darà conto – del cantiere navale. Pur avendo accumulato «più handicap che fattori favorevoli all'industrializzazione»²¹ – si pensi alla franchigia pontificia e al «tradimento del 1866» –, quella anconitana fu la sola provincia a vivere una discreta crescita economica, sostenuta ancora una volta dal potere pubblico.

Franco Amatori ritiene che il capitale umano qualificato fosse una risorsa, la sola, di cui le Marche disponessero ampiamente sul finire dell'Ottocento²². La presunta abilità dei lavoratori anconitani divenne particolare motivo d'orgoglio per l'amministrazione cittadina, la quale a più riprese si vantò di operai che nulla avrebbero avuto da invidiare ai colleghi del resto d'Italia. Anche la stampa insisté su questo argomento, confermando che per rianimare il cantiere servivano nuovi macchinari, maggiori spazi e la buona volontà imprenditoriale, ma non la manodopera specializzata, perché di questa la città abbondava grazie alla sua secolare esperienza nelle costruzioni navali. Una risorsa di cui però non si avvide l'azienda ligure che nel 1899 rilevò la concessione dell'arsenale e fece giungere da Genova i capi-officina per i reparti da attivare (modellisti, tornitori, ferri, calderai, aggiustatori, macchinisti, falegnami e fonditori), giudicando i lavoratori locali inadatti a impiegare le nuove tecniche di costruzione. I concessionari non avevano torto: se in passato il cantiere aveva cresciuto numerose generazioni di operai, negli ultimi trent'anni esso era stato prima chiuso per poi essere riconvertito in stabilimento metallurgico.

La sua manodopera era probabilmente ricca di bravi maestri d'ascia e ottimi

carpentieri in legno, adusi alla fabbricazione di naviglio minore, ma sprovvista di meccanici e dunque non al corrente delle più recenti innovazioni²³. La tesi secondo cui le Marche erano allora ricche di capitale umano ad alta qualificazione professionale andrebbe perciò rivista o, quanto meno, circoscritta ad alcune industrie e alle minori dimensioni di impresa.

Abbandonato nel 1866, il cantiere restò di fatto inattivo per tre lustri. Nel gennaio 1871 un mercantile giunto nel porto anconitano e bisognoso di alcune riparazioni non trovò nessuno a riceverlo; la sosta si protrasse per mesi, tanto che solo a luglio la nave venne tirata a riva e, con i pochi attrezzi a disposizione, si diede mano ai lavori²⁴. Un commentatore osservò: «Muto e deserto è quel luogo. Il braccio di fabbrica prossimo alla batteria di monte Marano è ridotto ad uso di caserma; il lato parallelo al mare convertito in una succursale del Bagno di pena»²⁵. Benché ancora nel 1875 Antonio Labriola – ad Ancona come commissario per gli esami di maturità – avesse confermato a Bertrando Spaventa che «nell'arsenale non c'è più una sega o mezzo chilo di pece»²⁶, gli anni Ottanta si aprirono sotto auspici senz'altro più rosei, alla cui fonte erano tre fattori: l'acquisto del cantiere da parte del Comune e della Camera di commercio, la pressione esercitata da Augusto Elia sul governo a favore dell'industria anconitana, la concessione dell'arsenale alla ditta genovese Cravero.

Nell'ottobre 1881 il Municipio e la Camera di commercio acquisirono dal governo la proprietà del cantiere, stanziando rispettivamente 150.000 e 90.000 lire per la sua riattivazione. Al di là del rilievo economico, di questa operazione va rimarcata la cifra politica: per la prima volta gli enti locali assumevano la responsabilità dell'arsenale davanti alla cittadinanza. Gli obiettivi erano: risollevarlo, almeno in parte, il mito della "grande Ancona" che le vicende del 1866 avevano umiliato, e offrire uno sbocco positivo alla disoccupazione. Da allora, alle imprese che si sarebbero succedute alla guida dello stabilimento il Municipio e la Camera di Commercio avrebbero sempre imposto – con alterni risultati – vincoli occupazionali, mostrando che quello del lavoro era l'aspetto che più di altri si intendeva tutelare.

Il secondo fattore decisivo per la ripresa del cantiere fu Augusto Elia²⁷, che interpretò la sua carica di deputato come avrebbero poi fatto Domenico Barilari e Domenico Pacetti, ovvero questuando lavori per l'industria anconitana. Egli, inoltre, non esitò a interpellare la siderurgia ligure affinché si interessasse all'arsenale dorico e ne richiedesse la gestione²⁸. Della discesa dei genovesi ad Ancona al volgere dell'Ottocento Elia fu il tramite principale, il *trait d'union*

politico che rese possibile il collegamento della maggiore industria cittadina con gli interessi industriali del nord.

Il terzo fattore determinante per il destino del cantiere fu la ditta Cravero, che nell'autunno del 1881 ottenne la gestione degli impianti per cinquant'anni. Da Cravero, uno degli industriali che nel 1885 avrebbero spinto Boselli alla proposta di legge sui premi di costruzione per la cantieristica navale, gli enti locali pretesero il rispetto di una sola clausola, ovvero l'impiego sin dall'avvio di almeno duecento operai. L'industriale ligure firmò il contratto, ma lo girò poco dopo alla ditta franco-genovese Cottrau, il cui scopo non era ridare lustro al vecchio arsenale, tantomeno mantenerne i tratti originari, bensì farne uno stabilimento metallurgico orientato alla produzione di materiali per le ferrovie. Il disegno di Cottrau mirava a cavalcare l'onda delle commesse collegate alla costruzione e all'ammodernamento delle strade ferrate, in occasione del rinnovo della concessione venticinquennale, la cui scadenza era prossima (1885). Il tentativo «però non ebbe il risultato prospero che ognuno attendeva»²⁹, anzi fu un fallimento sia sul piano della produzione, a causa dell'insufficiente quantità di commesse governative, sia sul piano occupazionale, con la manodopera che scese dalle 300 unità del 1884 alle 270 del 1887, quindi alle 180 del 1888 fino alle poche decine dei primi anni Novanta.

Ancora una volta le responsabilità di quella difficile situazione ricadono sulla imprenditoria locale, la cui insussistenza venne colmata dai capitali "stranieri" – liguri, ma anche piemontesi, lombardi e francesi –, che impressero un'orma profonda nell'economia della zona³⁰. Ciò si rese particolarmente visibile a partire dal 1883, anno in cui, mentre Cottrau dava vita allo stabilimento metallurgico, i francesi Lébaudy attivarono la raffineria degli zuccheri nell'ex Lazzaretto e i liguri Raggio – in seguito protagonisti nella Siderurgia di Savona e nell'Elba – presero a produrre, sempre ad Ancona, "mattonelle" per le ferrovie³¹.

Nel 1894, al colmo della recessione dell'economia italiana iniziata nel 1889, lo stabilimento metallurgico arrestò definitivamente la produzione, con la ditta Cottrau che rimise il contratto agli enti locali. La fase successiva appare paradigmatica di quella stagione industriale marchigiana. Nel 1895 Orlando arrivò ad Ancona per far visita al cantiere e stimare la convenienza di un eventuale investimento: se ne andò presto, senza assumere alcun impegno, forse perché ciò che vide non lo convinse, o forse a causa delle voci che volevano il governo Crispi disinteressato alla ripresa dell'arsenale dorico. Fu poi la volta della ditta romana Manzi a prendere contatto con le autorità cittadine per conto di impen-

ditori stranieri che, restando nell'ombra, sottoscrissero un compromesso e versarono 15.000 lire a garanzia, ma all'ultimo ritirarono l'offerta³². Venne quindi il turno dei fratelli Kane, agenti di commercio con incarichi diplomatici, in realtà anch'essi mediatori, al soldo di una misteriosa società genovese in via di costituzione.

