



Paolo Fragiaco

## Italia matrigna

Trieste di fronte alla chiusura  
del cantiere navale San Marco  
(1965-1975)

## Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



## **Storia/Studi e ricerche**

*Collana fondata da Marino Berengo e Franco Della Peruta*

### **Direttori**

Giuseppe Berta, Carlo Capra, Giorgio Chittolini

Come dichiara nel suo titolo, la collana è aperta alla ricerca storica nella varietà e ricchezza dei suoi temi: politici, culturali, religiosi, economici e sociali; e spazia dal medioevo ai nostri giorni.

L'intento della collana è raccogliere le nuove voci e riflettere le tendenze della cultura storica italiana. Contributi originali, dunque, in prevalenza dovuti a giovani studiosi, di vario orientamento e provenienza. La forma del saggio critico non andrà a detrimento di un sempre necessario corredo di riferimenti, di note e di appendici, pur mantenendo un impianto agile ed essenziale che entra nel vivo del lavoro storiografico in atto nel nostro paese.

### **Comitato scientifico**

Franco Amatori (Università Bocconi, Milano); Maria Luisa Betri (Università degli Studi di Milano); Giorgio Bigatti (Università Bocconi, Milano); Christof Dipper (Freiburg Institute for Advanced Studies); John Foot (University College London); Andrea Gamberini (Università degli Studi di Milano); Salvatore Lupo (Università degli Studi di Palermo); Luca Manori (Università degli Studi di Firenze); Marco Meriggi (Università degli Studi di Napoli "Federico II"); Michela Minesso (Università degli Studi di Milano); Giovanni Muto (Università degli Studi di Napoli "Federico II"); Gilles Pécout (Ecole Normale Supérieure, Paris); Lucy Riall (Birkbeck College, University of London); Emanuela Scarpellini (Università degli Studi di Milano); Gian Maria Varanini (Università degli Studi di Verona).

Il comitato assicura attraverso un processo di peer review la validità scientifica dei volumi pubblicati.

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: *www.francoangeli.it* e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Paolo Fragiaco

# Italia matrigna

Trieste di fronte alla chiusura  
del cantiere navale San Marco  
(1965-1975)

*In copertina:* Giugno 1965, il transatlantico “Raffaello”, appena completato dal cantiere San Marco, ormeggiato alla Stazione marittima di Trieste alla vigilia della partenza per la cerimonia di consegna a Genova (Consorzio Culturale del Monfalconese – Fototeca).

1a edizione. Copyright © 2019 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it).*

# *Indice*

|   |        |
|---|--------|
| <b>Abbreviazioni</b>                              | pag. 7 |
| <b>Sigle</b>                                      | » 9    |
| <b>Introduzione</b>                               | » 13   |
| <b>1. Il lungo addio</b>                          | » 21   |
| 1.1. I cantieri, una “palla al piede”             | » 23   |
| 1.2. Il piano: sacrifici e compensazioni          | » 41   |
| 1.3. I campanelli di preallarme                   | » 60   |
| <b>2. Battaglie navali</b>                        | » 81   |
| 2.1. Cancellati dal mare?                         | » 83   |
| 2.2. Le spine nel fianco                          | » 94   |
| 2.3. Razionalità e sentimentalismo                | » 109  |
| 2.4. L’insorgenza                                 | » 127  |
| 2.5. Trieste cara al cuore...                     | » 152  |
| <b>3. Alla prova dei fatti</b>                    | » 173  |
| 3.1. San Marco, partita riaperta                  | » 176  |
| 3.2. Atsm: un caso esemplare di “onere improprio” | » 190  |
| 3.3. Grandi Motori, grandi dolori                 | » 205  |
| 3.4. Italcantieri: un investimento a perdere      | » 223  |
| <b>Conclusioni</b>                                | » 241  |
| <b>Summary</b>                                    | » 263  |
| <b>Indice dei nomi</b>                            | » 265  |
| <b>Indice delle tabelle e delle figure</b>        | » 269  |





## *Abbreviazioni*

Asiri = Archivio storico dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale (Iri)

