

Aurora Iannello

Il cantiere navale di Palermo: dalla ricostruzione postbellica all'espansione (1945-1956)

1. *Premessa.* Ogni grande stabilimento produttivo, a qualunque settore industriale appartenga, rappresenta un elemento fondamentale di trasformazione dell'economia, della società e degli equilibri politici all'interno dei quali si trova a operare. La ricostruzione in prospettiva storica delle vicende e del ruolo giocato da questi stabilimenti dovrebbe interessare non solo lo storico economico, ma anche chiunque si occupi di storia sociale e politica, sia a livello locale che – in alcuni casi – su scala molto più ampia.

I cantieri navali presentano alcune caratteristiche che rendono particolarmente evidente l'impatto della loro attività sulle realtà esterne. In primo luogo – almeno per quanto riguarda l'Italia – essi furono spesso i primi stabilimenti di grandi dimensioni a sorgere nelle città; inoltre, a differenza di molti impianti preferibilmente localizzati nelle periferie, i cantieri navali si svilupparono prevalentemente presso i porti cittadini, proprio nel nucleo dell'insediamento urbano, trasformandone precocemente il volto¹. Trattandosi, infine, di un'attività *labour intensive*, la costruzione di un cantiere navale segnò spesso una svolta nella storia del lavoro locale, creando le prime concentrazioni di operai e accelerando il processo di proletarianizzazione dei lavoratori provenienti dalle campagne.

È pertanto evidente come – al pari della storia dell'industria – la storia locale in generale non possa fare a meno di dare la giusta attenzione agli stabilimenti navalmeccanici. Nel caso dell'Italia centrale, il riferimento va immediatamente al cantiere navale di Ancona, il secondo nell'area (dopo quello di Livorno) per importanza e dimensioni: gli studi sulla sua storia² hanno messo

¹ Non mancarono tuttavia casi in cui vennero preferite le aree periferiche per la realizzazione dei nuovi stabilimenti, per ragioni di spazi e di costi. Ne sono un esempio i cantieri di Monfalcone e Sestri Ponente.

² Si veda R. Giulianelli, *Arsenalotti: il cantiere navale di Ancona dalla barriera gregoriana alla*

in luce non solo il ruolo rilevante giocato nel panorama della cantieristica italiana, ma anche l'impatto esercitato su oltre un secolo e mezzo di storia economica e sociale marchigiana.

Similmente, ma in maniera più limitata, il mio lavoro di ricerca ha avuto come oggetto la storia di un cantiere navale, visto contemporaneamente come luogo di produzione e luogo di trasformazione sociale: il cantiere navale di Palermo. Nato alla fine dell'Ottocento, questo cantiere rappresentò, fino ai primi anni Sessanta del secolo scorso, il maggiore stabilimento industriale siciliano. Le sue vicende furono per buona parte del Novecento legate a doppio filo a quelle dello stabilimento anconitano. Nel 1906, infatti – anno della creazione della società Cantieri navali riuniti (Cnr) che li acquisì entrambi –, le sorti dei due cantieri si unirono: da allora, le fortune e le crisi dell'uno si riversarono inevitabilmente sull'altro; entrambi subirono le scelte positive o errate della loro comune gestione; entrambi fecero parte dell'ultima ristrettissima cerchia di cantieri rimasti privati dopo la seconda guerra mondiale, in un settore quasi totalmente sotto il controllo dello stato; ed entrambi, nel 1973, confluirono infine sotto il controllo dell'allora finanziaria pubblica di settore, Fincantieri.

In questo breve saggio cercherò di ripercorrere le tappe fondamentali della storia del cantiere di Palermo dal secondo dopoguerra al 1956 – anno, come si vedrà, spartiacque sia per lo stabilimento siciliano che per quello marchigiano³.

2. *Il cantiere di Palermo e il cantiere di Ancona fino alla seconda guerra mondiale.* Quando le vicende del cantiere di Palermo si intrecciarono per la prima volta con quelle del cantiere dorico, quest'ultimo aveva già più di sessant'anni di attività alle sue spalle⁴. Lo stabilimento palermitano era invece molto più giovane, quasi appena nato: la sua costruzione era iniziata infatti solo nel 1898, per volontà dell'imprenditore siciliano Ignazio Florio Junior, che nello stesso anno aveva appositamente costituito la società Cantieri navali, bacini e stabilimenti meccanici siciliani⁵. Non riuscendo a realizzare i

seconda guerra mondiale, il lavoro editoriale, Ancona 2000; si veda inoltre R. Lucioi, *Il martello e la prua. Lotte operaie al cantiere navale di Ancona dalla liberazione al passaggio all'Iri*, il lavoro editoriale, Ancona 2000.

³ Le fonti aziendali utilizzate per questa ricerca provengono dall'archivio del cantiere navale di Palermo, di proprietà della Fondazione Fincantieri. Esso contiene materiale non ancora inventariato, per cui non è possibile fornire indicazioni archivistiche precise. I documenti citati nel corso della trattazione verranno semplicemente indicati come appartenenti alla serie Affari generali.

⁴ Si fa riferimento all'età del moderno cantiere navale di Ancona, la cui costruzione iniziò nel 1843. Tuttavia, l'attività cantieristica anconitana è in realtà molto più antica: il nuovo stabilimento venne infatti realizzato dove un tempo sorgeva il vecchio arsenale pontificio, le cui origini risalivano addirittura all'età romana (Giulianelli, *Arsenalotti*, cit., p. 12).

⁵ La storia della fondazione dello stabilimento tra il 1896 e il 1901 è stata dettagliatamente trat-

profitti desiderati, già nel 1905 Florio vendette il pacchetto di maggioranza della società ad Attilio Odero, allora proprietario dei cantieri di Sestri Ponente e della Foce a Genova, nonché azionista di maggioranza, insieme a Giuseppe Orlando, della Terni.

Fu proprio per volontà di Odero e Orlando che nel 1906 nacquero i Cnr, una società per azioni in cui confluirono le società proprietarie del cantiere di Ancona, di Palermo e del Muggiano (La Spezia) e che l'anno successivo acquisì anche il bacino di carenaggio di Messina. La creazione della nuova impresa cantieristica rientrava all'interno del piano, molto più ampio, che mirava alla costituzione in Italia di un gruppo meccanico-siderurgico verticalmente integrato, guidato dalla Terni.