Cravero, Manzi, Kane: il destino dell'arsenale era dunque rimesso a faccendieri e prestanome, personaggi ambigui dietro i quali si nascondevano aziende notevoli per capitali e ambizioni. Grandi aziende, tutte "straniere". Il gracile capitalismo marchigiano preferiva indirizzarsi verso altri settori, a cominciare dalle costruzioni, che richiedevano investimenti meno esorbitanti e nei quali il rischio era piuttosto contenuto. Per la verità, nel 1898 un'impresa anconitana recapitò al Municipio e alla Camera di Commercio una domanda per la concessione (gratuita) dell'arsenale; si trattava della ditta Salvatori-Nisi, le cui discrete fortune si legavano agli appalti dell'istituto Buon Pastore, un'impresa piccola rispetto alle potenzialità del cantiere: ecco perché – dopo un iniziale assenso – le venne preferito il progetto presentato dai fratelli Kane³³.

Quarant'anni or sono, in un volume autocelebrativo, la Camera di commercio di Ancona rivendicò per sé sola il merito di avere «voluto e costruito» l'arsenale³⁴. Questo giudizio – infondato – invita a una riflessione sul ruolo svolto dagli enti locali nell'avvio e, ancor di più, nel ri-avvio del cantiere. Dalla lettura del dibattito che si accese nel consiglio comunale al volgere del secolo affiorano tre aspetti significativi. Anzitutto, la trasversale volontà politica di difendere quel che restava allora dello stabilimento, come punto di partenza per una sua prossima ripresa. Quindi, l'esigenza di rianimare la fabbrica per farne un bacino occupazionale in grado di frenare il deflusso migratorio che proprio in quegli anni andava accentuandosi nelle Marche³⁵. Infine, la sottolineatura sia dei grandi sacrifici compiuti dagli enti locali a favore del cantiere, sia dell'indifferenza governativa per le sue sorti. Quest'ultimo aspetto appare, dei tre, il più incisivo e permanente: se è vero infatti che già negli anni Quaranta si era chiesto aiuto alle autorità centrali, le istanze di fine Ottocento mostravano un segno diverso. Non si trattava più di chiedere privilegi *octroyés*, confidando nella strategica posizione militar-commerciale di Ancona lungo l'Adriatico, bensì di pretendere dallo Stato italiano un trattamento pari a quello riservato alle industrie e alle città del nord. In questo quadro si inserisce e diventa intelligibile l'intervento che Raffaele Jona fece in sede consiliare nel dicembre 1891 quando lamentò – riscuotendo ampi consensi fra i suoi colleghi – che il cantiere livornese di

Orlando lavorava esclusivamente su ordinazione governativa, permettendosi così di impiegare 2500 operai, cifra che l'arsenale dorico non aveva e non avrebbe mai raggiunto nella sua storia, neppure nei momenti di maggior fortuna. Sette anni più tardi a Jona fece eco la giunta, denunciando le molte, inutili pratiche fatte presso i ministeri competenti allo scopo di offrire prospettive concrete a uno stabilimento che, a quella data, era ancora inattivo.

Non può sfuggire che quanto fin qui rievocato trascende i confini dell'arsenale anconitano e si innesta a pieno titolo nelle più generali dinamiche della industria nazionale durante la prima fase del suo sviluppo, allorché venne materializzandosi quella «stretta connessione fra *big business* e stato»³⁶ che si sarebbe mantenuta – quando non rafforzata – nei decenni seguenti. Un tassello centrale del mosaico economico italiano fra XIX e XX secolo è dato proprio dalla cantieristica, attorno alla quale ruotavano imprenditori dai trascorsi azionisti – si pensi a Breda, Rubattino, Piaggio, Orlando, Perrone –, che nei momenti immediatamente successivi all'Unità avevano proclamato di perseguire l'indipendenza dal governo e che però finirono per esigerne guarentigie a difesa di un'industria «altrimenti deficitaria per la mancanza di materie prime e per le spese di ammortamento»³⁷. In un primo tempo, le pressioni si volsero alla ricerca di sgravi fiscali e di riforme amministrative che proteggessero la cantieristica dalla concorrenza straniera, ma ben presto armatori e costruttori si accorsero della necessità di un più cospicuo intervento del governo³⁸, direttamente indirizzato alla produzione attraverso un opportuno sistema di commesse. Con il paracadute dello Stato, l'industria cantieristica italiana abiurò i criteri di efficienza, disinteressandosi al taglio dei costi medi, così come alla conquista di nuove porzioni di mercato, avendo ormai per unica preoccupazione il garantirsi canali privilegiati nel rapporto con l'esecutivo. Una consuetudine che si sarebbe conservata a lungo e avrebbe dato luogo a situazioni-limite come quella della Terni, di cui Odero e Orlando fecero uno «strumento di pressione sulle scelte di politica economica e finanziaria dei governi piuttosto che per raggiungere coerenti risultati tecnici e industriali, contraddetti dalla presenza nel gruppo di impianti incompatibili tra loro in siderurgia e di doppioni in eccesso in cantieristica»³⁹.

Eppure, negli anni Ottanta proprio la cantieristica sembrava destinata a un considerevole sviluppo, anche approfittando dei miglioramenti in materiali e macchinari mutuati dalle ferrovie. Al termine delle guerre d'indipendenza l'Italia poteva contare su quattro arsenali di stato (La Spezia, Napoli, Taranto, Venezia) e cinque grandi complessi privati: Sestri Ponente (proprietà Ansaldo e

Odero), Foce (Cravero, poi Odero), Livorno (Orlando), Napoli e Pozzuoli (Armstrong)⁴⁰. Sul piano delle commesse non c'era sostanziale differenza, poiché sia gli uni che gli altri dipendevano dal governo. Questa realtà divenne del tutto manifesta all'indomani della firma della Triplice alleanza, quando il riarmo prescritto dall'accordo riversò sugli stabilimenti una messe di ordinazioni ministeriali, cui si accompagnarono da un lato una politica protezionistica tesa ad avvantaggiare la siderurgia – le tariffe del 1887, in merito alle quali Candeloro parla di «trasformismo allargato»⁴¹ –, dall'altro provvedimenti a sostegno della cantieristica.

Si è osservato come sovvenzioni e risarcimenti non fossero una esclusiva italiana, in quanto a essi ricorsero anche Francia, Gran Bretagna, Germania, Russia e Stati Uniti, sebbene confinandoli alle sole costruzioni navali militari⁴². Non può tacersi, in ogni caso, che i premi introdotti nel 1885, quindi ribaditi più volte fino alla grande guerra⁴³, consolidarono la dipendenza della cantieristica dal potere pubblico. Presentati come *una tantum*, tali interventi si trasformarono prima in abitudine, quindi in diritto/dovere: al governo il dovere di elargire, ai cantieri il diritto di ricevere. Seguendo questa logica si può comprendere perché, nel gennaio 1903, gli operai del cantiere di Palermo entrarono in sciopero protestando contro le pressioni esercitate dai parlamentari marchigiani sull'esecutivo per l'assegnazione ad Ancona di alcuni traghetti, la cui commessa – a parere dei palermitani – spettava «di diritto» al capoluogo siciliano⁴⁴.

Il piano decennale di aiuti alla cantieristica prese spunto dall'inchiesta parlamentare del 1881-1882 sullo stato della marina mercantile, di cui fu relatore il ligure Boselli, il quale tradusse in parlamento i *desiderata* di Piaggio, Cravero e Rubattino, che riuscirono così a «trasferire a scala nazionale i meccanismi del capitalismo genovese»⁴⁵. Avviato con la legge n. 3597/85, il piano di aiuti riversò sulla cantieristica capitali calcolati intorno ai 37 milioni di lire, tuttavia la crisi economica che colpì il Paese a partire dal 1889 smorzò non poco gli effetti positivi di queste misure, tanto che alla fine gli esiti furono «molto modesti»⁴⁶. Allargando il campo di indagine fino alla prima guerra mondiale si può notare – con Romeo⁴⁷ – che dei 186 milioni complessivamente stanziati dallo Stato per la marina, 76 furono fruiti dagli arsenali, i quali produssero 7000 t di naviglio nel triennio 1894-1896 e 34.000 t nel primo decennio del nuovo secolo, attestandosi molto al di sotto delle loro reali potenzialità, stimate intorno alle 100.000 t annue. Intanto, interessi e confini di siderurgia e cantieristica si mescolavano per mezzo di colossi siderurgici come la Terni, l'Ansaldo⁴⁸, la Siderurgica

di Savona e l'Elba, i cui proprietari – Odero, Orlando, Piaggio – erano gli stessi che possedevano i maggiori arsenali privati del paese.

