



# UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE FACOLTÀ DI ECONOMIA “GIORGIO FUÀ”

---

Corso di Laurea Magistrale in Economia e Management

Dal dopoguerra al boom economico (1944-1960). Ricostruzione e  
sviluppo dei porti marchigiani minori

The post-war period and the economic boom (1944-1960).  
Reconstruction and development of the smaller Marche ports

Relatore: Chiar.mo

Prof. Roberto Giulianelli

Tesi di Laurea di:

Iris Fattorini

Anno Accademico 2021 - 2022



# Indice

<b>Introduzione</b> . . . . .	<b>1</b>
<b>1 L'Italia: dalla ricostruzione al boom (1944-1960)</b>	<b>5</b>
1.1 I principali passaggi istituzionali nell'immediato dopoguerra . . .	5
1.1.1 Il fronte industriale . . . . .	7
1.1.2 Il movimento operaio . . . . .	10
1.2 Ricostruire: questioni immediate e problemi di fondo . . . . .	11
1.3 Politica economica: quali alternative? . . . . .	18
1.3.1 Dibattito sul mantenimento dell'IRI . . . . .	21
1.3.2 Ritorno alla libertà degli scambi . . . . .	21
1.3.3 Gli aiuti del piano Marshall . . . . .	23
1.4 Il Mezzogiorno . . . . .	24
1.5 Le istituzioni negli anni Cinquanta . . . . .	27
1.6 Le determinanti del boom economico . . . . .	29
1.7 L'industria: una grande protagonista . . . . .	32
1.7.1 L'industria pubblica . . . . .	35
1.7.2 L'industria privata . . . . .	39
1.8 Non solo crescita . . . . .	41
1.9 Dopo il miracolo . . . . .	43
<b>2 I porti italiani</b>	<b>45</b>
2.1 Le infrastrutture . . . . .	45
2.2 La manodopera . . . . .	53
2.2.1 Il dibattito sulle autonomie funzionali . . . . .	57
2.3 I traffici marittimi . . . . .	60

2.3.1	Ripartizione e composizione dei traffici verso i litorali italiani	65
<b>3</b>	<b>Le Marche (1944-1960)</b>	<b>69</b>
3.1	Istituzioni . . . . .	69
3.2	Economia e sviluppo . . . . .	72
3.3	Agricoltura . . . . .	77
3.4	Industria . . . . .	79
3.5	Pesca . . . . .	83
3.6	Marche: un modello alternativo di industrializzazione . . . . .	86
3.6.1	Il caso del distretto calzaturiero fermano-maceratese . . . . .	87
<b>4</b>	<b>I porti marchigiani (1944-1960)</b>	<b>91</b>
4.1	Il porto di Pesaro . . . . .	91
4.2	Il porto di Fano . . . . .	97
4.3	Il porto di Senigallia . . . . .	105
4.4	Il porto di Civitanova Marche . . . . .	112
4.5	Il porto di San Benedetto del Tronto . . . . .	124
	<b>Conclusioni</b> . . . . .	<b>137</b>
	<b>Bibliografia</b>	<b>143</b>
	<b>Sitografia</b>	<b>145</b>
	<b>Fonti archivistiche</b>	<b>149</b>

# Elenco delle tabelle

1.1	C. Daneo, <i>La politica economica della ricostruzione, 1945-1949</i> , Torino, Einaudi, 1975, tabb. 1-7 e Zamagni (a cura di), <i>Come perdere la guerra e vincere la pace</i> , p. 44. . . . .	12
1.2	Disoccupazione in Italia 1947 - 1954. Fonte: P. Garofalo - D. Colonna, <i>Statistiche reali, monetarie e creditizie, in Stabilità e sviluppo negli anni Cinquanta, 2. Problemi strutturali e politiche economiche</i> , Roma-Bari, Laterza, 1998, p. 670, tab. 6. . . . .	17
1.3	G. Balcet, <i>L'economia italiana. Evoluzione, problemi e paradossi</i> , Milano, Feltrinelli, 1997, tab. 7. . . . .	30
1.4	G.M. Rey, (a cura di), <i>I conti economici d'Italia, vol. 1, Una sintesi delle fonti ufficiali 1890-1970</i> , Roma-Bari, Laterza, 1991. . . . .	34
1.5	Personale elaborazione su dati <i>Sommario statistiche storiche 1861 - 1965</i> , Roma, Istituto centrale di statistica, 1968. . . . .	36
1.6	C. Antonelli F. Barbiellini Amidei, R. Giannetti, M. Gomellini, S. Pastorelli, M. Pianta, <i>Innovazione tecnologica e sviluppo industriale nel secondo dopoguerra</i> , Roma-Bari, Editori Laterza, 2007, p. 705. . . . .	41
2.1	CNEL, Osservazioni e proposte sui problemi concernenti lo sviluppo dei porti marittimi italiani (Assemblea, 9 dicembre 1963, n. 38/37), pp. 717-718. . . . .	48
2.2	Elaborazione personale da CNEL (1952-60), Osservazioni e proposte sui problemi concernenti lo sviluppo dei porti marittimi italiani (Assemblea, 9 dicembre 1963, n. 38/37), pp. 717-718. . . . .	49