Fallito tuttavia questo ambizioso progetto, nel 1912 la proprietà dei Cnr passò alla famiglia genovese Piaggio, proprietaria di un importante gruppo industriale attivo in vari settori, tra cui quello armatoriale, chimico e saccarifero⁶. Acquisiti i Cnr, i Piaggio ne decisero lo snellimento, cedendo il cantiere del Muggiano alla Fiat-San Giorgio e rinunciando anche al bacino di carenaggio di Messina. Alla società rimase quindi solo il controllo degli stabilimenti di Ancona e Palermo⁷.

Da quel momento fino al secondo conflitto mondiale, il cantiere di Palermo (così come quello di Ancona) attraversò fasi alterne di crescita e di crisi: dall'impennata dell'attività durante la prima guerra mondiale, alla depressione postbellica della cantieristica, alla consistente espansione del settore garantita dagli aiuti e dalle commesse assicurate dal governo fascista. Nei primi anni Trenta l'intera cantieristica nazionale fu travolta con violenza dalla crisi economica mondiale; la maggior parte delle aziende navalmeccaniche italiane si salvò dal fallimento solo grazie all'intervento dell'Iri, che le assorbì determinando la nazionalizzazione di circa il 90 per cento del settore. Il grosso della cantieristica privata rimase nelle mani della famiglia Piaggio, proprietaria, oltre che dei Cnr, anche della società Cantieri del Tirreno, che controllava gli stabilimenti di Genova Le Grazie e Riva Trigoso.

tata da Luca Stanchieri (L. Stanchieri, *Il cantiere navale di Palermo: dalla nascita alle prime agitazioni operaie*, in «Mediterranea ricerche storiche», 1, 2004, pp. 75-120).

⁶ La presenza della famiglia Piaggio nel settore armatoriale risale agli anni Venti dell'Ottocento, ma fu a partire dagli anni Settanta che la famiglia estese considerevolmente, sotto la guida del futuro senatore Erasmo Piaggio, i propri interessi industriali e finanziari nonché la propria influenza sulla politica nazionale. Per una storia dei Piaggio si veda *L'Italia dei Piaggio*, a cura di M. Canella e G. Maifreda, Nexo, Milano 2012.

⁷ Per la storia dei Cnr si veda R. Giulianelli, *Dalla Terni all'Iri. I Cantieri navali riuniti fra Stato e mercato (1906-1984)*, in «Imprese e storia», 38, 2009, pp. 35-77. Per la storia dell'attività della famiglia Piaggio nel settore armatoriale e cantieristico si vedano invece Id., *I Piaggio: la parabola di un grande gruppo armatoriale e cantieristico italiano (1875-1972)*, il Mulino, Bologna 2012 e Id., *Trasporti marittimi e navalmeccanica nel Novecento*, in *L'Italia dei Piaggio*, cit., pp. 141-181.

La seconda guerra mondiale portò inizialmente a un aumento delle commesse belliche per tutti i cantieri Piaggio, ma già nel 1943 il fuoco dei bombardamenti alleati travolse gli stabilimenti, bloccandoli o riducendo la loro attività al minimo.

Le sorti di Ancona e Palermo si divisero per qualche anno. Il cantiere di Ancona, requisito dai tedeschi, fu costretto a interrompere la propria attività a causa degli ingenti danni subiti. Quello di Palermo invece, anch'esso duramente colpito dai bombardamenti – sia aerei che sottomarini –, nel luglio 1943 venne requisito dagli angloamericani, che lo adibirono a propria base navale utilizzandolo per la riparazione di naviglio bellico⁸.

3. *Dalla ricostruzione postbellica all'espansione.* Il cantiere siciliano tornò nelle mani dei Piaggio solo il 15 dicembre 1945, alla fine di lunghe trattative per la derequisizione. Nei mesi precedenti, i Piaggio erano stati particolarmente abili nell'assicurarsi che lo stabilimento venisse loro restituito alle migliori condizioni possibili. Innanzitutto, erano riusciti a contrattare con l'Arar (Azienda rilievo alienazioni residuati)⁹ l'acquisto, a condizioni particolarmente vantaggiose, dei macchinari lasciati dagli americani nello stabilimento¹⁰. Nell'ottobre del '45 avevano inoltre ricevuto dall'Ufficio centrale per le requisizioni 6 milioni di lire – cifra ampiamente sovrastimata, grazie all'insistenza dei Piaggio – come indennità per le perdite subite a causa della requisizione¹¹. Infine avevano ottenuto, dal comando americano della base navale, la garanzia che tutti i circa 2.700 operai palermitani impiegati dagli alleati sarebbero stati licenziati prima della riconsegna del cantiere¹². In questo modo, i Piaggio poterono riassumere il personale dello stabilimento in maniera graduale, mano a mano che aumentavano gli impegni di lavoro; un vantaggio considerevole rispetto ad altri cantieri che, a causa del blocco dei licenziamenti – rinnovato alla fine della guerra dal governo di Unità nazionale – si trovarono ad affrontare nel secondo dopoguerra il grave problema del surplus di manodopera.

Al momento della derequisizione il cantiere si trovava nelle condizioni di riprendere, anche se a rilento, il proprio lavoro. Qualche officina portava ancora i segni dei bombardamenti del 1943, ma il bacino di carenaggio in muratura – da 22.000 tpl (tonnellate di portata lorda) – era intatto e funzio-

⁸ Giulianelli, *Dalla Terni all'Iri*, cit., p. 56.

⁹ Si veda L. Segreto, *Arar: un'azienda statale tra mercato e dirigismo*, Franco Angeli, Milano 2001.

¹⁰ Archivio di Stato di Palermo (Asp), *Prefettura gabinetto 1946-1965*, b. 814bis, Lettera dall'Ufficio Cnr di Palermo al prefetto di Palermo, 29 novembre 1946.

¹¹ Archivio Fincantieri di Palermo (Afp), *Affari generali*, Lettera del cantiere di Palermo alla sede Cnr di Genova, 1 settembre 1945.