È in seno a questo paesaggio industriale che si colloca la riattivazione del cantiere di Ancona nel 1899. La crisi del 1889-1896 si abbatté in special misura sulle industrie siderurgiche e meccaniche, risultando particolarmente rovinosa per l'economia ligure nel quinquennio 1891-1895. Tuttavia, la congiuntura danneggiò non soltanto i grandi impianti del nord, ma anche le industrie del centro e, fra queste, lo stabilimento dorico. Ecco spiegate le difficoltà di Cottrau a mantenere livelli produttivi e occupazionali in linea con le aspettative; ecco spiegato l'inatteso disimpegno della ditta Manzi, disposta a sopportare la perdita del deposito versato pur di non lasciarsi invischiare nel cantiere anconitano; ecco soprattutto spiegata nel 1895 l'inutile visita di Orlando, colui che dieci anni più tardi sarebbe tornato sui suoi passi e avrebbe rilevato la fabbrica, inserendola in una vasta operazione che muoveva dalla scalata alla Terni.

L'esaurirsi della crisi e la simultanea inaugurazione di un periodo d'oro per l'industria nazionale (1896-1906) coinvolsero anche l'arsenale di Ancona. Fino all'ultimo i fratelli Kane tennero il segreto sulla società genovese che si era offerta di rilevarlo, tanto che solo nel gennaio 1899, al momento della sua costituzione legale, la stampa riuscì a pubblicarne il nome: Officine e cantieri navali liguri-anconitani⁴⁹. Alla sua guida era Ferruccio Prina, speculatore finanziario prima che industriale⁵⁰, vicino agli interessi di alcune grandi famiglie del capitalismo italiano. Accolto come «l'uomo della provvidenza», Prina sembrava possedere tutte le qualità che erano mancate agli imprenditori locali: aveva denaro da investire, non temeva il rischio, appariva lungimirante e ottimista circa il futuro dell'arsenale. Comune e Camera di Commercio non esitarono ad affidargli la gestione di uno stabilimento di cui da tempo si voleva la ripresa. Era tale la loro fretta di riaprire il cantiere che accettarono un deposito cauzionale irrisorio – 2000 lire, mentre nel 1894 la ditta Manzi era stata costretta a versarne 15.000 –, quindi sottoscrissero la possibilità per i nuovi concessionari di estendere a quarantacinque anni la durata della gestione, originariamente prevista per venticinque, da ultimo riconobbero a Prina anche il diritto «di asportare le macchine [...] sebbene infisse al suolo e alle mura»⁵¹, ovvero di ristrutturare lo stabilimento come meglio avesse creduto.

Senza dubbio, sul precipitare della decisione nel gennaio 1899 influì notevolmente l'eco provocata dai moti del 1898 e, in particolare, dai «fatti di Ancona»: la classe dirigente, uscita dalla crisi di fine secolo su posizioni rifor-

miste e costituzionali, premette sul blocco siderurgico-navale affinché desse uno sbocco occupazionale alla tensione che si era accumulata in città, ormai qualificatasi quale centro di sovversivismo anarchico, repubblicano e socialista⁵².

In forma di società per azioni, i Cantieri liguri-anconitani versarono all'atto di costituzione un capitale di 300.000 lire, proponendosi comunque di raddoppiarlo in breve tempo attraverso la vendita di azioni del valore unitario di 500 lire, promessa mantenuta qualche mese più tardi e di poco precedente a un ulteriore aumento del capitale sociale, che alla fine del 1899 raggiunse i 2.000.000 di lire. Come preventivato, Prina mise subito mano al vecchio cantiere, facendo costruire un binario interno per facilitare il trasporto dei materiali e commissionando alla ditta Tosi un motore da 150 cv che sostituì i due da 10 e 30 cv ereditati dalla gestione Cottrau. All'inizio del 1900 lo stesso Prina, accompagnato dal direttore del cantiere (Ferrero) e da Edward Kane, si recò a Londra per l'acquisto di un bacino galleggiante all'avanguardia da installare dinanzi allo stabilimento, così da permettere la costruzione di navi di grosso tonnellaggio.

Ma l'arsenale dorico diventò davvero e in breve tempo una grande fabbrica? Era questo che, sin dagli anni Ottanta, gli enti locali avevano preteso da chiunque si fosse proposto di rivitalizzarlo ed era questo che la società genovese aveva promesso per convincerli della bontà del suo progetto. Individuare la scala effettivamente raggiunta dal cantiere in età giolittiana non è però agevole poiché i dati dei quali disponiamo su produzione, manodopera e impianti appaiono fra loro contraddittori. Osserviamoli.

Si era lasciato Prina alle prese con il bacino galleggiante Clark&Standfield, che fu infine acquistato per un milione di lire, ma di cui il cantiere dorico non si giovò mai. L'8 ottobre 1904, infatti, il bacino venne inaugurato a Venezia nel canale della Giudecca, dove era giunto al traino di un rimorchiatore della Navigazione generale italiana. Gli estenuanti lavori di adattamento del porto di Ancona per accoglierlo avevano a lungo posticipato la sua posa, finché Prina – nel 1904, appunto – aveva preso atto che le commesse giunte all'arsenale non giustificavano una struttura così importante e la vendette. Ciò non significa che il cantiere fosse rimasto quello di fine Ottocento, specie in termini di estensione fisica. Nel 1886, all'epoca di Cottrau, l'arsenale insisteva su 14.000 mq, 3900 dei quali coperti; nel 1899 – dunque, all'inizio della gestione Prina – la superficie occupata era salita a 20.000 mq, con un notevolissimo incremento degli spazi protetti (12.000 mq); nel 1906 l'area complessiva di fabbrica si era quasi triplicata (50.000 mq) e doppia era la zona al riparo (21.000 mq). Si tratta di progressi

di rilievo, il cui valore aumenta se si considera che nei successivi vent'anni l'arsenale non avrebbe registrato ampliamenti significativi⁵³.

Nel primo decennio del secolo si notò una decisa crescita anche sul versante dei macchinari. Al momento della riapertura erano entrati in azione soltanto otto reparti; nel 1911 l'arsenale poteva invece contare su nove officine (costruzioni in ferro, carpentieri in legno, calderai in ferro, fucinatori meccanici, aggiustaggio e montaggio macchine, torneria per la lavorazione dei macchinari, fonderie in ghisa e bronzo, modellisti e falegnami, zincatura), cui si aggiungevano i forni a gas «per la lavorazione e la sagomatura delle lamiere e cantoniere»⁵⁴, la fonderia in bronzo, il reparto attrezzisti e la sala tracciatori. Alla necessaria forza motrice il cantiere provvedeva da sé grazie a generatori di energia a vapore ed elettrica. Sempre nel 1911 il censimento per l'industria sancì che l'arsenale era finalmente un'impresa dalle grandi dimensioni, comparabile sotto vari punti di vista a quelle presenti nel triangolo industriale⁵⁵.