2.3	Riqualificazione dei porti italiani, lotte sociali e ruolo dello Stato (1945-1965) da U. Vallecchi, <i>Moderne tecniche dei trasporti e volume degli investimenti</i> , in "Politica dei trasporti", 1959, p.118.	50
2.4	V.D. Flore, <i>L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte III, L'inserimento nei mercati internazionali</i> , 1973, Roma, p. 352. . . .	63
2.5	V.D. Flore, <i>L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte III: L'inserimento nei mercati internazionali</i> , Bollettino Informazioni Marittime, Roma, 1970, p. 356. . . . .	64
2.6	V.D. Flore, <i>L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte III, L'inserimento nei mercati internazionali</i> , 1973, Roma, p. 356. . . .	65
3.1	Elaborazione su dati G. Tagliacarne, <i>Moneta e Credito, Calcolo del reddito del settore privato e della pubblica amministrazione nelle provincie e regioni d'Italia, 1952-1959</i> , V. 6 N. 22 (1953), V. 7 N. 26 (1954), V. 8 N. 31 (1955), V. 9 N. 36 (1956), V. 10 N. 39 (1957), V. 11 N. 44 (1958), V. 12 N. 48 (1959), V. 13 N. 52 (1960).	76
3.2	G. Fuà, <i>Un caso di agricoltura intensa e industria carente</i> , 1959, p. 11, Stime I.N.E.A. (1957). . . . .	77
3.3	Elaborazione su dati G. Tagliacarne, <i>Calcolo del reddito del settore privato e della pubblica amministrazione nelle provincie e regioni d'Italia in Moneta e Credito</i> , V. 6 N. 22 (1953), V. 7 N. 26 (1954), V. 8 N. 31 (1955), V. 9 N. 36 (1956), V. 10 N. 39 (1957), V. 11 N. 44 (1958), V. 12 N. 48 (1959), V. 13 N. 52 (1960). . . . .	85

# Elenco delle figure

2.1	M. Bettini, <i>Riqualificazione dei porti italiani, lotte sociali e ruolo dello Stato (1945-1965)</i> , in «Studi storici», n. 3, p. 824. . . . .	57
3.1	Personale elaborazione su dati G. Tagliacarne, <i>Moneta e Credito, Calcolo del reddito del settore privato e della pubblica amministrazione nelle provincie e regioni d'Italia, anni 1952-1959.</i> , V. 6 N. 22 (1953), V. 7 N. 26 (1954), V. 8 N. 31 (1955), V. 9 N. 36 (1956), V. 10 N. 39 (1957), V. 11 N. 44 (1958), V. 12 N. 48 (1959), V. 13 N. 52 (1960). . . . .	84