¹² Asp, *Prefettura gabinetto 1946-1965*, b. 814bis, Lettera della US Naval Detachment all'Ufficio provinciale del lavoro di Palermo, 19 febbraio 1946.

nante. Costruito insieme allo stabilimento nel 1898, esso era l'unico bacino di proprietà del cantiere; fino al 1948 fu possibile utilizzare tuttavia per i lavori di riparazione anche un bacino galleggiante più piccolo di proprietà della Regia marina, che era stato concesso in uso ai Cnr nel 1941¹³.

Fin dai primi mesi del 1946, il cantiere fu dunque in grado di riavviare due delle tre attività che svolgeva prima della guerra: le riparazioni navali e la riparazione delle locomotive a vapore di proprietà delle Ferrovie dello Stato – lavoro, quest'ultimo, che svolgeva annualmente dal 1923¹⁴.

L'attività di costruzione navale rimase invece sospesa fino al 1950, sia per le cattive condizioni in cui versavano gli scali dello stabilimento, sia per la scelta dell'amministrazione Cnr di riservare momentaneamente le poche commesse disponibili al cantiere di Ancona, per favorirne la ripresa.

Nell'immediato dopoguerra la domanda interna di nuove navi in Italia fu oltremodo carente, dato che molti armatori preferivano acquistare a prezzi convenienti le imbarcazioni classe *Liberty* vendute dagli Usa piuttosto che commissionarne di nuove. Al contrario, l'attività di riparazione navale conobbe un'impennata, per la necessità di rimettere in uso o trasformare il naviglio danneggiato durante la guerra. Proprio per incentivare le operazioni di recupero e riparazione di tali navi, il governo emanò alla fine del 1945 un decreto che prevedeva uno stanziamento di 2.500 milioni di lire¹⁵.

Grazie a questi fondi il cantiere di Palermo si ritrovò fin da subito impegnato in grossi lavori di riparazione, come quelli eseguiti sulla "Empire Moon", sulla "Giacomo Costa", sulla "Luigi Rizzo" e sulla "Luciano Manara". Altre commesse giunsero dalla Ligure d'armamento, una società di navigazione di proprietà degli stessi Piaggio (tab. 1).

Tab. 1. Movimento movimento navi in bacino dal 1946 al 1951 (bacino in muratura)

<i>anno</i>	<i>n. giorni utilizzo bacino</i>	<i>n. navi immesse</i>	<i>tsl immesse</i>
1946	353	45	80.351
1947	365	43	44.872
1948	365	55	143.972
1949	327	112	862.588
1950	340	162	1.254.321
1951	359	184	1.488.250

Fonte: Afp, *Affari generali*.

¹³ Afp, *Affari generali*, Lettera del cantiere di Palermo all'Ufficio Cnr di Roma, 11 dicembre 1950.

¹⁴ Afp, *Affari generali*, Relazione sul cantiere di Palermo, settembre 1952.

¹⁵ Giulianelli, *Dalla Terni all'Iri*, cit., p. 57.

Rispetto al cantiere di Ancona, penalizzato dalle cattive condizioni del settore delle costruzioni, la fabbrica di Palermo si riprese dunque dal conflitto mondiale molto velocemente, svolgendo nel 1946 lavori per un valore doppio rispetto allo stabilimento marchigiano¹⁶. A questo risultato contribuì anche l'assegnazione, da parte delle Ferrovie dello Stato, di un ordine per la costruzione di cento carri ferroviari, per un valore complessivo di 105 milioni di lire; un'attività assolutamente nuova per il cantiere, che fino ad allora aveva ricevuto dalle Ferrovie solo commesse di riparazione¹⁷.

Non che non vi fossero grosse difficoltà da affrontare nella ripresa: in primis, la carenza di materiali e la difficoltà di approvvigionamento di combustibili (benzina, carbone e carburo di calcio)¹⁸; a ciò si aggiunsero l'insufficiente e irregolare disponibilità di ossigeno, indispensabile per molte lavorazioni, e le restrizioni nella fornitura di energia elettrica da parte della Sges (Società generale elettrica della Sicilia), che costrinsero le maestranze a interrompere le attività più volte al giorno nel corso dell'estate 1947 e causarono notevoli ritardi nelle consegne¹⁹.

Nel 1947 iniziò inoltre, per i Cnr, una gravissima crisi finanziaria che non tardò a far sentire le sue conseguenze sui cantieri di Ancona e Palermo. Tale crisi ebbe inizio a causa dell'acquisizione, nel novembre del 1946, di un ordine per la costruzione di quattro motonavi norvegesi di piccolo tonnellaggio presso il cantiere di Ancona. Il governo italiano aveva da poco messo a disposizione dei committenti stranieri la prima di una serie di garanzie finanziarie che rendevano conveniente la costruzione di navi nei cantieri della penisola: tale intervento fece guadagnare agli stabilimenti italiani ben 80 ordini per conto di armatori esteri a partire dal 1946²⁰. Allo stesso tempo, tuttavia, le commesse estere espongono i cantieri nazionali ad altissimi rischi, a causa della possibilità che nel corso dei lavori la moneta estera prevista per il pagamento si svalutasse. In quel caso, dato che i contratti di costruzione non prevedevano alcuna possibilità di rivalutazione monetaria, il pagamento della nave poteva anche rivelarsi insufficiente alla copertura delle spese.

Fu esattamente quello che successe nel caso delle quattro navi norvegesi acquisite dai Cnr per il cantiere di Ancona: nell'agosto 1947 la dichiarazione di inconvertibilità della sterlina – moneta prevista per la quasi totalità del pagamen-

¹⁶ Giulianelli, *I Piaggio*, cit., p. 129.

¹⁷ Asp, *Prefettura gabinetto 1946-1965*, b. 814bis, Relazione della Commissione di indagine presso i Cantieri navali di Palermo, 2 agosto 1946.

¹⁸ Asp, *Prefettura gabinetto 1946-1965*, b. 814bis, Lettera della sede Cnr di Genova alla Camera di commercio di Palermo, 19 gennaio 1946.

¹⁹ Camera di commercio di Genova (Ccge), *Tribunale di Genova, Archivio società cessate*, fasc. 5103 (Cantieri navali riuniti), Verbale assemblea ordinaria (Vao), 30 aprile 1949.