Per quanto rilevante, questo giudizio non risolve il problema di quale fosse l'effettiva scala del cantiere dorico. Dallo spoglio del registro relativo alle costruzioni eseguite nel periodo 1899-1915⁵⁶ emerge infatti un'accentuata rarefazione delle commesse, che contrasta con gli andamenti coevi delle grandi aziende. In sedici anni furono varati ad Ancona sedici piroscafi, cinque dei quali con stazza lorda inferiore alle 500 t, due transatlantici, un ferry boat, una motonave e un rimorchiatore, più una discreta quantità di pontoni, barche e bette da trasporto merci, in realtà poca cosa rispetto alle prospettive con cui Prina aveva rilevato la fabbrica. Dai registri mancano i lavori compiuti per conto delle ferrovie⁵⁷, ma includerli non muterebbe granché l'esito dell'analisi, sebbene appaia frequente il ricorso a essi nei momenti di stasi forzata, allo scopo di mantenere comunque attive le officine. Le tre ondate di licenziamenti che si ebbero nel periodo considerato⁵⁸ testimoniano il sensibile scarto fra le potenzialità dell'arsenale e il basso profilo cui esso si trovò costretto.

Sulla mancata esplosione produttiva del cantiere incisero anche le difficoltà nelle forniture di materie prime. All'inizio del Novecento l'arsenale di Ancona doveva sopportare costi di trasporto molto alti, che ne ridussero la competitività. Nel 1914 l'aggravio rispetto agli stabilimenti di Riva Trigoso e Palermo, che al pari di quello dorico facevano parte dei Cantieri navali riuniti, era di circa 12-15 lire a tonnellata. I Piaggio cercarono di coinvolgere il Comune e la Camera di commercio, chiedendo loro un sostanzioso contributo a copertura della differenza di spesa⁵⁹. La risposta negativa degli enti locali costrinse alla formulazione di

progetti alternativi, come ottenere dal governo una tariffa speciale per il trasporto ferroviario, oppure acquistare il materiale direttamente dall'Austria⁶⁰. Lo scoppio della grande guerra procrastinò la soluzione di un problema che comprova la marginalità dell'arsenale dorico in quel periodo: non erano solo i cantieri liguri a godere di condizioni migliori, ma persino quello palermitano, grazie a un più agevole collegamento via mare con i centri siderurgici, riusciva ad assicurarsi materie prime a prezzi più bassi.

Tutto questo penalizzò l'arsenale dorico, contribuendo a impedirgli uno sviluppo in linea con le attese d'inizio secolo. Invero, il blocco temporale 1899-1915 andrebbe suddiviso in tre parti – la prima inerente alla gestione dei Cantieri liguri-anconitani (1899-1906), la seconda relativa alla fase Odero-Orlando (Cantieri navali riuniti, 1906-1912), l'ultima riguardante i Piaggio (sempre Cantieri navali riuniti, dal 1912 in avanti) –, il che consentirebbe di cogliere nel volume dei lavori svolti un andamento difforme, il quale però non sembra poter modificare nella sostanza le precedenti considerazioni. A esclusione della sfavorevole congiuntura del 1907-1908, quelli qui studiati non furono anni di crisi né per l'economia nazionale né specificamente per la cantieristica, tanto che pare giustificata la deduzione secondo la quale i disagi dello stabilimento anconitano fossero imputabili nient'altro che alla sua scarsa competitività rispetto agli omologhi cantieri italiani e stranieri⁶¹. Per quanto riguarda la manodopera, Segreto rileva che nel 1911 erano presenti nella Penisola circa mille aziende con oltre duecentocinquanta occupati ciascuna e, fra queste, un centinaio con almeno mille addetti; egli aggiunge poi che, fra gli elementi caratterizzanti la modernizzazione economica italiana del primo Novecento, fu la sindacalizzazione dei lavoratori dell'industria⁶². Accogliendo queste due prospettive – livello occupazionale e rappresentanza sindacale – e osservando da esse il cantiere anconitano, si perviene a risultati interessanti.

tab. 1 - *Andamento occupazionale nel cantiere di Ancona: 1899-1915*

<i>anno</i>	<i>operai</i>	<i>anno</i>	<i>operai</i>
1899	300	1907	1200
1900	500	1912	1000
1902	1500	1913	920
1903	600	1914	1000
1905	1200	1915	900

Come può notarsi dalla tab. 1, il numero di operai superò costantemente le duecentocinquanta unità, oltrepassando a più riprese quota mille. A questo alto livello quantitativo della manodopera non corrispose un altrettanto elevato grado di sindacalizzazione. La lega di mestiere ebbe vita travagliata: sorta nel 1900, non solo non riuscì ad attirare tutti gli operai dello stabilimento, ma rifiutò addirittura di aderire alla locale Camera del Lavoro, restandone volontariamente esclusa fino al primo dopoguerra. Scioltasi nel 1903, tentò senza successo di ricostruirsi due anni più tardi, riuscendo nell'impresa soltanto nel marzo 1915.

Le cause che provocarono questo fallimento sindacale sono di varia natura: anzitutto, l'esistenza di una Società di Mutuo Soccorso voluta nell'estate del 1899 dallo stesso Prina, alla quale si affiancò qualche mese dopo una Scuola per operai ricavata nei locali della fabbrica, esempi di un blando paternalismo industriale che temperò le istanze più radicali della manodopera. In secondo luogo, la tradizione anarchica dei ceti popolari anconitani, che nel cantiere resisté particolarmente a lungo, sollecitando quel carattere refrattario alle organizzazioni di rappresentanza che marcò gli arsenalotti per almeno quindici anni. Infine, si considerino le discrete condizioni salariali, che sembravano rendere meno necessaria l'attività del sindacato.

È il caso di soffermarci sull'ultima delle cause appena elencate. «I salari di fame [...] restavano salari di fame», scriveva Morandi⁶³, generalizzando situazioni che, di settore in settore, di azienda in azienda, erano nient'affatto omogenee fra loro. In uno studio sui lavoratori anconitani in età giolittiana, Mentrasti⁶⁴ ha opportunamente sottolineato il disorientamento patito da operai che, avvezzi agli orari e alle regole del lavoro artigianale e giornaliero, si ritrovarono all'improvviso inquadrati nel cantiere, cioè in una realtà produttiva fatta di due direzioni (una locale, l'altra genovese), di capi-reparto, di sorveglianti e di multe comminate a ogni anche minima infrazione. E poi, il cottimo, lo straordinario, il turno festivo e quello notturno. Il potere d'acquisto salariale per gli arsenalotti era basso e inversamente proporzionale al disagio sopportato dalle famiglie. Occorre però riflettere sul rapporto fra la loro condizione, che va senz'altro considerata di relativo "privilegio", e quella delle altre categorie presenti sul territorio cittadino e provinciale.

Nell'Ancona del primo Novecento, gli operai del cantiere appaiono fra i lavoratori meno inclini allo sciopero. Dal giugno 1901 al marzo 1915 furono soltanto sette le astensioni dal lavoro registrate nell'arsenale, cinque delle quali non superarono i tre giorni. Si dirà che ciò si dovette alla scarsa sindacalizzazione cui

si è fatto cenno, ma in questo modo si finirebbe per confondere causa ed effetto. Se si rintracciano infatti le motivazioni di questi scioperi, ci si accorge che la leva salariale ricorre pochissimo, due volte soltanto, nel luglio 1907 e nel marzo 1915, quando a sollevarsi furono gli operai più giovani, i peggio pagati, alle cui rivendicazioni i più anziani diedero un timido appoggio. Per il resto, le agitazioni all'arsenale si ebbero contro i licenziamenti (giugno 1901, aprile 1911) e in adesione a scioperi generali (settembre 1904, maggio 1906, ottobre 1909, agosto 1913). Comparando questi dati con quelli relativi ad altre categorie – per esempio i muratori, i pastai, i fornai, gli zuccherieri⁶⁵ –, ne esce l'immagine di un gruppo piuttosto tiepido sul piano rivendicativo e il cui ruolo politicamente e sindacalmente trainante avrebbe cominciato a imporsi non prima del biennio rosso. La paga media degli arsenalotti anconitani all'inizio del secolo si aggirava attorno alle 3 lire giornaliere, in linea con l'andamento stimato da Vera Zamagni su scala nazionale per il medesimo periodo⁶⁶; tale paga, in realtà, era superiore a quella percepita dagli operai occupati nelle botteghe o nelle altre fabbriche della provincia⁶⁷. La scarsa propensione dei lavoratori del cantiere allo sciopero potrebbe dunque spiegarsi con la consapevolezza di essere manodopera "privilegiata", timorosa di perdere un salario che era fra i migliori allora garantiti in città. Inoltre, quello all'arsenale era ritenuto un lavoro "sicuro", in ogni caso meno esposto di altri all'aleatorietà che caratterizzava, ad esempio, i facchini portuali, loro vicini.