# Introduzione

L'obiettivo principale del seguente lavoro di tesi è quello di fornire una panoramica degli interventi che vennero effettuati al termine del Secondo conflitto mondiale per la ricostruzione dei porti italiani e nello specifico, di quelli "minori" marchigiani. Gli estremi cronologici all'interno dei quali si inserisce l'elaborato vanno dalla fase della ricostruzione agli anni del boom economico (1944-1960). L'intento del primo capitolo è quello di fornire una fotografia, se pur a grandi linee, del contesto politico, economico e sociale italiano al termine del Secondo conflitto mondiale tramite il passaggio in rassegna di alcune delle tappe principali che hanno caratterizzato gli anni dalla ricostruzione al boom. Verranno considerati i principali passaggi e le figure istituzionali che determinarono il corso della politica italiana dalla fase immediatamente post-bellica alla fine degli anni Cinquanta: dalla scelta tra Monarchia o Repubblica fino al tramonto alla fine degli anni Cinquanta, dopo più di un decennio di egemonia, della Democrazia Cristiana. Saranno affrontate alcune delle principali questioni al tavolo della ricostruzione che l'Italia, prostrata e sofferente, si trovò a fronteggiare e il cambio di rotta liberista dato alla politica economica dopo l'esperimento autarchico del periodo fascista. Ciò, per altro, valse all'Italia sia il consenso che l'appoggio finanziario statunitense che tramite il programma E.R.P. svolse un ruolo cruciale nella ripresa del Paese. Verrà approfondita poi la condizione del Mezzogiorno, espressione del divario tra il Nord e il Sud del Paese che perdurava sin dall'Unità e che venne acuito dalla guerra. In particolare, verranno trattati i provvedimenti più significativi presi per risollevare le sorti del Mezzogiorno: la Riforma Fondiaria e la Cassa del Mezzogiorno. Infine, verranno analizzate le principali determinanti del miracolo economico e verrà approfondita la condizione dell'industria italiana sia pubblica che privata sul finire degli anni Cinquanta unitamente ai settori che trainarono il boom.

Nel secondo capitolo viene presentata la condizione dei porti italiani dal termine della guerra fino alla fine degli anni Cinquanta, con lo scopo di fornire un quadro dei provvedimenti attuati dallo Stato per la ripresa dei porti, uti-



le a definire un contesto più specifico all'interno del quale verrà inserita poi la ricostruzione di quelli "minori" marchigiani. Sono stati presi in considerazione principalmente tre aspetti: le infrastrutture, la manodopera e i traffici marittimi. La ricostruzione infrastrutturale dei porti nazionali avvenne con qualche lentezza in più rispetto a quanto sperimentato dal settore agricolo e industriale. La spesa ad esse destinate, inoltre, fu sempre piuttosto contenuta rispetto al caso delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Saranno poi affrontate alcune questioni riguardanti la manodopera portuale: dal loro importante contributo nel garantire l'agibilità degli scali più importanti nonostante le disastrose condizioni in cui versavano, al dibattito sull'autonomia funzionale tra industria e compagnie portuali. Il capitolo si conclude con uno sguardo generale ai traffici marittimi che soprattutto in virtù della loro nuova composizione e provenienza si discostavano dalle loro forme prebelliche.

Negli ultimi due capitoli il focus è sull'esperienza delle Marche nella fase successiva al Secondo conflitto mondiale.

Nel terzo capitolo in particolare è riportato uno spaccato relativo alla condizione politica ed economica della regione in cui sono stati approfonditi alcuni aspetti relativi all'agricoltura, il settore trainante, all'industria e alla pesca. Il capitolo si conclude con un approfondimento del modello di industrializzazione marchigiano che può essere definito per caratteristiche e modalità alternativo al caso delle regioni del triangolo industriale. Il carattere fortemente rurale della regione determinò il progressivo sorgere, nel corso degli anni Cinquanta, di numerose piccole attività manifatturiere legate principalmente alla campagna; non mancarono comunque esempi di industrie di maggiori dimensioni come è il caso della Montecatini o dell'Italcementi.

Il quarto e ultimo capitolo si concentra sugli interventi realizzati per la ricostruzione delle infrastrutture nei porti di Pesaro, Fano, Senigallia, Civitanova Marche e San Benedetto del Tronto, nell'arco temporale tra il 1944 e il 1960. Per la redazione del capitolo è stato svolto un lavoro di ricerca delle fonti presso: l'Archivio di Stato di Pesaro (ASP), l'Archivio di Stato di Ancona (ASA), l'Archivio di Stato di Ascoli Piceno (ASAP), l'Archivio comunale di Fano e l'Ar-