²⁰ P. Fragiaco, *L'industria come continuazione della politica: la cantieristica italiana 1861-2011*, Franco Angeli, Milano 2012, p. 111.

to – fece crollare il prezzo della valuta inglese e, di conseguenza, la remuneratività della commessa. Le perdite per i Cnr furono ingenti, e le loro ripercussioni colpirono immediatamente Ancona: qui, i tentativi di licenziare il personale in esubero dopo la sospensione delle commesse furono duramente ostacolati dalla resistenza degli operai, che alla fine occuparono lo stabilimento²¹.

Qualcosa di simile accadde a Palermo. Nel febbraio 1948 la direzione del cantiere navale annunciò di non essere in grado di pagare alle maestranze il salario della prima quindicina del mese. Poche settimane dopo venne comunicato il licenziamento di 68 lavoratori.

La reazione delle maestranze fu immediata e compatta. Gli operai del cantiere navale rappresentavano una massa ben inquadrata nel sindacato di categoria (la Fiom-Cgil, allora sindacato unitario di categoria) e composta per la maggior parte da simpatizzanti del Pci e esponenti della sinistra radicale. I palermitani di oggi ricordano ancora i tempi in cui i “cantieristi” – così venivano chiamati dai giornali – rappresentavano la testa d’ariete del movimento operaio siciliano. Un episodio in particolare può testimoniare quanto le autorità palermitane temessero le tendenze radicali degli operai del cantiere. Nel dicembre 1947 l’Unione siciliana cooperative agricole (Usca) assegnò allo stabilimento una commessa per la trasformazione in trattori agricoli di trenta carri cingolati americani, acquistati dall’Arar. Appena appresa la notizia, il locale Comando militare premette presso il ministro della Difesa perché i carri venissero immediatamente ritirati dal cantiere:

la massa degli operai è comunista e mezzi blindati del genere, anche se adoperati per semplici ostruzioni, possono costituire un serio intralcio. [...] Del cantiere fanno parte gli operai della sezione comunista Orcel [...] e altre squadre della Brigata garibaldina, che sono tra le più attive e che i dirigenti comunisti considerano come arditi di primo attacco²².

Nel marzo 1948, alla notizia dei licenziamenti, la commissione interna del cantiere chiese ai lavoratori licenziati di rifiutare la liquidazione e di presentarsi regolarmente al lavoro nei giorni successivi; al contempo, proclamò la “non collaborazione” di tutte le maestranze, che si rifiutarono da quel momento di svolgere gli straordinari richiesti dalla direzione.

Questa situazione si mantenne immutata per quasi due mesi, nonostante l’offerta da parte della direzione di dimezzare il numero dei licenziamenti, che venne accolta con favore dalla Fiom ma categoricamente rifiutata dagli operai. Lo stallo fu interrotto dalla direzione stessa il 5 maggio, con la chiusura improvvisa dello stabilimento. La decisione, da parte dei lavoratori, di rimanere all’interno del cantiere e proseguire autonomamente i lavori in corso, fu

²¹ Lucio, *Il martello e la prua*, cit., p. 48.

²² Asp, *Prefettura gabinetto 1946-1965*, b. 814bis, Rapporto dei carabinieri al prefetto di Palermo, 9 dicembre 1947.

istantanea. La commissione interna nominò un Comitato di agitazione, che stabilì un sistema di turni perché il cantiere fosse continuamente presidiato, e assunse la direzione delle attività.

L'occupazione del cantiere navale di Palermo durò 35 giorni, durante i quali furono continuati i lavori di riparazione del "Bangor Bay" e di altre unità minori, nonché la trasformazione del "Luciano Manara". Da quanto si evince dalle comunicazioni che la questura di Palermo inviava quasi quotidianamente al prefetto a partire dal giorno della serrata, durante il periodo di occupazione gli operai svolsero il loro lavoro nella totale disciplina e nel rispetto delle direttive impartite dal Comitato di agitazione, tanto da guadagnarsi addirittura il plauso delle autorità²³.

La vertenza si risolse il 7 giugno a Roma, con una sconfitta degli operai: i 68 licenziamenti furono confermati, seppur con una vaga promessa di riasunzione nel momento dell'acquisizione di nuovi lavori; i Cnr si impegnarono unicamente a stanziare 20 milioni di lire per la retribuzione del lavoro svolto nell'ultimo mese dalle maestranze.

A fronte di un 1948 difficile – a causa delle lotte operaie e delle loro ripercussioni sul rendimento dello stabilimento –, il 1949 si rivelò un anno decisamente positivo per il cantiere di Palermo, e premonitore della stagione fortunata che esso avrebbe vissuto nel corso della prima metà degli anni Cinquanta. La fama dello stabilimento si diffuse velocemente tra le maggiori compagnie petrolifere – quali la Esso, la Caltex, la Mobil, la Maersk e la British petroleum – che in breve scelsero Palermo come base privilegiata di appoggio per il carenaggio e la manutenzione ordinaria delle proprie navi cisterna, che vi si fermavano regolarmente di ritorno dal canale di Suez²⁴. Gli elementi chiave del successo del cantiere di Palermo furono certamente, da un lato, la velocità e l'affidabilità dei lavori di riparazione, ma soprattutto la posizione geografica ideale dello stabilimento, al centro del Mediterraneo e proprio sulla rotta del greggio mediorientale.

La domanda di riparazioni crebbe tanto che ben presto il cantiere non riuscì più a farvi fronte: quasi ogni giorno arrivavano navi bisognose di manutenzione che esso era costretto a rifiutare, in quanto saturo di lavoro e con l'unico bacino di carenaggio occupato. Dovevano essere rifiutate in ogni caso, inoltre, anche tutte quelle petroliere troppo grandi per essere accolte nel vecchio bacino in muratura; un problema che era destinato a diventare sempre più grave, dato il ritmo con cui cresceva il tonnellaggio medio delle nuove navi cisterna.

²³ Asp, *Prefettura gabinetto*, b. 814bis, Telegrammi dalla questura alla prefettura, maggio 1948.

²⁴ Ccge, *Tribunale di Genova, Archivio società cessate*, fasc. 5103, Vao, 30 aprile 1951.