Dal 1899 al 1912 il contratto di concessione del cantiere passò di mano tre volte, senza tuttavia che ciò comportasse un vero ricambio del quadro industriale, poiché a capo restarono sempre i liguri (Prina, Odero, Piaggio). L'intervento "straniero" fu certo determinante per la riattivazione dell'arsenale e a esso corrispose un prezzo non monetario che i gestori accollarono alla città, cercando di ridurre la fabbrica ad appendice dei cartelli settentrionali. A questo proposito, Ercole Sori osserva che «la nascita del cantiere si inquadra in quella complessa divisione e occupazione del territorio nazionale operata con sempre maggiore intensità durante i primi 15 anni del '900 dai nascenti gruppi oligopolistici italiani in via di cartellizzazione e concentrazione finanziaria»⁶⁸. Fu allora che una serie di settori – chimica, elettricità, cemento, zucchero, siderurgia e cantieristica – estesero la loro originaria sede territoriale (il triangolo), finendo per inglobare aree e regioni via via più lontane. In questo quadro, l'arsenale di Ancona rivestì un ruolo di rilievo nelle strategie dei vari gruppi che lo controllarono, in quanto strumento di pressione sullo stato. Prina, Orlando e Piaggio si offrono

infatti di assumere la gestione del cantiere, garantendo lavoro e smorzando così le tensioni sociali di cui la città si era resa protagonista alla fine dell'Ottocento; quale contropartita, però, essi pretesero dal governo commesse, la cui mancata attribuzione fu non di rado motivo di lamentela e di scontro.

L'ingresso del capitale "straniero" nella maggiore industria della zona, per quanto necessario, provocò la reazione campanilistica dei notabili e delle autorità locali, che presero a rivendicare l'identità anconitana del cantiere, spesso scadendo nella retorica peggiore e riesumando strumentalmente le antiche tradizioni cittadine, talvolta però lasciando trasparire un afflato sincero. Questo sforzo pubblicistico e oratorio, teso a impedire che la fabbrica si facesse corpo estraneo all'interno dello spazio in cui era fisicamente inserito, fu incessante. Certo, il rapporto empatico che venne configurandosi fra gli anconitani e l'arsenale si doveva in primo luogo a motivi pratici: all'epoca, lo stabilimento dava lavoro a centinaia di persone, dunque era naturale che queste, le loro famiglie e le autorità si preoccupassero del suo andamento. Non sembra, però, che la questione possa esaurirsi in un calcolo di convenienza, poiché ciò non sarebbe in grado di spiegare l'assoluto rispetto per gli impianti e per la produzione mostrato dagli operai del cantiere durante l'occupazione di fabbrica del settembre 1920, né la loro strenua difesa delle macchine durante l'ultima fase del secondo conflitto mondiale⁶⁹. Senza scomodare un'etica del lavoro che probabilmente era ad Ancona non più che altrove, la causa di questi comportamenti è forse da rintracciarsi nella fiducia che sin dal debutto del Novecento gli anconitani riposero nell'arsenale e che ne fece un'industria-simbolo, da cui avrebbe dovuto prendere slancio l'atteso sviluppo economico dell'intera provincia. Il cantiere restò anche negli anni seguenti un punto fermo della vita locale, e non solo per l'ingombrante collocazione nel porto dorico o per il mito che ricoprì alcune fra le più vivide rivendicazioni sindacali dei suoi operai nel secondo dopoguerra, ma perché si era ormai compiuta un'identificazione fra i suoi accidenti e quelli del resto della città.

Fu con Piaggio (1912) che, accantonati i paludamenti filantropici e paternalistici della prima ora, il cantiere assunse un profilo aziendale più concreto, affrancandosi via via dal controllo degli enti locali, anche se questi ultimi continuarono a svolgere un'opera incessante a favore dell'arsenale attraverso uno spettro di interventi giocato lungo due direttrici: l'una, che si indirizzava ai concessionari dello stabilimento, cui si insisté a chiedere il rispetto degli impegni assunti soprattutto circa la manodopera; l'altra, che si rivolgeva al governo, nella

speranza di strappare ordinazioni⁷⁰. In questa seconda azione i politici locali vennero supportati dagli stessi gestori, che avevano già ampiamente sperimentato l'importanza di ritagliarsi canali privilegiati di dialogo con i ministeri competenti. Alla lobby degli industriali genovesi si aggiunse allora quella, meno potente e forse troppo chiassosa, dei parlamentari marchigiani, disposti – se del caso – anche ad appartarsi in una sala della Camera dei Deputati per decidere la strategia da adottare nei riguardi dell'esecutivo⁷¹.

Benché la maggior parte dei commenti coevi inducano a credere il contrario, la politica delle pressioni sul governo pagò. Scorrendo la lista dei committenti nel periodo 1899-1915 (tab. 2), compaiono infatti per quattro volte le Ferrovie dello Stato, così come la Regia Marina, mentre i restanti lavori furono ordinati per lo più da aziende collegate ai gestori dell'arsenale, tra cui spicca la Navigazione generale italiana, che faceva capo – com'è noto – all'Ansaldo e allo stesso gruppo Piaggio. Nell'elenco compare una sola richiesta straniera, peraltro di modesta entità, proveniente dall'Uruguay, prova dell'inconsistenza del cantiere anconitano nel mercato internazionale.

tab. 2 - *Costruzioni eseguite nel cantiere di Ancona: 1899-1915*

anno	tipo di costruzione	committente	stazza lorda (t)
1902	piroscafo da carico	Società Bonanno, Palermo	3954
1903	piroscafo da carico	F.lli Cappellini, Genova	2828
	piroscafo da carico	Soc. Siderurgica, Savona	3954
	piroscafo misto	Società Uruguayana	1022
1904	bacino galleggiante	–	–
1905	ferry boat	Ferrovie dello stato	–
1906	transatlantico	Soc. La Veloce, Genova	5025
	piroscafo da carico	Soc. Torinese di Navigazione	4636
1908	transatlantico	Navigazione Generale Italiana	7865
	pontoni tragheto (3)	Ferrovie dello Stato	–
1909	bette per munizioni (9)	Regia Marina	29,5
	barca trasporto melassa	–	–
1910	piroscafo misto	Ferrovie dello Stato	2161
	pontoni armati (3)	Regia Marina	–

segue

segue

1911	motonave passeggeri	F.lli Cagnoni, Ravenna	395
	barche trasporto carbone (10)	Regia Marina	–
	bette trasporto ceneri (10)	Regia Marina	–
1912	piroscafo misto	Soc. Siciliana di Navigazione	332
	piroscafi passeggeri (5)	Soc. Napoletana di Navigazione	411, 412, 355 354, 181
1913	piroscafo merci passeggeri	Società M.ma Italiana di Navigazione	1579
	piroscafo da carico	Navigazione Generale Italiana	5398
1914	piroscafo da carico	Navigazione Generale Italiana	5398
	pontoni cisterna per nafta (3)	Regia Marina	–
	rimorchiatore	Società Ligure d'Armamento, Genova	–
1915	piroscafo misto	Società Sicilia, Palermo	3044

In definitiva, esistono argomenti favorevoli e contrari intorno al quesito se in età giolittiana il cantiere navale di Ancona fosse o meno una grande fabbrica. I dati su impianti e macchine guidano verso una risposta affermativa, poiché rientrano negli intervalli accettati come sintomatici della grande impresa, però i singoli caratteri della manodopera, l'instabile andamento occupazionale e soprattutto l'inadeguato livello produttivo, troppo condizionato dalle commesse statali, suggeriscono l'opposto. Probabilmente, allora, ci si avvicina al vero concludendo che in quegli anni l'arsenale dorico vide sfruttare le sue notevoli potenzialità soltanto in parte, sia a causa di ostacoli oggettivi – es. gli elevati costi di trasporto delle materie prime –, sia di scelte imprenditoriali talvolta inopportune, sia infine di un turnover gestionale così alto da impedire l'attuazione di piani aziendali di medio-lungo periodo.