Age = Archivio Generale

Apu = Archivio Pratiche degli Uffici

AG = Segreteria generale-Affari generali

Dpl = Servizio Problemi del Lavoro

Isp = Ispettorato

Sto = ex Archivio Storico

Stu = Ufficio Studi

Ast = Archivio di Stato di Trieste

TO = Tribunale Ordinario

Int AS = Intersind Archivio storico

b. = busta

f. = fascicolo

sf. = sottofascicolo

d. = documento



## *Sigle*

|          |  |         |   |
|----------|--|---------|---|
| Acli =   | Associazioni cristiane dei lavoratori italiani             | Gmt =   | Grandi Motori Trieste                           |
| AT =     | Arsenale Triestino   | Iri =   | Istituto per la Ricostruzione Industriale       |
| Atsm =   | Arsenale Triestino San Marco                               | LpT =   | Lista per Trieste                               |
| B&W =    | Burmeister & Wain  | Mec =   | Mercato europeo comune                          |
| Ccdl =   | Camera confederale del lavoro                              | Msi =   | Movimento sociale italiano                      |
| Cee =    | Comunità economica europea                                 | Nccdl = | Nuova camera confederale del lavoro Cgil        |
| Cetena = | Centro per gli Studi di Tecnica Navale                     | Oet =   | Officine Elettromeccaniche Triestine            |
| Cgil =   | Confederazione generale italiana del lavoro                | Omfa =  | Officine Materiale Ferroviario e Aeronautico    |
| Cipe =   | Comitato interministeriale per la programmazione economica | Pci =   | Partito comunista italiano                      |
| Cisl =   | Confederazione italiana sindacati lavoratori               | Pin =   | Premminente interesse nazionale                 |
| Cnr =    | Cantieri Navali Riuniti                                    | Pli =   | Partito liberale italiano                       |
| Cnt =    | Cantiere Navale Triestino                                  | Pri =   | Partito repubblicano italiano                   |
| Crda =   | Cantieri Riuniti dell' Adriatico                           | Psdi =  | Partito socialdemocratico italiano              |
| CV =     | Cavalli vapore   | Psi =   | Partito socialista italiano                     |
| DC =     | Democrazia cristiana                                       | Psiup = | Partito socialista italiano di unità proletaria |
| Enel =   | Ente Nazionale per l'Energia Elettrica                     | Psu =   | Partito socialista unificato                    |
| Eni =    | Ente Nazionale Idrocarburi                                 | Sbe =   | Società Bulloneria Europa                       |
| Epit =   | Ente Porto Industriale di Trieste                          | Sfcn =  | Società Finanziaria Cantieri Navali             |
| Ezit =   | Ente Zona Industriale di Trieste                           | Smt =   | Stabilimenti Meccanici Triestini                |
| Fim =    | Federazione italiana metalmeccanici Cisl                   | Stt =   | Stabilimento Tecnico Triestino                  |
| Fiom =   | Federazione impiegati operai metallurgici Cgil             | Tpl =   | Tonnellate di portata lorda                     |
| Fmsa =   | Fabbrica Macchine Sant' Andrea                             | Tsl =   | Tonnellate di stazza lorda                      |
| Gma =    | Governo militare alleato                                   | Uil =   | Unione italiana del lavoro                      |
|          |  | Uilm =  | Unione italiana lavoratori metalmeccanici Uil   |



Trieste non cessa certamente di coltivare miti,  
ma sono solo rifugi per l'impotenza a creare,  
sterile pretesa, rancorosa protesta,  
continua aspettativa di miracolistiche panacee.  
Invoca insieme autonomia e tutela.

Giorgio Negrelli, *Trieste nel mito*



## *Introduzione*

Sabato 8 ottobre 1966 è una data rimasta a lungo nella memoria dei triestini. Quel giorno la città di Trieste fu teatro di violenti scontri di piazza tra manifestanti e forze dell'ordine, di una vera e propria guerriglia urbana durata dal mattino fino a oltre mezzanotte, per protestare contro il piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica nazionale approvato il giorno prima dal Cipe. Oltre 500 persone fermate delle quali 88 denunciate in stato di arresto, 48 feriti di cui alcuni gravi, 13,5 milioni di lire di danni al solo patrimonio pubblico: siamo di fronte ai più gravi tumulti accaduti a Trieste nel secondo dopoguerra, se si escludono naturalmente i tragici episodi durante il periodo dell'amministrazione anglo-americana – culminati con le sei vittime tra i manifestanti del novembre 1953 – e perciò in un contesto e con motivazioni profondamente diverse.