chivio comunale di Senigallia. Gran parte della documentazione per i porti di Pesaro, Fano, Senigallia e Civitanova Marche è stata reperita nel fondo “Ufficio speciale del Genio Civile per le opere marittime di Ancona” disponibile presso l’ASA, mentre nel caso del porto di San Benedetto del Tronto la quasi totalità delle fonti proviene dall’ASAP e sono reperibili nel fondo “Ufficio del Genio civile di Ascoli Piceno”. Le fonti recuperate presso gli Archivi sono state esclusivamente documentarie e principalmente: perizie, atti di cottimo fiduciario, atti di liquidazione finale, certificati di ultimazione dei lavori, certificati relativi ai vari stati di avanzamento dei lavori, verbali di aggiudicazione dei lavori, libretti delle misure, relazioni e carteggio. Non sempre i documenti all’interno delle buste visionate erano inerenti l’oggetto della tesi, non sempre riguardavano l’arco temporale di interesse e talvolta alcuni documenti relativi ad uno specifico intervento oppure copie di documenti sono stati trovati in più buste. Il materiale raccolto è stato quindi scremato e ordinato cronologicamente al fine di ricostruire le varie tappe che hanno portato alla ricostruzione dei porti marchigiani “minori” e i successivi interventi. Per alcuni di questi non è stato possibile reperire informazioni riguardanti, ad esempio, il periodo in cui vennero svolti o la ditta che venne incaricata, la spese complessive per i progetti o il tipo di intervento che venne svolto. Di notevole ausilio per la stesura del capitolo è stata la corrispondenza, grazie alla quale, in alcuni casi, è stato possibile rintracciare elementi utili alla ricostruzione.

Come nel caso dei porti nazionali, ciò che emerge dopo aver ripercorso le varie fasi della ricostruzione dei porti marchigiani minori è che i vari interventi si sostanziarono nel ripristino delle infrastrutture allo stato prebellico, senza che questa venisse inserita all’interno di un progetto di sviluppo e potenziamento dei porti da un punto di vista turistico e/o commerciale non trattandosi chiaramente di porti a vocazione industriale.



# Capitolo 1

## L'Italia: dalla ricostruzione al boom (1944-1960)

### 1.1 I principali passaggi istituzionali nell'immediato dopoguerra

Il secondo dopoguerra italiano fu interessato, da un punto di vista istituzionale, da una serie di passaggi cruciali. L'inizio della transizione si ebbe con i governi guidati da Ivanoe Bonomi, membro del Partito Democratico del Lavoro, tra il 1943 e il 1945 quando i partiti del Comitato di Liberazione Nazionale<sup>1</sup> concordi sulla necessità di liquidare Badoglio dai vertici dell'esecutivo, videro in Bonomi un degno candidato al nuovo esecutivo. Emerge da questo passaggio la precisa volontà di chiudere con la stagione fascista, rendendo protagoniste del nuovo inizio le forze antifasciste, unite dalla stessa visione. I sei partiti del CLN erano tutti rappresentati al governo: Pietro Nenni, leader socialista e vicepresidente del Consiglio, Palmiro Togliatti, segretario del PCI e ministro della Giustizia, e Alcide De Gasperi ministro degli Esteri e capo della Democrazia cristiana. Dopo Bonomi il governo verrà presieduto da Ferruccio Parri, leader del Partito d'A-

---

<sup>1</sup>Il Comitato di Liberazione Nazionale fu un'organizzazione politica e militare italiana costituita dai principali partiti e movimenti del Paese. Si formò a Roma nel settembre 1943, allo scopo di opporsi al fascismo e all'occupazione nazista in Italia.

zione ed ex capo supremo delle forze partigiane. Il governo Parri non durerà che per il breve spazio di cinque mesi. Sarà inizialmente sostenuto da un forte entusiasmo, alimentato dalla speranza di vedere finalmente realizzati gli ideali che avevano animato la Resistenza. Ben presto questo entusiasmo scomparirà, quando i problemi imposti dal momento storico, emergeranno con decisione: divisioni tra i partiti, inesperienza e incapacità di mostrare sicurezza di fronte alle difficoltà economiche e sociali di un Paese appena uscito dalla guerra. Il governo Parri resistette fino al 21 novembre 1945, quando a seguito degli attacchi dei liberali, che con l'appoggio dei democristiani e di forze imprenditoriali avevano come mira quella di spodestare la sinistra dal governo, l'esponente del Pd'A dette le dimissioni lasciando le redini a De Gasperi, che sarebbe rimasto alla guida del governo italiano fino al 1953. Pochi mesi dopo la Liberazione quindi, il Paese voltò pagina, indebolendo progressivamente il legame con la stagione della Resistenza e con le forze e i personaggi che l'avevano rappresentata.

Il 2 giugno 1946 si svolse il referendum che stabilì le sorti dell'assetto politico-istituzionale del Paese. Gli italiani vennero chiamati alle urne per decidere quale forma di Stato dare al loro Paese (monarchia o repubblica) e ad eleggere i membri dell'Assemblea costituente che si sarebbe occupata di redigere il testo della Costituzione. Al referendum del 2 giugno parteciparono tutti gli italiani, donne comprese: grazie ad un decreto varato nel febbraio del '45 dal governo Bonomi, infatti, il diritto di voto era stato esteso anche alle donne. Sempre nel 1946, dopo l'espletamento del referendum, si formò il secondo governo De Gasperi, un governo di coalizione, appoggiato da tutti i maggiori partiti.