Note

1 Cantieri liguri-anconitani (1899-1906), quindi Cantieri navali riuniti prima di Odero e Orlando (1906-1912), poi di Piaggio (1912-1970), infine Iri-Fincantieri (1970-).

2 Fra gli studi relativi ai maggiori cantieri navali italiani fra Ottocento e Novecento: F. Babudieri, *Squeri e cantieri a Trieste dal '700 agli inizi del '900*, Trieste 1986; P. Fragiocomo, *La grande fabbrica la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una company town 1860-1940*, Milano 1997; G. Gerolami, *Cantieri riuniti dell'Adriatico. Origini e*

sviluppo 1857-1907-1957, Trieste 1957; V. Marchi e M. Cariello, *Cantiere Fratelli Orlando: 130 anni di storia dello stabilimento e delle costruzioni navali*, Livorno 1997; N.B. Lo Martire, *I cantieri navali di Taranto*, Taranto 1990; P. Sema, *Il cantiere S. Rocco: lavoro e lotta operaia. 1852-1982*, Trieste 1989; P. Stefanini, *Storia del cantiere navale Luigi Orlando di Livorno dal 1866 al 1915*, Livorno 1983; C. Vernacore, *Il cantiere navale di Castellamare di Stabia 1780-1983*, Napoli 1987.

3 R. Giulianelli, *Arsenalotti. Il cantiere navale di Ancona dalla barriera gregoriana alla seconda guerra mondiale*, Ancona 2000.

4 L'arsenale, anzi il *terzenale*, come allora fu chiamato, «era composto di tre vaste tettoie contigue e parallele, formanti un grande quadrato, difeso all'intorno da un muro di cinta con grosse torri agli angoli. Aveva due piani inclinati, o scali, per il varo; e nel centro era un ingresso al mare per mezzo di un arco praticato sulla muraglia, donde le galee e le navi costrutte o racconciate uscivano all'aperto per essere condotte nel porto. Quivi la casa del capitano; quivi i magazzini per il bitume, per i cordaggi, per gli attrezzi, per tutto ciò che fosse occorrente alle maestranze. Due moli convergendo ad angolo formavano la darsena, che serviva di ricovero ai legni ed era la notte rinchiusa per la difesa da una catena: non molto lontano era il mandracchio» (M. Maroni, *L'arsenale di Ancona*, Fano 1901, p. 16).

5 S. Anselmi, *Da Goro a San Benedetto del Tronto: il commercio marittimo*, in Id., *Adriatico. Studi di storia. Secoli XIV-XIX*, Ancona 1991, p. 365.

6 M. Ciani e E. Sori, *Ancona contemporanea 1860-1940*, Ancona 1992, p. 62.

7 G. Pedrocco, *I porti, la marineria e la cantieristica del litorale adriatico*, in G. Pedrocco e P.P. D'Atorre, a cura di, *Archeologia industriale in Emilia Romagna Marche*, Cinisello Balsamo 1991, p. 172.

8 *Ivi*.

9 Nel novembre 1842 la Camera di Commercio fece affiggere un manifesto per le strade di Ancona, invitando i benestanti della città a contribuire ai lavori per l'arsenale. Benché non se ne conosca l'esito, questa iniziativa testimonia l'interesse degli abbienti per la ripresa del cantiere.

10 Il card. Tosti.

11 Le imbarcazioni realizzate in quel periodo furono: Fede, Fride, Lorenzo Valerio, Nettuno, Nuova rondine, Rosina, Vincenzo, Elvezia e Adria Dorica.

12 E. Sori, *Dalla manifattura all'industria (1861-1940)*, in S. Anselmi, a cura di, *Storia d'Italia. Le regioni dall'unità a oggi. Le Marche*, Torino 1987, p. 324. Fra le industrie "storiche" delle Marche andrebbe probabilmente inserita anche la manifattura tabacchi di Chiaravalle, sulla quale si può vedere Pedrocco in L. Garbini, A. Martellini, G. Pedrocco, *Storia di una diversità. Chiaravalle tra Settecento e Novecento*, Chiaravalle 2000, pp. 13-33.

13 S. Anselmi, *Dall'agricoltura all'industria diffusa*, in *Fare industria nella marca d'Ancona. Storia, caratteristiche e prospettive di un sistema di imprese nel cuore del modello marchigiano*, Falconara 1995, p. 46.

14 R. Marcellini, *Ancona dopo l'unità*, in «Proposte e ricerche», 26, 1991, p. 234.

15 E. Sori, *Dalla manifattura all'industria*, cit., p. 320.

16 M. Natalucci, *Ancona attraverso i secoli*, vol. III, Città di Castello 1960, p. 311.

17 M. Ciani e E. Sori, *Ancona contemporanea*, cit., p. 194.

18 E. Sori, *Evoluzione della struttura industriale, fattori di sviluppo e di localizzazione dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, in *Fare industria nella marca d'Ancona*, cit., p. 59. Sul tema già Id., *Lineamenti dei processi di urbanizzazione e sviluppo economico delle Marche, 1871-1961*, in «Quaderni storici delle Marche», 11, 1969, pp. 361.

19 F. Amatori, *Alle origini dello sviluppo industriale marchigiano: gli anni dall'unità alla prima guerra mondiale*, in «Proposte e ricerche», 15, 1985, p. 62.

20 F. Amatori, *Dalla protoindustria all'industrializzazione diffusa (1861-1980)*, in S. Anselmi, a cura di, *La Provincia di Ancona. Storia di un territorio*, Roma-Bari 1987, p. 173.

21 E. Sori, *Evoluzione della struttura industriale, fattori di sviluppo*, cit., p. 71.

22 F. Amatori, *Dalla protoindustria all'industrializzazione diffusa*, cit., p. 177.

23 In merito agli opifici della provincia anconitana di fine Ottocento, Moroni ha notato che «l'organizzazione del lavoro resta a lungo immutata; spesso prevale la lavorazione a mano ed anche le maggiori fabbriche assomigliano più ad una raccolta di gruppi di artigiani tradizionali, distinti al loro interno da un gran numero di qualifiche, che ad una concentrazione di lavoratori dipendenti con qualifica generica ed omogenea, di "operai massa", insomma» (M. Moroni, *Il mondo del lavoro*, in S. Anselmi [a cura di], *Fare industria*, cit., p. 162).

24 G. Bevilacqua, *Il varo del S. Michele*, in «Rivista marchigiana di scienze, lettere, arti e industrie», 8, 1871, p. 127.

25 G. Bevilacqua, [senza titolo], in «Rivista marchigiana di scienze, lettere, arti e industrie», 19, 1872, p. 315.

26 Il commento di Labriola è riportato in E. Santarelli, *Le Marche dall'unità al fascismo. Democrazia repubblicana e movimento socialista*, Urbino 1983 [1964], p. 32.

27 Elia fu tra quei notabili dell'Anconitano molto vicini alla massoneria. Prese parte di una commissione di studi sociali presieduta da Ernesto Nathan e Adriano Colocci, come si nota in M. Severini, *La rete dei notabili. Clientele, strategie ed elezioni politiche nelle Marche in età giolittiana*, Venezia 1998, p. 96.