Dunque una reazione durissima al piano Cipe, dai contorni drammatici, ma non inaspettata: le prime avvisaglie si erano avute già qualche giorno prima, il 4 ottobre, in occasione di uno sciopero nazionale indetto dalle principali organizzazioni sindacali. In realtà la tensione durava da mesi, almeno dalla fine di giugno quando Giuseppe Petrilli, presidente dell'Iri, nella tradizionale conferenza stampa annuale per illustrare i dati di bilancio, aveva anticipato le linee generali di riorganizzazione dell'industria cantieristica di Stato. Per la Venezia Giulia si prevedeva un ridimensionamento dello storico e glorioso cantiere navale San Marco di Trieste, destinato a diventare centro di riparazioni e non più di costruzioni navali, a fronte però di un potenziamento del vicino stabilimento di Monfalcone e della creazione a Trieste, in collaborazione con la Fiat, di una nuova grande industria di rilievo nazionale nel campo dei motori diesel per propulsione navale.

Le preoccupazioni sul destino del San Marco, a ben guardare, erano però ben precedenti rispetto alle prime ammissioni ufficiali del presidente dell'Iri, e risalivano addirittura al periodo in cui il cantiere stava realizzando una delle sue navi più prestigiose, il transatlantico "Raffaello", impostato sullo

scalo nel maggio del 1961 e consegnato alla società di navigazione Italia nel luglio del 1965. E basti pensare agli allarmanti discorsi tenuti in Senato dall'esponente comunista triestino Vittorio Vidali, il primo ancora nell'aprile del 1964, oppure alla conferenza sull'economia triestina, promossa dal Comune il 30 e 31 gennaio del 1965. Il tema del futuro della cantieristica era stato affrontato in quell'occasione dall'economista Francesco Forte, a cui gli organizzatori avevano affidato la relazione introduttiva, e da diversi esponenti dell'economia, della politica e del sindacato intervenuti alla conferenza.

Le dichiarazioni di Petrilli del giugno 1966 non facevano comunque che confermare gli indirizzi emersi all'interno della cosiddetta commissione Caron, istituita dal Cipe il 22 ottobre dell'anno precedente e presieduta dal senatore veneto della Democrazia cristiana Giuseppe Caron. Alla commissione era stato assegnato l'ingrato compito di definire una serie di drastiche misure per superare la gravissima situazione in cui versava la cantieristica di Stato, un settore inefficiente, con eccesso di capacità produttiva e di manodopera, con costi di produzione totalmente fuori mercato. La Fincantieri, finanziaria di settore dell'Iri per le costruzioni navali, presentava perdite di bilancio croniche, nonostante le varie forme di sussidio con cui il governo cercava di puntellare le aziende navalmeccaniche. Gli oneri passivi a carico dell'Iri e dei conti pubblici erano perciò arrivati ormai a dimensioni enormi, insostenibili a fronte degli impegni assunti dall'Italia con l'adesione alla Cee. Tutto ciò avveniva, per di più, in un contesto mondiale caratterizzato da una straordinaria espansione della domanda di navi e quindi di generale prosperità dell'industria cantieristica. Occorreva dunque incamminarsi, sia pure con notevole e colpevole ritardo, sulla strada intrapresa dagli altri Paesi europei: unificazione dei servizi generali, concentrazione della produzione in pochi cantieri altamente specializzati, chiusura o riconversione di quelli marginali, radicali cambiamenti nell'impiantistica e nell'organizzazione del lavoro per migliorare la produttività<sup>1</sup>.