Il 1947 fu un anno di svolta per la politica italiana: al ritorno da un viaggio negli Stati Uniti, durante il quale si era incontrato con il presidente Truman, ottenendo garanzia di un prestito di cento milioni di dollari all'Italia, De Gasperi mise in atto una serie di manovre politiche che posero fine ai governi di coalizione e condussero ad un allontanamento delle sinistre dall'esecutivo. Il primo gennaio del 1948 entrò in vigore la Costituzione, che sostituì lo Statuto Albertino, fino ad allora vigente. Il 18 aprile 1948 si tennero nuove elezioni politiche: si registrò nuovamente una vittoria schiacciante della DC con il 48,5 per cento

dei voti. Nonostante potesse contare sulla maggioranza assoluta alla Camera, De Gasperi preferì costituire un governo “quadripartito”, formato da DC, PLI, PRI e PSDi, dando inizio così alla fase storica del “centrismo”. Il conflitto di interessi e ideologie tra i diversi partiti del Comitato Nazionale di Liberazione, a lungo mascherato dalla necessità di fare fronte comune nella lotta contro il fascismo, raggiunse il suo apice proprio con le elezioni del 1948<sup>2</sup>. Tra 1945 al 1948, in Italia, si assistette al graduale affiorare di due schieramenti opposti, raccolti sotto l’ala delle due grandi potenze che erano emerse al termine della guerra: da una parte gli Stati Uniti, dall’altra l’Unione Sovietica. Con la conferenza di Jalta <sup>3</sup>, le due superpotenze si erano spartite il mondo dando vita al blocco occidentale e quello orientale, rappresentativi di una precisa contrapposizione ideologica e di interessi dei due Stati. Nonostante l’Italia ricadesse direttamente sotto la sfera d’influenza statunitense, la presenza di un Partito Comunista che raccoglieva il consenso di buona parte della popolazione determinò il formarsi di due fronti. In realtà, come si vedrà, il fronte comunista in Italia accetterà i principi della democrazia occidentale moderato, differenziandosi in questo senso da quello sovietico, fautore della rivoluzione proletaria. La dialettica tra i due fronti fu però importante nella definizione di molte scelte politiche ed economiche operate nell’immediato dopoguerra.

### 1.1.1 Il fronte industriale

Al termine del conflitto, la preoccupazione principale della classe industriale era rappresentata dalla possibilità che una rivoluzione sociale dilagasse nel Paese. Ben presto il moderatismo dimostrato dal movimento comunista allontanò questi timori, tranquillizzando gli animi degli industriali.

---

<sup>2</sup>Ginsborg, *Storia d’Italia dal dopoguerra ad oggi*, p.97.

<sup>3</sup>Fu una conferenza di Vertice tenutasi dal 4 all’11 febbraio 1945, a Jalta, in Crimea, che vide la presenza di W. Churchill (Gran Bretagna), F.D. Roosevelt (Stati Uniti) e I. Stalin (Russia), per discutere in merito cosiddette sfere d’influenza e alla conclusione della guerra contro le potenze dell’Asse, l’occupazione e la spartizione della Germania e l’assetto di Europa ed Estremo Oriente

Nel secondo dopoguerra, inoltre, all'interno della classe industriale emersero gradualmente due orientamenti: una maggioranza conservatrice e una minoranza progressista. La prima, legata all'industria elettrica, del cemento e a quella produttrice di zucchero, puntava al mantenimento della propria posizione di monopolio e prediligeva le speculazioni finanziarie agli investimenti per la produttività. L'imperativo della minoranza progressista invece, legata principalmente ai settori metallurgico, della gomma e dell'acciaio, era un programma di riconversione e razionalizzazione che veniva visto come unico strumento di sopravvivenza all'interno di mercati ora in balia del libero gioco delle forze di mercato. Queste divergenze di orientamento venivano riposte nel momento in cui era necessario confrontarsi con il mondo del lavoro e con lo Stato, dove l'opinione comune era forte e coesa<sup>4</sup>.