Alla luce di queste difficoltà, l'amministrazione Piaggio decise di investire nelle potenzialità dello stabilimento e di dotarlo di un secondo bacino di carenaggio, di portata maggiore (32.000 tpl rispetto alle 20.000 tpl del bacino in muratura). A tal scopo nel 1950 venne creata la Bacini siciliani spa, una società controllata che nel 1952 assegnò a vari cantieri italiani (Palermo, Ancona e Pietra Ligure) la costruzione delle diverse sezioni di un bacino di carenaggio galleggiante²⁵, che venne completato e inaugurato appena un anno più tardi, nel gennaio 1953²⁶. Al finanziamento dell'opera parteciparono sia la Sezione di credito industriale del Banco di Sicilia – istituita nel 1945 – che lo Stato, quest'ultimo con un contributo di 650 milioni di lire²⁷.

Con l'entrata in funzione del nuovo bacino il cantiere raggiunse il record annuale di unità riparate: ben 313 nello stesso 1953, per un totale di 2.830.000 tsl (tab. 2)²⁸.

Tab. 2. Dati sull'attività di riparazione al cantiere navale tra il 1950 e il 1956

<i>anno</i>	<i>n. unità riparate</i>	<i>tsl</i>
1950	253	1.300.000
1951	n.d.	2.000.000
1952	n.d.	n.d.
1953	313	2.830.000
1954	n.d.	n.d.
1955	345	3.727.658
1956	274	n.d.

Fonte: Afp, *Affari generali*.

Gli anni Cinquanta si aprirono con un'altra importante novità per il cantiere navale di Palermo: l'impostazione sugli scali, per la prima volta dopo otto anni, di una nuova costruzione. Il ritorno all'attività di costruzione coincide con – e fu reso possibile da – una ripresa dell'intervento statale a sostegno della cantieristica.

Mentre a livello mondiale il settore si andava rapidamente trasformando, grazie ai nuovi metodi introdotti dal Giappone²⁹ e ben presto imitati dai più

²⁵ Ccge, *Tribunale di Genova, Archivio società cessate*, fasc. 5103, Vao, 30 aprile 1951.

²⁶ Asp, *Prefettura gabinetto 1946-1965*, b. 1068, Comunicazione al prefetto, 25 gennaio 1953.

²⁷ Asp, *Prefettura gabinetto 1946-1965*, b. 1068, Promemoria, 15 gennaio 1952.

²⁸ Ccge, *Tribunale di Genova, Archivio società cessate*, fasc. 5103, Vao, 28 aprile 1954.

²⁹ Già nel 1947 infatti il Giappone, ancora sotto il controllo statunitense, inaugurò un piano annuale di modernizzazione della cantieristica. Esso consentì agli stabilimenti nipponici di introdurre, nel giro di pochissimi anni, quelle innovazioni di processo e di prodotto che nel 1956 resero il paese in

dinamici cantieri europei, la cantieristica italiana continuava ad arrancare sotto il peso degli stessi problemi strutturali che l'avevano afflitta nell'anteguerra: in primis, l'esubero di manodopera e l'eccesso di capacità produttiva, che insieme ad altri fattori impedirono ai cantieri di adeguarsi alle nuove tecniche di produzione³⁰. All'estero, negli stabilimenti più all'avanguardia, l'attività di costruzione navale aveva totalmente cambiato volto rispetto all'anteguerra. Lo scafo non veniva più realizzato direttamente sullo scalo, ma prefabbricato a terra per grossi blocchi; essi venivano poi montati grazie all'utilizzo di gru potentissime e all'adozione delle tecniche di saldatura, che avevano ormai quasi completamente sostituito la chiodatura e la ribattitura. Inoltre, i cantieri avevano notevolmente standardizzato la propria produzione, ed esternalizzato tutte quelle attività collaterali – come la realizzazione di parti ausiliarie e allestimenti – che non rientravano nella vera e propria attività di costruzione della nave.

I cantieri italiani non potevano seguire facilmente questi esempi: l'eccesso di capacità produttiva e di manodopera impedivano la standardizzazione della produzione, costringendo gli stabilimenti ad accettare ogni tipo di commessa; per la stessa ragione essi rimasero ancora a lungo cantieri "tuttofare", impegnandosi autonomamente nella lavorazione delle singole componenti dello scafo e ricorrendo poco a forniture esterne. Inoltre, essendo situati solitamente all'interno di città, essi avevano pochissime possibilità di espandersi verso l'entroterra, e di guadagnare così lo spazio necessario all'avviamento di un'attività di prefabbricazione razionalmente ordinata³¹.

Nel tentativo di risollevarne la navalmeccanica nazionale – assolutamente incapace di competere altrimenti sul mercato – lo Stato emanò in pochi anni tre leggi per garantire sussidi ai cantieri navali e incentivi agli armatori: la legge Saragat nel 1949, la legge Cappa nel 1952 e la legge Tambroni nel 1954³².

Quanto questi interventi siano stati determinanti per la ripresa dell'attività di costruzione presso il cantiere di Palermo, risulta chiaro dal fatto che dodici delle sedici commesse ottenute dallo stabilimento tra il 1950 e il 1956 usufruirono dei benefici di queste leggi (tab. 3).

grado di sostituire la Gran Bretagna come primo produttore mondiale di navi (Fragiacomo, *L'industria come continuazione della politica*, cit., p. 161).

³⁰ Ivi, p. 131.

³¹ Ivi, pp. 128-129.

³² A proposito di queste leggi si veda V.D. Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, vol. II, *L'azione dello Stato tra il 1860 ed il 1965*, Bollettino informazioni marittime, Roma 1970, pp. 514-518.