La prospettiva di un declassamento del San Marco, stabilimento di alto valore simbolico per Trieste e segno tangibile del ruolo di supplenza dello Stato nell'economia locale, aveva tuttavia suscitato le immediate reazioni indignate dell'opinione pubblica triestina. Gli umori della città erano stati intercettati subito ed efficacemente dal direttore del quotidiano locale «Il Piccolo», Chino Alessi, in un editoriale dai toni a effetto (memorabile il ti-

1. Sulla vicenda storica della cantieristica italiana, ci permettiamo di rinviare a P. Fragiocomo, *L'Industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana (1861-2011)*, Milano, FrancoAngeli, 2012, in particolare le pp. 107-219 per il periodo qui esaminato. Inoltre, R. Giulianelli, *La navalmeccanica: dalla protezione alla competizione (1945-2002)*, in *Storia dell'IRI. 5. Un gruppo singolare. Settori, bilanci, presenza nell'economia italiana*, a cura di F. Russolillo, Roma-Bari, Laterza, 2015, pp. 387-427. Sugli sviluppi della cantieristica mondiale nel secondo dopoguerra vedi: D. Todd, *The World Shipbuilding Industry*, New York, St. Martin's Press, 1985; M. Stopford, *Maritime Economics*, London-New York, Routledge, 1997<sup>2</sup>, pp. 455-488.



tolo: *Cancellati dal mare*) e collocato, in prima pagina, a fianco della corrispondenza da Roma sulla conferenza stampa dell'Iri. Ne erano seguiti mesi di tensioni con frequenti manifestazioni di piazza e incidenti, di polemiche feroci, di discussioni politiche ma anche di fortissime pressioni nei confronti dell'Iri e del governo, soprattutto da parte degli esponenti delle forze politiche del centro-sinistra che governavano la città, per correggere e migliorare il piano di ristrutturazione che tuttavia – va precisato – anche nella sua versione originaria non prevedeva alcun licenziamento né a Trieste né a Monfalcone.

A fronte dell'accettazione *oborto collo* del ridimensionamento del San Marco, Trieste era riuscita così a ottenere la sede della nuova società operativa Italcantieri che sarebbe nata dalla fusione delle principali imprese controllate dalla finanziaria di settore dell'Iri, e questo dopo una durissima “battaglia navale” con Genova, dove la direzione generale era stata in un primo tempo prevista. Un risultato tangibile e di notevole portata, che avrebbe fatto di Trieste il centro propulsore della cantieristica italiana, più che compensando in questo modo la prevista liquidazione dei Crda, dal 1930 punto di riferimento per la cantieristica della Venezia Giulia. I Crda avevano gestito direttamente i cantieri di costruzione di Trieste (San Marco), di Muggia (San Rocco) e di Monfalcone, lo stabilimento per la produzione di motori navali Fmsa e, attraverso la società controllata Arsenale Triestino, un cantiere di riparazioni navali adiacente al San Marco<sup>2</sup>. Con la costituzione dell'Italcantieri, della nuova società operativa unica per le costruzioni navali – uno dei punti qualificanti del piano di riorganizzazione del settore – erano infatti destinate contestualmente a scomparire alcune storiche imprese italiane del settore, che fino a quel momento avevano fatto capo alla finanziaria Fincantieri: l'Ansaldo (Genova), la Navalmeccanica (Napoli) e appunto i Crda di Trieste, il cui patrimonio tecnico e impiantistico sarebbe quindi passato attraverso un complesso riassetto societario.

Nonostante la designazione di Trieste come sede dell'Italcantieri e il miglioramento sostanziale delle compensazioni per il ridimensionamento del San Marco – un esito decisamente favorevole e per nulla scontato – l'an-

