

MOSTRA DELLA FOTOTECA ANSALDO

L'INDUSTRIA FOTOGENICA

Al Ducale, in più di mille immagini, i **160 anni della raccolta** sul "saper fare" italiano e, in particolare, sulle imprese genovesi

Pubblichiamo una sintesi di "Un secolo e mezzo di industria in una città-mondo" di Ferdinando Fasce, docente di storia contemporanea all'Università di Genova, che apre il catalogo della mostra

FERDINANDO FASCE

LA STORIA dell'industria a Genova si dipana, a partire dall'Unità, attorno al porto. Primo scalo del Paese, Genova è polmone della rivoluzione dei trasporti, dell'incipiente rivoluzione industriale e dei flussi di uomini e merci che le caratterizzano. Dalle sue banchine si imbarcano braccia verso le Americhe. Sui suoi moli sbarcano materie prime per tutti e tre i lati del triangolo industriale. Incluso naturalmente quello genovese, che si caratterizza per il ruolo preminente che vi assumono, su commesse statali, i settori meccanico e metallurgico.

Non meno importante è, come impone la plurisecolare vicenda di apertura al mondo, della città, la dimensione transnazionale di questa industria. Già negli anni Sessanta dell'Ottocento, sull'onda di quei traffici con l'Inghilterra che sono cresciuti senza sosta per tutto il secolo, vive a Genova un'attiva comunità britannica di commercianti di carbone, assicuratori, banchieri, ma anche imprenditori industriali, tecnici, ingegneri e capitani. Per loro tramite il trasferimento di tecnologie e saperi procede mediante il classico canale dell'emigrazione di competenze. Tali competenze ha acquisito in Francia e in Inghilterra l'ingegnere Giovanni Ansaldo, fondatore, con il finanziere Carlo Bombrini e sotto la regia di Cavour, nel 1853, della genovesissima omonima azienda.

A fine secolo all'inglese parlato dai tecnici presenti in città si affianca il tedesco del colosso elettri-

co AEG, trainante nella gestione di servizi pubblici locali quali trasporti (UITE) e distribuzione dell'energia (OEG). A Sampierdarena e a Sestri, in spagnolo si trattano i grandi affari che i cantieri Ansaldo stipulano con i governi argentino e spagnolo vendendo incrociatori corazzate grazie al loro rappresentante generale Ferdinando Maria Perrone, che tale lingua ben conosce per aver vissuto dieci anni in Argentina come mediatore d'affari.

Alle soglie della guerra mondiale l'Ansaldo dei Perrone è la punta di diamante di un capitalismo industriale familiare nel quale spiccano i nomi di Bocciardo, Bruzzo, Costa, Fossati, Odero, Piaggio. La riconversione postbellica, però, travolge i Perrone, avviando un percorso di declino delle famiglie industriali cittadine che, nonostante l'affermarsi nell'agroalimentare degli Schiaffino e di Gerolamo Gaslini, caratterizzerà gli anni Venti e Trenta. A dispetto della Grande crisi e della politica autarchica del regime fascista, negli anni fra le due guerre la navalmeccanica genovese mostra un rinnovato dinamismo sotto l'ombrello pubblico che fa della città la capitale dello Stato-imprenditore. Protagonisti, il Roma, l'Augustus e il Rex, i grandi transatlantici costruiti dal cantiere Ansaldo, navi-simbolo della flotta passeggeri italiana.

Nell'arco di un decennio, però, all'immagine trionfante del Rex, colto nel 1933 mentre si staglia contro i grattacieli di Manhattan dopo aver vinto il Nastro azzurro riservato alla nave più veloce del mondo, si sovrappone un'altra immagine della stessa nave, capovolta su un fianco per i bombardamenti delle forze alleate nel secondo conflitto mondiale. È la tragica metafora delle politiche aggressive e fallimentari del regime fascista.