Tab. 3. Costruzioni navali iniziate al cantiere di Palermo tra il 1950 e il 1956

<i>tipologia unità</i>	<i>nome</i>	<i>committente</i>	<i>durata lavori</i>	<i>benefici ottenuti</i>
m/n mista da 5250 t	Sicilia	Tirrenia spa	1950-1952	Legge Saragat
m/n mista da 5250 t	Calabria	Tirrenia spa	1950-1952	Legge Saragat
m/n mista da 5250 t	Lazio	Tirrenia spa	1950-1953	Legge Saragat
b.g. da 19000 t	Bacino galleggiante	Bacini siciliani spa	1952-1953	Legge Saragat
t/c da 19000 t	Conca d'Oro	Sicilia spa	1952-1954	Legge Cappa
rimorchiatore da 850 cv	A. Cirrincione	Andrea Cirrincione	1952-1954	–
m/n da 11000 t	Tideo	Ligure di armamento	1954-1955	Legge Saragat
m/n da 11000 t	Sirio	Astra spa	1954-1956	Legge Tambroni
nas da 1500 t	–	Marina Usa	1954-sospesa	–
m/n	Nuova Ustica	Si.Re.Na.	1954-1956	Legge Tambroni
m/n	Nuova Egadi	Si.Re.Na.	1954-1956	Legge Tambroni
m/n da 12500 t	Giove	Astra spa	1954-1956	Legge Tambroni
m/n da 12500 t	Atreo	Ligure di armamento	1954-1956	Legge Tambroni
m/n da 12500 t	Azotea	Cnr	1954-1956	Legge Tambroni
non eseguita	–	–	–	–
non eseguita	–	–	–	–
b.g. da 39000 t	Bacino galleggiante	Bacini siciliani spa	1956-1958	–
m/n da 12500 t	Sunetna	Industriale marittima sicula	1956-1958	Legge Tambroni
n/c da 16000 t	Acradina	Santa Rosalia	1956-1960	–

Legenda:

m/n: motonave

b.g.: bacino galleggiante

t/c: turbocisterna

nas.: nave avviso scorta

n/c: nave cisterna

Fonte: Fondazione Fincantieri.

Come nel caso di molti altri cantieri italiani, l'aiuto statale non si trasformò in uno stimolo per trasformare radicalmente lo stabilimento, rendendolo capace di competere autonomamente sul mercato. Ciò a causa dei criteri stessi di assegnazione dei sussidi pubblici, pensati non come premi e incentivi per le costruzioni più competitive, ma come provvedimenti “tampone” distribuiti a pioggia tra i vari stabilimenti, in base alle pressioni sindacali e politiche di turno³³.

³³ Fragiaco, *L'industria come continuazione della politica*, cit., p. 113.

Tuttavia, i Piaggio fecero in questi anni qualche tentativo – sebbene non radicale – per incrementare la produttività del cantiere. Tra il 1950 e il 1953 i Cnr stipularono infatti con la già menzionata Sezione di credito industriale del Banco di Sicilia ben tre mutui, ottenendo un finanziamento da 500 milioni³⁴ e due da 125 milioni di lire. Questi fondi vennero usati per ampliare lo stabilimento, dotandolo di una nuova officina per la carpenteria del ferro e ingrandendo il principale scalo di costruzione. Fu particolarmente consistente l'investimento effettuato nell'acquisto di nuove gru, che permisero di adottare – anche se su scala ridotta e in maniera meno sistematica – le tecniche di prefabbricazione dei blocchi su cui si fondava principalmente il successo giapponese³⁵.

La produttività del lavoro aumentò anche in seguito al graduale abbandono delle tecniche di chiodatura e ribattitura a favore di quelle di saldatura (adoperate, nel 1956, nel 70 per cento dei casi)³⁶.

All'espansione dell'attività produttiva corrispose in questi anni una crescita costante della forza lavoro impiegata al cantiere. Non è facile tuttavia fornire dati precisi in merito: i documenti consultati riportano il numero esatto degli operai effettivi, ovvero quelli assunti con contratto a tempo indeterminato dai Cnr (nel 1952, essi erano circa 1.900³⁷); ma questi rappresentavano meno della metà delle maestranze dello stabilimento. Almeno altrettanti erano infatti gli operai avventizi, ovvero i dipendenti delle ditte esterne cui veniva regolarmente appaltata buona parte dei lavori di riparazione navale; a questi andavano ancora aggiunti i lavoratori con contratto a termine e i giornalieri, scelti tra la piccola folla di disoccupati che ogni mattina si radunava davanti all'ingresso del cantiere. In complesso, l'occupazione media negli anni 1950-1956 si attestava tra le 4.000 e le 6.000 unità³⁸; ciò rendeva il cantiere di Palermo il maggiore stabilimento industriale siciliano per manodopera impiegata³⁹.

Le condizioni retributive e normative del lavoro di questi operai erano regolate dall'allora vigente contratto collettivo nazionale di lavoro (ccnl) della categoria metalmeccanici, firmato nel giugno 1948. Sia ad Ancona che a Palermo, i Piaggio poterono trarre consistenti vantaggi dall'inferiore costo della manodopera centro-meridionale rispetto a quella settentrionale. Questa sperequazione retributiva, perfettamente legale, era stata introdotta con l'accordo interconfederale 21 marzo 1951, che aveva istituito la scala mobile

³⁴ Afp, *Affari generali*, Atto del mutuo concesso dal Banco di Sicilia ai Cnr, data illeggibile.

³⁵ Afp, *Affari generali*, Relazione relativa alle opere per cui il BdS ha concesso due mutui in data 28 agosto 1953, ottobre 1957.

³⁶ Istituto Gramsci siciliano (Igs), *Fondo Marcello Cimino*, b. 26, fasc. 4, Rilievo sull'andamento della produzione di alcuni reparti del cantiere, 1957.

³⁷ Igs, *Fondo Marcello Cimino*, b. 26, fasc. 4, Dati sul cantiere, 1952.

³⁸ Afp, *Affari generali*, Dati inviati annualmente all'Enpi, 1950-1956.

³⁹ F. Renda, *La Sicilia degli anni '50*, Guida editori, Napoli 1987, p. 137.

sull'indennità di contingenza; nell'estate 1954 un secondo accordo interconfederale ne aveva intensificato gli effetti, dividendo l'Italia in tredici "zone" – in base al costo della vita – con minimi di retribuzione industriale diversi (dalla zona 0, con retribuzioni massime, alla zona XII). Sia Palermo che Ancona rientravano nella VII zona. È interessante notare come, secondo i dati Istat, il costo della vita in Sicilia all'inizio degli anni Cinquanta fosse in realtà simile a quello delle regioni nord-occidentali; il divario si creò solo a partire dagli anni Settanta, e Palermo fu l'ultima delle città isolate a seguire questa tendenza, visto che il costo della vita rimase elevato e paragonabile a quello di altre città settentrionali fino alla metà di questo decennio⁴⁰.