28 In particolare, Elia prese contatto con le aziende Cottrau e Ansaldo.

29 M. Maroni, *L'arsenale di Ancona*, cit., p. 50.

30 Sulla effettiva portata dell'intervento "straniero" nelle Marche di fine Ottocento si sono interrogati non pochi studiosi. Patrizia Sabbatucci Severini scrive ad esempio che «se è vero che questi [i capitali "stranieri"] non modificano la struttura produttiva locale, si deve anche dire che, fino a tutta l'età giolittiana, gli impianti che richiedono investimenti di qualche consistenza, o che sfruttano, talvolta con tecniche di lavorazione nuove, le materie prime disponibili, sono dovuti ad iniziative esterne e che il loro ruolo nel potenziare e diversificare l'apparato produttivo delle zone più dinamiche (l'area costiera e della bassa valle dell'Esino, cioè quelle servite dai porti e poi dalla ferrovia), non è di poco momento» (P. Sabbatucci Severini, *La storia dell'industria nelle Marche: note e riflessioni*, in «Proposte e ricerche», 17, 1986, p. 113).

31 E. Sori, *Evoluzione della struttura industriale, fattori di sviluppo*, cit., p. 77. Nel business delle ferrovie, ancora una volta, giocò un ruolo di grande rilievo Elia, che riuscì a fare di Ancona «il polo di arrivo del minerale ferroso e del carbone, i cui traffici [fecero] emergere la dinastia dorica degli Jona» (R. Marcellini, *Ancona dopo l'unità*, cit., p. 242).

32 Il deposito cauzionale di 15.000 lire versato dalla ditta Manzi venne poi ripartito fra Comune e Camera di Commercio in misura rispettivamente dei 3/5 e 2/5 (Archivio di Stato di

Ancona [Asan], *Seduta del Consiglio comunale di Ancona, 12 maggio 1896*.

33 La giunta municipale si disse subito poco convinta della richiesta avanzata dalla ditta Salvatori-Nisi, riconoscendo però che la concessione avrebbe assicurato «il vantaggio di tener in movimento, conservar in buono stato il macchinario» (Asan, *Seduta del consiglio comunale di Ancona, 28 maggio 1898*). Nei primi mesi del 1898 una seconda impresa anconitana, quella di Antonio Passalacqua, si propose per la riattivazione del cantiere, ma la richiesta fu respinta perché limitata alla sola fonderia, mentre Salvatori e Nisi si dicevano disposti a riaprire l'intero stabilimento (R. Giulianelli, *Arsenalotti*, cit., pp. 18-19).

34 *La Camera di commercio industria e agricoltura di Ancona dalle origini ad oggi*, Falconara 1962, pp. 74-75.

35 Il sindaco Frediani, intervenendo nel dibattito consiliare sulla domanda di concessione presentata dalla ditta Salvatori-Nisi, commentò: «non sarà gran cosa; ma [...] un qualche avviamento verrà dato all'industria con vantaggio in ispecie per le classi lavoratrici» (Asan, *Seduta del consiglio comunale di Ancona, 28 maggio 1898*); anche il futuro sindaco Dari sostenne che l'attenzione si dovesse rivolgere soprattutto al «lavoro procurato agli operai» (Asan, *Seduta del consiglio comunale di Ancona, 28 dicembre 1898*). Questo spiega come mai al primo punto della richiesta avanzata dai fratelli Kane figurasse «l'obbligo da parte dei concessionari di esercitare nello stabilimento l'industria metallurgica con un personale che non dovrà essere inferiore ai 150 operai entro il termine di un anno dalla data della consegna dello stabilimento» (Asan, *Appendice A, Seduta del consiglio comunale di Ancona, 28 dicembre 1898*); l'articolo venne in seguito modificato nel senso che «l'obbligo relativo al numero degli operai dichiarato per 150 entro il termine di 1 anno dalla data di consegna, sarà invece di non meno di 50 operai al giorno entro il primo trimestre dalla consegna dello stabilimento e di 150 entro l'anno dalla consegna stessa. Gli operai saranno scelti preferibilmente fra quelli di Ancona e Provincia» (Asan, *Appendice B, Seduta del consiglio comunale di Ancona, 28 dicembre 1898*). All'inizio del 1902 la Società veneta di Breda si disse interessata all'acquisizione dell'arsenale dorico, che versava in quel momento in gravi difficoltà. Nel giugno rappresentanti della Camera di commercio e del Comune di Ancona incontrarono Breda a Venezia, pretendendo da lui l'impegno a mantenere il numero degli occupati al di sopra delle 1500 unità. Quattro anni dopo, per giustificare alla cittadinanza il passaggio della concessione dai Cantieri liguri-anconitani ai Cnr, gli stessi enti locali additarono il pericolo di licenziamenti cui si sarebbe andati incontro se non ci fosse stato un ricambio gestionale.

36 F. Amatori, *La grande impresa*, in F. Amatori, D. Bigazzi, R. Giannetti, L. Segreto, a cura di, *Storia d'Italia. Annali, 15, L'industria*, Torino 1999, p. 694.

37 V. Castronovo, *L'industria italiana dall'Ottocento a oggi*, Milano 1999 [1980], p. 67.

38 R. Romanelli, *L'Italia liberale 1861-1900*, Bologna 1990, p. 254.

39 P. Rugafiori, *Imprenditori e manager. Industria e Stato in Italia 1850-1990*, Milano 1995, pp. 47-48.

40 Gli arsenali di Stato vantavano dimensioni imponenti, tanto che già negli anni Sessanta quello di Taranto occupava circa 1500 lavoratori e quello di Napoli circa 3000 (L. De Rosa, *Panorama dell'industria metalmeccanica nell'ultimo decennio del secolo XIX*, in G. Mori [a cura di], *L'industrializzazione in Italia. 1861-1900*, Bologna 1977, pp. 304-305).

41 G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, vol. VI, Milano 1980 [1956], p. 329.

42 L. De Courten, *Per una storia della marina mercantile italiana dall'unità alla prima guerra mondiale*, in «Clio», 4, 1981, pp. 501-503.

43 I provvedimenti a sostegno della costruzione e della navigazione furono confermati, benché con modifiche al testo originale, nel 1896 (l. n. 318), 1901 (l. n. 176), 1906 (l. n. 260) e 1916 (l. n. 1030).

44 «L'Ordine. Corriere delle Marche», 11-12 marzo 1903.

45 P. Rugafiori, *Imprenditori e manager*, cit., p. 36.

46 L. Segreto, *Storia d'Italia e storia dell'industria*, in F. Amatori, D. Bigazzi, R. Giannetti, L. Segreto, *Storia d'Italia. Annali, 15, L'industria*, cit., p. 17.

47 R. Romeo, *Breve storia della grande industria in Italia 1861-1961*, Milano 1991, pp. 66-67.

48 Negli anni Novanta l'Ansaldo investì così copiosamente nella cantieristica che, dei 159 milioni di fatturato fra il 1897 e il 1907, ben 118 riguardavano la costruzione di navi militari (F. Amatori e A. Colli, *Impresa e industria in Italia dall'unità a oggi*, Venezia 1999, p. 54).

49 «L'Ordine», 2-3 gennaio 1899.

50 I trascorsi di Prina erano avvolti da non pochi misteri. Di lui si sapeva che era stato operaio nel cantiere Foce, poi macchinista per la Navigazione generale italiana, infine aveva aperto un saponificio in Liguria. Diceva di avere viaggiato moltissimo e queste esperienze gli erano tornate molto utili al momento di assumere il controllo di aziende di rilievo come l'Anonima mulini dell'Alta Italia. La sua carriera toccò il punto più alto nel 1905, quando assunse la carica di amministratore delegato della Terni, poco prima di rovinarsi con avventate operazioni borsistiche. Sui «borsaioli» alla Terni: F. Bonelli, *Lo sviluppo di una grande impresa in Italia. La Terni dal 1844 al 1962*, Torino 1975.