2. Per un inquadramento generale sulla storia della cantieristica e dell'economia marittima giuliana: G. Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico e autarchia (1914-1936)*, San Canzian d'Isonzo (Go), Consorzio Culturale del Monfalconese, 2001; F. Babudieri, *Squeri e cantieri a Trieste e nella regione Giulia dal Settecento agli inizi del Novecento*, Trieste, Lint, 1986; inoltre il volume giubilare di G. Gerolami, *Cantieri riuniti dell'Adriatico. Origini e sviluppo 1857-1907-1957*, Trieste, La Editoriale libreria, 1957. Sul cantiere navale di Monfalcone ci permettiamo di rinviare a P. Fragiaco, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una company town, 1860-1940*, Milano, FrancoAngeli, 1997, in particolare le pp. 220 sgg. per la formazione dei Crda. Sulla famiglia Cosulich, che ha avuto un ruolo determinante nell'economia marittima della Venezia Giulia: M. Barsali, *Cosulich, famiglia*, in *Dizionario biografico degli italiani*, vol. 30, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1984, pp. 419-436; G. Mellinato, *I Cosulich. Dinastia adriatica*, Cinisello Balsamo (Mi), Silvana Editoriale, 2008.

nuncio dell'approvazione definitiva del piano Cipe (o piano Caron), venerdì 7 ottobre, fece da detonatore alla terribile giornata successiva. Al di là della questione relativa alle responsabilità specifiche per gli incidenti e per la gestione dell'ordine pubblico, che all'epoca aveva innescato una lunga scia di polemiche fra i partiti e i sindacati, è indubbio che la vicenda della ristrutturazione della cantieristica alla metà degli anni '60 si è sedimentata nella memoria dei triestini in modo ampio e duraturo. La "chiusura" del San Marco – perché questo soltanto è rimasto nella vulgata – ha lasciato, nel ventre profondo della città, un deposito di astio e di risentimento nei confronti dello Stato centrale, di un'Italia "matrigna" che avrebbe ancora una volta abbandonato e sacrificato Trieste a favore di altri territori. Basato su presupposti in larga misura distorti, questo pregiudizio ha distillato poi i suoi veleni nei decenni a venire.

Il piano Cipe rappresenta in sé e per sé un episodio di rilevante importanza storica, per i contraccolpi duraturi sull'opinione pubblica triestina e perché ha profondamente trasformato l'assetto della navalmeccanica della Venezia Giulia, uno dei settori portanti dell'economia locale. Ma la vicenda del piano Cipe assume un valore paradigmatico ancora più ampio perché è in grado di illuminare alcuni aspetti essenziali della storia di Trieste e della Venezia Giulia nel secondo dopoguerra: i caratteri di un'economia assistita, i conflitti politici, i rapporti della classe dirigente triestina con Roma, lo spirito pubblico. Siamo di fronte insomma a una sorta di improvvisa e concentrata "rivelazione" di tutti i nodi del difficile reinserimento di Trieste nel contesto italiano dopo la cosiddetta seconda redenzione, dopo gli anni tragici del secondo conflitto mondiale e le esasperanti incertezze sul destino della città nella fase dell'amministrazione anglo-americana<sup>3</sup>. Ed è una vicenda altrettanto emblematica per capire le cause di quel progressivo smarrirsi del ruolo dell'Iri e più in generale dell'impresa a partecipazione statale, quel ve-

3. Pochi studi generali si sono finora soffermati in modo non affrettato e non episodico sulla vicenda della Trieste del secondo dopoguerra, sul periodo successivo alla data periodizzante del 1954, che segna la fine del Governo militare alleato e il pieno (e tardivo) reinserimento della città nel contesto italiano. Questi pochi lavori hanno tuttavia indicato alcune fondamentali linee interpretative e proficue chiavi di lettura. Prima di tutto: G. Valdevit, *Trieste. Storia di una periferia insicura*, Milano, Bruno Mondadori, 2004, specialmente pp. 79 sgg.; Id., *Dalla crisi del dopoguerra alla stabilizzazione politica e istituzionale (1945-1965)*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. Il Friuli Venezia Giulia*, a cura di R. Finzi, C. Margis e G. Miccoli, Torino, Einaudi, 2002, tomo 1, pp. 581-661; anche R. Spazzali, *Trieste di fine secolo (1955-2004). Per una storia politica del secondo Novecento*, Trieste, Italo Svevo-Istituto Regionale per la Cultura Istriano-Fiumano-Dalmata, 2006. Nel campo specifico della storia economica, naturalmente G. Sapelli, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, Milano, FrancoAngeli, 1990; inoltre D. Andreozzi e L. Panariti, *L'economia in una regione nata dalla politica*, in *Storia d'Italia. Il Friuli Venezia Giulia*, cit., tomo 2, pp. 807-889. A Trieste è stata sempre molto intensa la produzione di miti e il loro uso politico. Molto stimolante dunque è il saggio di G. Negrelli, *Trieste nel mito*, in Id., tomo 2, pp. 1337-1370, da cui abbiamo tratto la citazione posta in esergo (p. 1369).