Se il risparmio realizzato dai Piaggio sul costo della manodopera grazie alla sperequazione salariale era a tutti gli effetti previsto dal ccnl, di ben più dubbia legalità furono altre manovre adottate dalla direzione del cantiere di Palermo per abbassare ulteriormente i salari e le spese legate al personale. Uno degli espedienti principali – adottato non solo a Palermo, ma in moltissime altre realtà navalmeccaniche italiane – fu quello di assegnare agli operai assunti qualifiche inferiori rispetto a quelle previste per le mansioni che svolgevano. Il guadagno per l'impresa era notevole: un operaio che svolgeva mansioni da specializzato, ma veniva pagato come qualificato, riceveva in meno 20,74 lire per ogni ora di lavoro; l'operaio qualificato che per essere assunto accettava la qualifica di manovale specializzato perdeva ogni ora 8,84 lire; il manovale specializzato che sul contratto risultava manovale comune si vedeva decurtate 13,61 lire orarie. I casi di sottoqualifica nel cantiere erano centinaia, e ciò risulta evidente dal confronto tra l'organico di Riva Trigoso e quello di Palermo: se per esempio nel reparto di carpenteria navale di Riva Trigoso, su un totale di 56 operai, 50 erano qualificati, a Palermo nello stesso reparto – e quindi per eseguire le stesse lavorazioni – su un totale di 132 operai solo 28 risultavano qualificati⁴¹.

Comunque, furono soprattutto le condizioni normative del ccnl a essere aggirate dalla direzione palermitana. In particolar modo, venivano spesso ignorate le norme contrattuali relative alla sicurezza sul lavoro; e poiché molte lavorazioni erano pericolose o nocive, gli infortuni e le malattie professionali – soprattutto respiratorie – erano molto frequenti. Solo gli incidenti mortali, tra il 1950 e il 1955, furono 15: alcuni morirono intossicati nelle cisterne delle petroliere, altri fulminati a causa di impianti elettrici non a norma, altri ancora precipitando da postazioni insicure⁴².

⁴⁰ N. Amendola, G. Vecchi *et al.*, *Il costo della vita dal Nord al Sud Italia, dal dopoguerra ad oggi. Stime di prima generazione*, in «Rivista di Politica economica», 70, 2009, pp. 3-34.

⁴¹ Igs, *Fondo Marcello Cimino*, b. 26, fasc. 4, Opuscolo sul cantiere navale, 1957.

⁴² *Ibid.*

Un'altra regolare infrazione del contratto era costituita dall'abuso del lavoro straordinario. Nel 1955, fu vittima del quindicesimo infortunio mortale in cinque anni un operaio che, al momento dell'incidente, aveva alle spalle 18 ore di lavoro. Che non fosse un caso isolato è testimoniato dalle continue denunce a carico della direzione del cantiere ricevute in quegli anni dall'Ufficio regionale del lavoro di Palermo, che le ignorò il più a lungo possibile; persino in seguito al suddetto infortunio mortale, la direzione ricevette appena una multa di 450 lire⁴³. L'indignazione fu tale che le componenti socialiste e comuniste della politica palermitana si unirono in una campagna ostile alla direzione Piaggio, costringendo il presidente della regione, il democristiano Giuseppe Alessi, a nominare una commissione incaricata di verificare la legalità delle condizioni di lavoro al cantiere navale. Nulla di preoccupante, tuttavia, per i Piaggio, che tranquillizzarono con una lettera la direzione palermitana, rassicurandola sui propri rapporti di amicizia personale con l'onorevole Carrolo, presidente della commissione di indagine nonché segretario provinciale della Dc di Palermo⁴⁴.

Le condizioni di palese sfruttamento spinsero gli operai del cantiere navale a porsi in lotta con la direzione, a partire dall'ottobre 1955. La piattaforma rivendicativa avanzata dalla commissione interna chiedeva l'introduzione di un'indennità "extra-zona" per correggere la sperequazione salariale sul piano della contrattazione aziendale, il rispetto delle qualifiche e l'adozione di ulteriori misure di sicurezza sul lavoro. Nonostante l'intensità delle agitazioni e la compattezza dei lavoratori, la forza economica e politica dei Piaggio consentì alla direzione di assumere un atteggiamento intransigente e inamovibile, e di rispondere agli scioperi con il licenziamento di dodici operai. Alle maestranze, stremate dal lungo protrarsi della vertenza, non rimase che arrendersi⁴⁵.

Per quanto difficili fossero le condizioni di vita e di lavoro dei dipendenti effettivi dei Cnr a Palermo, di gran lunga peggiore era il trattamento riservato agli operai avventizi, ovvero quelli che lavoravano all'interno del cantiere per conto delle ditte di subappalto. Al cantiere operavano almeno una decina di ditte, che nel complesso impiegavano circa tremila operai. A essi non erano assegnati lavori diversi rispetto a quelli svolti dagli effettivi, come dovrebbe avvenire nei regolari casi di appalto: operavano invece fianco a fianco ai dipendenti Cnr, negli stessi reparti e sotto il controllo degli stessi capi⁴⁶. In pratica, le ditte non erano reali attività collaterali sviluppatesi attorno al cantiere di Palermo, non disponendo né di proprie attrezzature, né di propri tecnici;

⁴³ Afp, *Affari generali*, Lettera del cantiere di Palermo alla sede Cnr di Genova, 26 agosto 1955.

⁴⁴ Afp, *Affari generali*, Lettera della sede Cnr di Genova al cantiere di Palermo, 12 marzo 1956.

⁴⁵ Asp, *Prefettura gabinetto 1946-1965*, Fonogramma dal questore al prefetto, febbraio 1956.