Con riguardo al primo aspetto, le principali rivendicazioni degli industriali riguardavano due questioni. La prima era la reintroduzione del diritto al licenziamento, eliminato dal CNL nel 1945, onde evitare possibili tumulti e proteste da parte dei lavoratori. La principale argomentazione a sostegno della reintroduzione del licenziamento da parte degli industriali era che la possibilità di licenziare i lavoratori improduttivi sarebbe stata funzionale alla ricostruzione, grazie alla possibilità di eliminare la manodopera improduttiva a tutto favore dei lavoratori più efficienti. La seconda questione oggetto di rivendicazione, invece, riguardava la possibilità di escludere qualsiasi forma di partecipazione al controllo aziendale da parte del movimento operaio. Espressione che bene sintetizza questa visione è quella del presidente della Confindustria, Angelo Costa:

Un bravo tornitore o un bravo meccanico potrà darmi dei consigli per la sua specializzazione, ma non vedo cosa possa dirmi in materia finanziaria.<sup>5</sup>

Il rapporto tra mondo industriale e Stato non era armonioso. In linea di massima, gli imprenditori, altro non vedevano nello Stato che un'istituzione poco

---

<sup>4</sup>Ginsborg, *Storia d'Italia dal dopoguerra ad oggi*, p. 99.

<sup>5</sup>Ibid., p. 99.

rappresentativa dei propri interessi, motivo per cui non erano molto disposti alla cooperazione con esso<sup>6</sup>, tanto più che terminati il periodo fascista e con esso la fase di economia controllata la sua funzione principale, ovvero quella di contenere (forzatamente) le richieste della classe operaia, era venuta meno. La parola d'ordine era libero gioco di mercato e per alcuni industriali l'intervento dello Stato in economia divenne solo una fonte di vincoli. Altri imprenditori invece, soprattutto quelli interessati a mantenere le proprie posizioni di monopolio, erano al contrario a favore di uno Stato più interventista. Punto comune ai due orientamenti rimaneva la necessità di porre fine all'occupazione illegale delle terre e alle manifestazioni violente dei disoccupati, con l'obiettivo di riappropriarsi di quella libertà d'azione che era stata limitata dall'autonomia che il movimento operaio aveva acquisito. Per gli imprenditori, lo strumento politico tramite il quale realizzare questi obiettivi fu la Democrazia cristiana. Il partito liberale, da tradizione portatore degli interessi della classe industriale, mancò di adattarsi alle mutate condizioni del dopoguerra non comprendendo l'esigenza di raggiungere un elettorato più vasto tramite opportuni strumenti di propaganda, destinando sé stesso ad impersonare un ruolo marginale. La Democrazia cristiana si propose invece come un partito trasversale, in grado di farsi portavoce dei diversi ceti sociali. La DC fu in grado di conquistare una cospicua base elettorale, facendo leva su questioni come anticomunismo, l'adesione al sistema capitalistico, la democrazia rappresentativa, la riaffermazione della morale cristiana e l'esaltazione dei valori familiari, grazie anche al supporto della Chiesa, che partecipò attivamente all'assistenza delle famiglie gravemente provate dalla guerra<sup>7</sup>. Il programma politico di De Gasperi venne più volte criticato, anche da membri del suo stesso partito. All'interno della Democrazia Cristiana infatti esistevano varie correnti, alcune delle quali orientate maggiormente verso destra, altre verso sinistra, con De Gasperi che faceva da mediatore collocandosi al centro.

---

<sup>6</sup>Ibid., p. 100.

<sup>7</sup>Ibid., p. 102.



## 1.1.2 Il movimento operaio

Le condizioni dei lavoratori al termine della guerra erano drasticamente peggiorate: sfollati, penuria di generi di prima necessità, disoccupazione alle stelle, sovrappopolamento delle campagne dovuto alla corsa in massa verso le zone rurali dei cittadini per sfuggire ai bombardamenti delle città. La situazione era peggiore al Sud che al Nord. Nonostante le dure condizioni in cui versava, infatti, la classe operaia delle regioni settentrionali, grazie alle conquiste della Resistenza, era riuscita a migliorare seppur marginalmente almeno la propria posizione di forza.