nir meno della sua missione strategica a sostegno dello sviluppo economico italiano, di fronte ai condizionamenti, agli “oneri impropri” posti dal sistema dei partiti per acquisire o mantenere un consenso di corto respiro<sup>4</sup>.

Il tempo trascorso – mezzo secolo ormai – consente allo studioso di storia contemporanea di frapporre a quegli eventi un sufficiente distacco specie se si tiene a mente, come già abbiamo avuto modo di accennare, la lunga scia di risentimenti e contrapposizioni che hanno lasciato dietro di sé. Ma è soprattutto la disponibilità delle fonti che permette finalmente di andare oltre la vulgata, di affrontare la questione della genesi del piano Cipe e del suo reale impatto per Trieste e per la Venezia Giulia con gli strumenti dell’indagine storiografica. Per ricostruire la vicenda della cantieristica, una fonte di primaria importanza è senza dubbio l’archivio dell’Iri che, dopo la liquidazione dell’Istituto nel 2000 e vicende complesse con diversi passaggi nell’eredità delle carte, è stato interamente versato all’Archivio Centrale dello Stato a Roma<sup>5</sup>. Una fonte di primaria importanza, abbiamo detto, perché

4. Sull’Iri disponiamo oggi di un’opera di ampio respiro: *Storia dell’Iri*, 6 voll., a cura di Aa.Vv., Roma-Bari, Laterza, 2012-2015. Per il periodo qui esaminato vedi in particolare le introduzioni dei curatori ai volumi: *Storia dell’Iri. 2. Il “miracolo” economico e il ruolo dell’Iri*, a cura di F. Amatori, Id., 2013; *Storia dell’Iri. 3. I difficili anni ’70 e i tentativi di rilancio negli anni ’80*, a cura di F. Silva, Id., 2013. Per un’interpretazione della vicenda dell’industria pubblica facciamo anche riferimento a: F. Amatori, *Beyond State and Market. Italy’s Futile Search for a Third Way*, in *The Rise and Fall of State-Owned Enterprise in the Western World*, a cura di P. A. Toninelli, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, pp. 128-156; F. Barca e S. Trento, *La parabola delle partecipazioni statali: una missione tradita*, in *Storia del capitalismo italiano dal dopoguerra a oggi*, a cura di F. Barca, Roma, Donzelli, 1997, pp. 185-236; P.A. Toninelli, *Ascesa e declino dell’impresa pubblica in Italia (1860-2000): una nota sul ruolo dello stato nella crescita*, in Id., *Industria, impresa e stato. Tre saggi sullo sviluppo economico italiano*, Trieste, Edizioni Università di Trieste, 2003, pp. 141-183. La crisi del sistema delle partecipazioni ha sollecitato anche una serie di approfondimenti coevi: *La crisi delle partecipazioni statali: motivi e prospettive*, a cura di E. Gerelli e G. Bognetti, Milano, FrancoAngeli, 1981; *Crisi e ristrutturazione delle imprese a partecipazione statale*, a cura di A. Marzano, Milano, FrancoAngeli, 1992. Di notevole interesse sono anche le testimonianze di alcuni alti dirigenti delle aziende pubbliche: G.L. Osti, *L’industria di Stato dall’ascesa al degrado. Trent’anni nel gruppo Finsider*, a cura di R. Ranieri, Bologna, il Mulino, 1993; A. Fantoli, *Ricordi di un imprenditore pubblico*, a cura di S. Boffo e V. Rieser, Torino, Rosenberg & Sellier, 1995; B. Visentini, *Iri e partecipazioni statali*, a cura di C. Toria, Venezia, Marsilio, 2015. Vedi anche la testimonianza dell’ex capo ufficio stampa: C. Troilo, *1963-1982. I venti anni che sconvolsero l’Iri*, Milano-Roma, Bevevino Editore, 2008.