⁴⁶ Afp, *Affari generali*, Lettera di Pio La Torre e Natale di Piazza all'Ufficio regionale del lavoro di Palermo (Urlmo), 18 agosto 1958.

esse erano semplicemente degli strumenti di gestione della manodopera, che la direzione palermitana adoperava per assicurarsi forza lavoro a costi minori e una maggiore flessibilità nella gestione dell'organico. Difatti, gli operai avventizi percepivano paghe molto inferiori rispetto agli effettivi, si vedevano decurtate le quote percentuali per il lavoro straordinario, notturno o festivo, non ricevevano alcuna indennità in caso di licenziamento né gratifiche natalizie, venivano assunti discontinuamente in modo che non maturassero ferie; la loro situazione nei confronti delle ditte che li assumevano era di totale subordinazione, tanta era la facilità con cui potevano trovarsi da un giorno all'altro senza lavoro⁴⁷.

Il subappalto dei lavori consentiva inoltre di aggirare facilmente le leggi sulle assunzioni: le ditte, infatti, assumevano normalmente i propri dipendenti eludendo gli uffici di collocamento, scegliendoli direttamente tra gli operai disoccupati che la mattina si affollavano davanti all'ingresso del cantiere, seguendo le disposizioni della direzione⁴⁸. Il contratto di subappalto si presentava dunque come un mero espediente per mascherare – illegalmente – un contratto di fornitura abusiva di manodopera⁴⁹.

Chiaramente, quando la momentanea chiusura del canale di Suez alla fine del 1956 azzerò il traffico delle petroliere nel Mediterraneo, mettendo di conseguenza in ginocchio i reparti di riparazione del cantiere, furono gli operai avventizi a perdere il posto di lavoro: le ditte licenziarono in tronco circa duemila dipendenti, mentre gli effettivi vennero spostati dalla direzione in altri reparti⁵⁰.

4. *L'inizio della crisi.* Il 1956 fu un anno particolarmente significativo nella storia dei Cnr. Nel mese di agosto morì Rocco Piaggio, alla guida del gruppo industriale Piaggio fin dal 1912, lasciando la proprietà delle due società cantieristiche (i Cnr e i Cantieri del Tirreno) a una fondazione senza fini di lucro intitolata alla moglie, Maria Piaggio Casarsa⁵¹. Da quello stesso anno, la fortuna degli stabilimenti Cnr iniziò a diminuire; la fase di relativa prospe-

⁴⁷ Afp, *Affari generali*, Promemoria, 3 agosto 1955.

⁴⁸ Asp, *Prefettura gabinetto 1946-1965*, Lettera della Fiom di Palermo all'Urmo, 26 febbraio 1957.

⁴⁹ Igs, *Fondo Marcello Cimino*, b. 26, fasc. 4, Opuscolo Fiom: Le condizioni dei lavoratori in un grande stabilimento industriale: il cantiere navale di Palermo, 1958. L'accusa avanzata dalla Fiom nei confronti della direzione del cantiere di utilizzare le ditte come strumenti di fornitura abusiva di manodopera, trova conferma nelle stesse lettere della direzione palermitana all'Associazione industriali di Genova; in alcune di esse viene spiegata palesemente la convenienza dei subappalti in termini di minore costo della manodopera, e si ammette che i lavoratori avventizi svolgessero esattamente gli stessi lavori di quelli effettivi (Afp, *Affari generali*, Lettera del cantiere di Palermo all'Associazione industriali di Genova, luglio 1959).

⁵⁰ Asp, *Prefettura gabinetto 1946-1965*, b. 1068, Relazione dei carabinieri di Palermo, 10 dicembre 1956.

⁵¹ Giulianelli, *Dalla Terni all'Iri*, cit., p. 63.

rità vissuta dai cantieri di Palermo e Ancona a partire più o meno dal 1949 si concluse bruscamente per lasciare il posto a una nuova, lunga fase di declino.

In realtà non solo il gruppo Piaggio, ma l'intera cantieristica italiana fu colpita, alla fine degli anni Cinquanta, da una crisi che strideva nettamente con la contemporanea espansione della domanda mondiale di nuove navi. Le perdite crescenti spinsero le amministrazioni dei gruppi pubblici a prendere lentamente atto della necessità di avviare una ristrutturazione del settore, per rendere anche le imprese italiane competitive sul mercato internazionale; il primo passo fu la fondazione, nel 1959, di Fincantieri, una società finanziaria cui venne affidato un ruolo di gestione anche operativo delle società navalmeccaniche statali⁵².

Nelle imprese del settore privato – quindi, essenzialmente, nelle società Piaggio – questa volontà di riorganizzazione invece mancò o fu del tutto insufficiente. Di conseguenza, al venire meno di quelle condizioni congiunturali favorevoli (soprattutto, l'abbondanza di commesse e sussidi da parte dello stato) che ne avevano consentito lo sviluppo nella prima metà degli anni Cinquanta, esse si trovarono a pagare lo scotto della loro arretratezza e della loro scarsa competitività.

A Palermo, la diminuzione degli aiuti statali a sostegno della cantieristica – in seguito agli impegni assunti nel 1958 dal governo italiano di fronte alla neonata Comunità economica europea⁵³ – provocò una consistente flessione dell'attività di costruzione navale. Nel campo delle riparazioni, il cantiere perse la sua posizione di primato indiscusso nella manutenzione delle navi cisterna in transito nel Mediterraneo: la sua supremazia venne infatti sfidata da alcuni nuovi stabilimenti, fortemente competitivi sulla qualità, sui tempi e sui costi delle lavorazioni (principalmente, il cantiere Bailey di Malta e il cantiere di Scaramanga al Pireo)⁵⁴.

Il cantiere navale di Palermo non tornò mai più a una prosperità simile a quella vissuta tra il 1950 e il 1956: il numero dei suoi operai si ridusse, dimezzandosi tra il 1958 e il 1960 e continuando in seguito inesorabilmente a declinare, e i suoi scali non videro più così tante navi in costruzione contemporaneamente; solo nelle riparazioni, da sempre il punto di forza dello stabilimento, il cantiere continuò – seppure a fatica – a mantenere un ruolo rilevante nella navalmeccanica nazionale.

⁵² Sulla storia della Fincantieri si veda R. Galisi, *Dai salvataggi alla competizione globale. La Fincantieri dal 1959 al 2009*, Franco Angeli, Milano 2011.

⁵³ Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, cit., p. 531.

⁵⁴ Afp, *Affari generali*, Relazione sull'attività dei bacini del porto di Palermo, 1962.