Due sono i sentimenti in particolare che dominarono la coscienza della classe operaia all'epoca: il primo, il desiderio di ricostruzione; il secondo, la ricerca di profonde riforme economiche e sociali<sup>8</sup> e il Partito Comunista sembrava poter rispondere a queste esigenze. Le riforme si sarebbero potute ottenere grazie all'alleanza sorta durante la guerra tra Partito Comunista, Democrazia Cristiana e Partito Socialista Italiano d'Unità Proletaria. Tra il 1945 e il 1948, il PCI, pur di mantenere in piedi l'alleanza, fece numerose concessioni alla Democrazia Cristiana, consentendogli così di rafforzare il proprio consenso presso le masse. L'azione moderata, scelta dal PCI, in contrasto con lo strumento tipico delle sinistre, ovvero le lotte operaie, portò il partito a stravolgere la sua natura, svolgendo non un ruolo attivo ma al contrario piuttosto marginale. La DC invece con il suo carattere di "trasversalità", imperniato attorno ai valori cristiani e della famiglia, riuscì a consolidare il proprio consenso presso l'elettorato in maniera più pervasiva di quanto non fece il PCI.

Altro grande protagonista della sinistra italiana, fu Partito Socialista di Nenni. Il Partito Socialista Italiano, non fu mai in grado di stabilire una sua politica autonoma, impersonando almeno per certi aspetti, il ruolo di vassallo del Partito Comunista Italiano. Escludendo i due principali partiti politici, il sindacato era il solo altro importante rappresentante del movimento operaio. La CGIL unitaria, costituita da comunisti, socialisti e democristiani, nel primo congres-

---

<sup>8</sup>Ginsborg, *Storia d'Italia dal dopoguerra ad oggi*, p. 109.

so che si tenne a Napoli nel 1945<sup>9</sup>, propose una serie di rivendicazioni radicali: nazionalizzazione di tutte le principali industrie, partecipazione operaia alla loro gestione, distruzione del sistema latifondista ed egualitarismo salariale su scala nazionale<sup>10</sup>. Nonostante le pressioni, le forze di sinistra non riuscirono ad accentuare il carattere progressista e popolare DC la cui linea, distante dagli interessi della classe operaia, prevalse. A livello internazionale, se per i capitalisti, il punto di riferimento furono gli Stati Uniti, per il movimento operaio lo fu l'Unione Sovietica.

## 1.2 Ricostruire: questioni immediate e problemi di fondo

Al termine del secondo conflitto mondiale, l'Italia si trovò ad affrontare una serie di questioni che la guerra appena conclusa aveva lasciato sul tavolo. Nel 1945, il prodotto nazionale lordo italiano era tornato al livello del 1911 con una diminuzione del 40 per cento circa, sempre in termini reali, rispetto al 1938; solo nel 1949 il prodotto nazionale lordo superò nuovamente il livello prebellico. Sempre nello stesso anno, il tesseramento alimentare garantiva circa 900 calorie al giorno per persona; il resto necessario per vivere proveniva dal mercato nero, dove i prezzi erano eccessivamente elevati. I danni provocati dalla guerra furono estesi. Numerose abitazioni andarono distrutte e con esse anche strade, ponti, opere d'arte e la rete ferroviaria, che ne uscì paralizzata. In un'Adunanza generale dei partecipanti della Banca d'Italia che si tenne nel 1946 vennero riportate le seguenti stime relativamente ai danni patrimoniali subiti: "I danni ai beni patrimoniali situati in Italia ammontano a circa 821 milioni di Lire, e sono stati causati per

---

<sup>9</sup>La CGIL venne istituita il 9 giugno 1944 dagli esponenti dei maggiori partiti italiani dell'epoca: Giuseppe Di Vittorio per il PCI, Achille Grandi per la DC e da Emilio Canevari per la componente socialista. Con il Congresso della CGIL delle zone liberate tenutosi a Napoli il 1° febbraio 1945, vennero eletti i primi Segretari generali della Confederazione generale italiana del lavoro: Di Vittorio per i comunisti, Grandi per i democristiani, Lizzadri per i socialisti.

<sup>10</sup>Ginsborg, *Storia d'Italia dal dopoguerra ad oggi*, p. 115.

circa 264 milioni dalle truppe germaniche e per i rimanenti 557 milioni da azioni di guerra delle forze armate alleate.”<sup>11</sup>

All’industria mancavano il carbone e le materie prime in generale e la ripresa della produzione avveniva con molte difficoltà. Gli approvvigionamenti esteri di materie prime erano discontinui e quando non erano danneggiati, gli impianti di produzione erano obsoleti. L’unico fattore produttivo sovrabbondante era la mano d’opera, che pertanto risultava in forte misura sottoccupata, se non disoccupata.