5. Una descrizione completa dell’Archivio dell’Iri, preparata prima della decisione di versare tutte le carte all’Archivio centrale dello Stato, si trova nel volume *L’Iri nella storia d’Italia. Problemi e prospettive di ricerca. Atti del convegno, 5 giugno 2002*, a cura di F. Russolillo, Roma, Edindustria, 2003, pp. 117-252. Una guida all’Archivio dell’Iri, assieme all’inventario elettronico (condiviso con l’Archivio dell’Intersind), è comunque disponibile attraverso internet all’indirizzo [www.maas.ccr.it](http://www.maas.ccr.it). Una parte dei documenti è stata anche digitalizzata e può essere scaricata, previa registrazione. L’Archivio storico dell’Iri è suddiviso in due fondi: l’Archivio generale (Age), che raccoglie le pratiche societarie riferite alle singole società controllate dall’Istituto, e l’Archivio pratiche degli uffici (Apu), che conserva i documenti prodotti dai vari uffici della direzione generale dell’Iri. In occasione di un primo versamento

la cantieristica della Venezia Giulia gravitava sin dagli anni '30 nell'orbita dell'industria di Stato, il che vuol dire concretamente che la maggioranza del capitale sociale dei Crda era – rispetto alle vicende qui considerate – da quasi trent'anni nel portafoglio dell'Istituto. Di notevole utilità è stato pure l'archivio dell'Intersind, l'associazione imprenditoriale delle aziende dell'Iri, anch'esso confluito nell'Archivio Centrale dello Stato dopo la fine dell'esperienza delle partecipazioni statali.

Le carte conservate nell'Archivio dell'Iri, che hanno reso possibile la ricostruzione puntuale dei retroscena dell'elaborazione del piano Cipe e delle reali condizioni della cantieristica triestina e giuliana, sono state poi integrate con altri documenti: soprattutto le fonti parlamentari, perché spesso le vicende triestine sono state dibattute alla Camera e al Senato, e la stampa locale e nazionale. Per il periodo cruciale, che va dal giugno all'ottobre del 1966, è stato condotto lo spoglio completo del quotidiano locale «Il Piccolo», dell'organo del Pci «l'Unità» (edizione delle Tre Venezie), del quotidiano nazionale «La Stampa» (diffuso con diverse edizioni locali in Liguria, quindi molto utile per approfondire il punto di vista genovese sulla questione della sede dell'Italcantieri), del settimanale della Diocesi di Trieste «Vita Nuova», di fronte alle pubbliche prese di posizione del vescovo Antonio Santin sul cantiere San Marco, infine della rivista «Trieste», punto di riferimento dell'elaborazione culturale e politica dei partiti di centro-sinistra che governavano la città. Sondaggi mirati sulla stampa sono stati condotti anche al di fuori di questa fase di cinque mesi, per meglio ricostruire altri passaggi chiave. Per quanto riguarda la manifestazione dell'8 ottobre 1966, la stampa e le discussioni parlamentari sono state integrate dall'esame degli atti del processo per gli incidenti, che includono anche le carte di polizia, reperiti all'Archivio di Stato di Trieste. Preziosa si è rivelata anche la testimonianza dell'allora presidente provinciale delle Acli, Mario Paron (gli incidenti culminarono infatti con la devastazione della sede del circolo Acli nel popolare quartiere di San Giacomo).