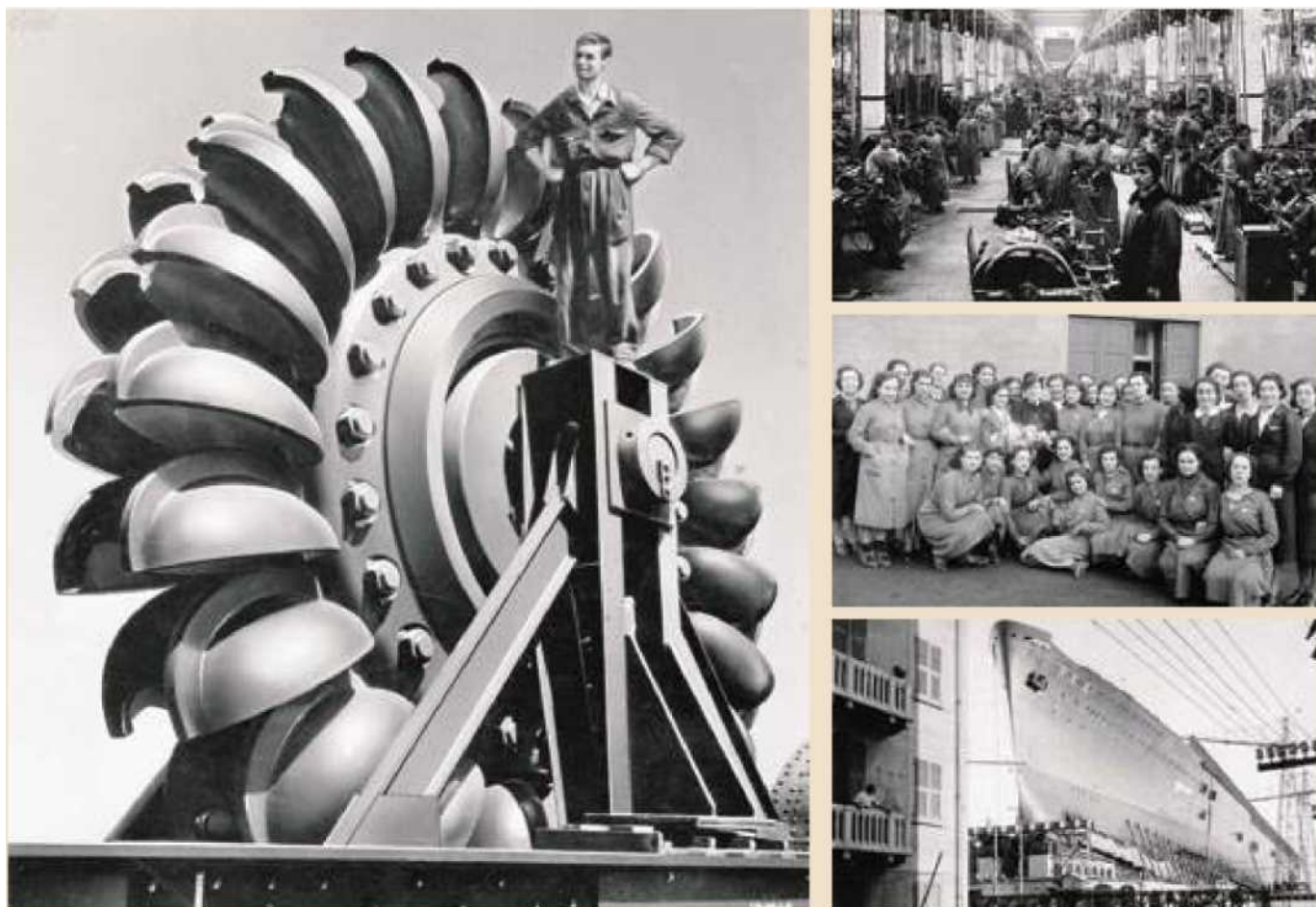
L'arduo processo di ricostruzione postbellica trova nello stabilimento siderurgico a ciclo integrale di Cornigliano una delle sue massime espressioni. L'Italsider, il colosso siderurgico nato all'inizio degli anni Sessanta, diventa perno del polo pubblico, che si muove su uno sfondo nel quale matura sempre più chiaramente, con la persistente eccezione dei Costa e dei Piaggio e la forza emergente dei Garrone (Erg) nel settore petrolifero, la sostanziale eclissi dei privati e delle grandi famiglie industriali.

Negli anni Settanta il cortocircuito fra la crescente competitività del mercato mondiale e i ritardi della dirigenza Italsider nazionale nel recepire le istanze di rinnovamento degli impianti avanzate dai tecnici di Cornigliano apre la strada a un inarrestabile collasso, che esplode nei due decenni successivi. La crisi siderurgica riassume i segnali di marcato declino della



struttura industriale cittadina, che riflette e acuisce tendenze proprie dell'intero mondo occidentale. La sola parziale tenuta di settori maturi come cantieristica e siderurgia si produce al prezzo di profonde ristrutturazioni e di forti cali occupazionali. Né i tentativi di rilancio in settori innovativi e ad alto tasso transnazionale come la produzione di energia, l'elettronica e il biomedicale, sotto insegne vecchie e nuove quali l'Ansaldo, la Marconi, la Eltag e la Esaote, riescono a contenere l'impatto della "deindustrializzazione". Tali indubbe difficoltà presenti devono rafforzare lo sforzo di recuperare la memoria delle pratiche produttive cittadine, condizione per la scoperta di nuove vocazioni e sensibilità economiche, industriali e non.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I giganti che cambiarono Genova e il mondo

Nella foto grande il trasporto di una turbina idraulica della Rivarolo, nel 1951. A destra, dall'alto, il proiettficio del Cantiere Navale Ansaldo di Sestri Ponente (1915), le lavoratrici dello stabilimento metallurgico Delta di Genova Cornigliano (1937), il Rex pronto al varo a Sestri Ponente (1931)