51 Asan, *Appendice A, Seduta del consiglio comunale di Ancona, 28 dicembre 1898*.

52 In merito si veda S. Anselmi, *Ancona e provincia nella crisi di fine secolo. I moti per il carovita*, Urbino 1969.

53 Nel 1927 l'area complessiva del cantiere ammontava a 55.000 mq, con una zona coperta di 24.000 mq (R. Giulianelli, *Arsenalotti*, cit., piantine 18, 19, 20).

54 *Il cantiere di Ancona. Sua origine e sua potenzialità attuale*, in «Rivista marchigiana illustrata», VIII, 1911, p. 139.

55 M. Ciani e E. Sori, *Ancona contemporanea*, cit., p. 472.

56 Il registro di produzione è uno dei pochissimi documenti della prima metà del Novecento conservati presso il cantiere navale anconitano, il quale possiede invece un ricco archivio fotografico che meriterebbe altra sistemazione rispetto a quella precaria sinora riservatagli.

57 Fino al 1911 il cantiere aveva realizzato, oltre alle costruzioni navali, 273 carri ferroviari, 17 caldaie e 55 cilindri per locomotive (*Il cantiere di Ancona. Sua origine e sua potenzialità attuale*, cit., p. 137).

58 Le tre ondate di licenziamenti si registrarono nella prima metà del 1901, nell'ultimo trimestre del 1902 (con il numero di occupati che crollò da 1500 a 600; cfr. tab. 1, *infra*) e nell'autunno del 1910.

59 Il contributo richiesto fu di 100.000 lire.

60 «Il Vecchio Lucifero», 21-22 marzo e 9-10 maggio 1914.

61 M. Ciani e E. Sori, *Ancona contemporanea*, cit., p. 489.

62 L. Segreto, *Storia d'Italia e storia dell'industria*, cit., pp. 28, 35.

63 R. Morandi, *Storia della grande industria in Italia*, Torino 1977, p. 149.

64 E. Mentrasti, *Salari, condizioni di lavoro e lotte dei cantieristi anconitani all'inizio del secolo*, in «Quaderni di Resistenza Marche», 3, 1982, pp. 41-63.

65 Sulla organizzazione sindacale e sugli scioperi del proletariato anconitano nel primo decennio del Novecento: R. Giulianelli, *Le origini della Camera del lavoro di Ancona (1900-1910)*, in *1900-2000. Cento anni di lavoro per il lavoro. Atti del convegno, Ancona 29 novembre 2000*, Ancona 2001, pp. 21-64.

66 V. Zamagni, *I salari giornalieri degli operai dell'industria nell'età giolittiana (1898-1913)*, in «Rivista di Storia Economica», 1, 1984, pp. 183-208.

67 E. Mentrasti esegue una comparazione salariale fra i cantieristi e i muratori, mostrando che i primi, sebbene godessero di una paga giornaliera inferiore, erano avvantaggiati perché il loro impiego era senza soluzione di continuità, al contrario dei secondi che lavoravano non oltre i duecento giorni all'anno (E. Mentrasti, *Salari, condizioni di lavoro e lotte dei cantieristi*, cit., p. 48).

68 E. Sori, *Evoluzione della struttura industriale*, cit., p. 85.

69 Sulla occupazione del 1920: R. Giulianelli, *Arsenalotti*, cit., pp. 167-177, mentre sul cantiere nella seconda guerra mondiale R. Lucio, *Il martello e la prua. Lotte operaie al cantiere navale di Ancona dalla liberazione al passaggio all'IRI*, Ancona 2001, pp. 23-24.

70 Le difficoltà in cui si trovò a vivere il cantiere anconitano fra XIX e XX secolo costituiscono una solida base per la "questione marchigiana", sollevata all'inizio del Novecento dal ceto dirigente locale, che accusò il governo di condurre una politica attenta esclusivamente agli interessi del nord. All'interno di questa protesta trovò luogo una interessante polemica a distanza fra Oliviero Zuccarini e Napoleone Colajanni (O. Zuccarini, *Le condizioni economiche delle Marche*, in «Rivista marchigiana illustrata», 4, 1906, pp. 103-108 e Id., *Le Marche ed il Mezzogiorno*, ivi, 6, 1906, pp. 177-180). L'agitazione "pro Marche" non raccolse successi tangibili, tuttavia può considerarsi «un sintomo interessante della vitalità di parte della borghesia regionale» (F. Amatori, *Le Marche in età giolittiana: economia, società, forze politiche*, in S. Anselmi, a cura di, *Economia e società: le Marche tra XV e XX secolo*, Bologna 1978, p. 218).

71 L'8 marzo 1901 i deputati marchigiani si incontrarono a Montecitorio per redigere un documento comune sulla ventilata cancellazione dei premi alla marina mercantile. Il testo, firmato infine da Barilari, Castelbarco, Falconi, Galletti, Mestica, Silvi, Valeri, Zannoni, Guarnieri e Sacconi, recitava: «I deputati delle Marche convenuti a Montecitorio [...], tenendo conto degli interessi di Ancona e della regione in armonia con gli interessi generali, riconoscono la convenienza di mantenere temporaneamente in equa misura i compensi per le costruzioni di navi nei cantieri nazionali e i premi di navigazione a difesa e incremento delle industrie navali e dei commerci marittimi; si riservano di tornare sull'argomento in altre adunanze per ulteriori deliberazioni nel corso della discussione del disegno di legge» («L'Ordine», 9-10 marzo 1901). L'intervento dei parlamentari seguì quello dell'amministrazione comunale, che circa un anno prima aveva inviato ai ministri del Tesoro e della Marina una lettera di analogo tenore («L'Ordine», 31 ottobre - 1 novembre 1899).

Patrimonio forestale e silvicoltura delle Marche nei secoli XIX e XX

di Emilio Chiodo

1. *Il patrimonio forestale delle Marche: stato attuale e problemi interpretativi.* La superficie forestale delle Marche oggi si estende, secondo i dati forniti dall'ISTAT, per circa 160.000 ettari¹. L'indice di boscosità, cioè il rapporto tra superficie forestale e superficie territoriale, è pari al 17%, cifra nettamente inferiore alla media nazionale. I boschi italiani coprono infatti quasi 6.850.000 ettari con un coefficiente di boscosità pari al 23%.

Riguardo alla composizione delle tipologie di bosco, le fustaie rappresentano solo il 19% della superficie forestale totale, contro il 74% dei cedui semplici²; anche la presenza di fustaie nelle Marche è nettamente inferiore rispetto alla media nazionale (43%) e ai valori di tutte le altre regioni italiane, ad eccezione dell'Umbria, dove i boschi ad alto fusto sono solo il 10% del totale.

La proprietà forestale è per la maggior parte privata, con oltre 100 mila ettari, pari al 63% del totale; un ruolo importante svolgono le proprietà classificate sotto la voce «altri enti», nella quale trovano principalmente spazio, oltre alle proprietà delle aziende pubbliche o degli enti ecclesiastici, le proprietà collettive, che possono assumere diverse denominazioni quali comunanze e università agrarie, regole o vicinie³, secondo le località in cui sono situate: insieme occupano il 22% delle superfici; le proprietà pubbliche dello stato e delle regioni e le proprietà dei comuni raggiungono il 16% delle superfici; non esistono invece differenze rilevanti nella composizione tra fustaie e cedui nelle diverse tipologie di proprietà.

La situazione della proprietà collettiva e della proprietà pubblica risulta essere peculiare nella regione rispetto alla media nazionale dove le proprietà comunali sono il 27% del totale (contro il 7% nelle Marche) e le proprietà di altri enti solo il 5%. Le statistiche fornite dall'ISTAT permettono un confronto sull'andamento nel tempo (almeno dal dopoguerra ad oggi) del patrimonio forestale regionale; esse non danno però pienamente conto di un fenomeno di crescita della