La ricostruzione storica non può naturalmente limitarsi al pur fatale e fondamentale 1966, l'anno dell'annuncio e poi del varo del piano Cipe con il suo strascico di contrasti e infine di violenze di piazza, ma deve necessa-

delle carte all'Archivio centrale dello Stato, avvenuto nel 1980 per il periodo che va dalla costituzione dell'Istituto (1933) alla Seconda guerra mondiale, i due fondi erano stati convenzionalmente denominati rispettivamente Numerazione rossa (NR) e Numerazione nera (NN), dal colore del numero riportato sul dorso delle buste. Le buste dell'Archivio generale-Age (ex NR) sono numerate in modo progressivo con una lettera "R" iniziale e raggruppate per singola società (per esempio, Crda: buste da R/1586 a R/1598); le buste dell'Archivio pratiche degli uffici-Apu (ex NN) sono invece identificate con un codice alfanumerico che indica prima, in lettere, l'ufficio di provenienza (o il criterio di archiviazione interna) e poi il numero della busta. Nelle citazioni, riporteremo sempre la data nella forma grafica in cui appare sul documento. Anche nelle citazioni fra virgolette di passi tratti da documenti e articoli di giornale sarà mantenuta la grafia originaria (sigle, maiuscole/minuscole etc.), anche se diversa da quella adottata nel testo.

riamente tener conto delle premesse, dei motivi che hanno spinto il governo a promuovere una profonda riorganizzazione del settore cantieristico, e infine seguire come il piano sia stato concretamente applicato a Trieste e nella Venezia Giulia, insomma valutarne i risultati. La stesura è suddivisa in tre capitoli, che rispecchiano questi tre distinti momenti dell'indagine. Occorre infatti prendere le mosse almeno dall'anno precedente, dal 1965, nel corso del quale le preoccupazioni per il destino del cantiere San Marco emergono in maniera sempre più netta, gettando però lo sguardo ancora più indietro per capire i gravi e mai risolti problemi della cantieristica italiana – e di quella triestina e giuliana in particolare – che possono essere fatti risalire già agli anni dell'immediato dopoguerra e per capire nello stesso tempo come maturano gradualmente all'interno dell'Iri, sin dagli anni '50, le linee portanti della ristrutturazione del comparto. Saranno questi i temi principali del primo capitolo, indispensabile introduzione a quello successivo, dedicato appunto all'anno cruciale, il 1966, dalla conferenza stampa del presidente dell'Iri in giugno agli incidenti di ottobre.

Qui verranno analizzate non solo le posizioni dei diversi attori (partiti di maggioranza e di opposizione, istituzioni, sindacati), ma anche il ruolo del quotidiano locale «Il Piccolo» e del suo direttore. In una specifica sezione sarà affrontato il tema della “battaglia navale” ingaggiata con Genova per ottenere la sede dell'Italcantieri, quella pubblica alimentata dai giornali e quella sottotraccia delle pressioni sulle segreterie dei partiti nazionali e sul governo. Cercheremo poi di ricostruire la dinamica e le responsabilità degli scontri di piazza seguiti all'annuncio ufficiale del piano Cipe. Infine, un paragrafo sarà dedicato a cogliere gli elementi costitutivi dell'opinione pubblica, del diffuso atteggiamento di ostilità e di rancore nei confronti di Roma che avrebbe sistematicamente e colpevolmente trascurato la città giuliana. Una disattenzione, vera o presunta, che risultava a maggior ragione offensiva agli occhi dei triestini, di fronte a una città che aveva compiuto enormi sacrifici per unirsi alla madrepatria pagando poi più di tutte le altre la sconfitta nella Seconda guerra mondiale. È da questo *humus* già ben presente nella battaglia per la difesa del San Marco che trarrà nutrimento la Lista per Trieste, la formazione politica civica che nel 1978, dando voce alla protesta contro il Trattato di Osimo fra Italia e Jugoslavia sulla sistemazione del confine orientale, riuscirà a ottenere la maggioranza dei consensi in città mettendo in crisi il tradizionale sistema dei partiti.

Nel terzo e ultimo capitolo, che arriva circa a metà degli anni '70, getteremo infine lo sguardo oltre il 1966 per seguire, grazie soprattutto alle carte dell'Iri e dell'Intersind, come il piano Cipe sia stato attuato: le resistenze fortissime al trasferimento dei dipendenti del San Marco in altre unità produttive della zona; i disastrosi risultati dell'Atsm, il cantiere di riparazioni navali nato in sostituzione del San Marco e ben presto assunto a emblema nazionale degli “oneri impropri” caricati sulle imprese pubbliche; i pesantissimi condizionamenti politici nella progettazione e realizzazione della Gmt, la società