### Struttura industriale

La struttura industriale italiana si presentava in maniera disomogenea: da un lato, una grande quantità di piccole imprese; dall’altro, imprese con una significativa concentrazione di capitali e mezzi produttivi. Tre erano i settori dominanti: l’idroelettrico, il tessile e l’alimentare. In tabella 1.1, vengono riportati gli indici che evidenziano le variazioni delle principali produzioni nel 1945 rispetto al 1938.

Genere	1938=100
Elettricità	81,3
Carbone e lignite	64,4
Oli minerali	52,4
Ghisa	7,7
Acciaccio	17,0
Cemento	79,2
Fibre artificiali	3,2
Fertilizzanti	12,6
Autoveicoli	14,7
Grano	51,0
Patate	49,9
Carne	74,2

**Tabella 1.1:** C. Daneo, *La politica economica della ricostruzione, 1945-1949*, Torino, Einaudi, 1975, tabb. 1-7 e Zamagni (a cura di), *Come perdere la guerra e vincere la pace*, p. 44.

<sup>11</sup>Banca d’Italia, *Relazione del governatore alla Adunanza generale ordinaria dei partecipanti*, p. 7.

L'industria era ipertrofica. Durante la guerra il governo aveva chiesto agli industriali (a quelli più vicini al settore bellico in particolare) un incremento della produzione che, non trovando giustificazione al termine del conflitto, lasciò le industrie con capacità produttive eccessive rispetto alla domanda post-bellica, ancora in difficile via di ripresa. Altro problema era quello riguardante la riconversione produttiva; oltre ad impianti eccessivamente grandi rispetto alle reali necessità, si poneva il problema della riconversione della produzione industriale all'economia di pace. Sorprendentemente, però, i danni subiti dall'apparato produttivo furono meno ingenti di quanto previsto. Le fabbriche, concentrate al Nord, avevano subito danni inferiori al temuto ed Einaudi stimava che circa l'80 per cento degli impianti fosse salvo<sup>12</sup>. Una differenza importante, nella ripresa post-bellica, si riscontra tra il Nord e Sud Italia, anche per via delle diverse tempistiche che ebbe la Liberazione. Le regioni settentrionali, dove l'industria era rimasta pressoché indenne, riuscirono a recuperare in un anno la capacità produttiva prebellica. Ciò non accadde nelle regioni del Mezzogiorno, teatro di lunghi mesi di scontri, e che avevano avuto il primato in termini di danni e distruzioni causate dalla guerra.

## **Inflazione**

Un altro problema che necessitava di un intervento immediato era quello dell'inflazione. Nel corso della guerra, il governo fascista aveva cercato di reprimere la pressione inflazionistica - conseguenza dell'immissione di liquidità connessa al finanziamento delle spese militari - tramite l'emissione e il collocamento dei titoli di Stato presso banche e privati. Ciò determinò una relativa stabilità dell'inflazione nel corso del conflitto.

Al termine della guerra l'inflazione esplose: i suoi effetti travolsero dapprima il Mezzogiorno per poi diffondersi nel Nord Italia. Nel 1944, l'indice dei prezzi all'ingrosso su base 1938=100 era pari a 858, nel 1947 era di 5159. I fattori che contribuirono all'esplosione dell'inflazione furono diversi. Oltre alla fine delle

---

<sup>12</sup>Ricossa e Tuccimei, *Collana storica della Banca d'Italia - Documenti. La Banca d'Italia e il risanamento post-bellico 1945-1948*, p. 191.

politiche di contenimento dell'inflazione messe in atto dal governo fascista, anche l'immissione di moneta cartacea da parte delle autorità militari alleate (AMLire) utilizzate per pagare stipendi e acquistare beni e servizi nei territori occupati e su cui il Governo italiano non aveva alcun controllo<sup>13</sup>. Un altro fattore che contribuì all'aumento dell'inflazione fu il cambio Lire-Dollaro, che passò da 19:1, nel periodo prebellico, a 100:1.

Tra le destre e le sinistre italiane il dibattito su quali fossero gli elementi determinanti l'inflazione e i modi tramite i quali contenerla era piuttosto acceso. Le sinistre vedevano nella gestione unitaria del controllo della moneta, dei cambi, dei salari e delle imposte, una possibile soluzione. Il problema relativo al finanziamento della ricostruzione poteva essere risolto tramite una politica fiscale rigorosa e l'introduzione di un'imposta straordinaria sul patrimonio, così da prelevare liquidità dalle classi più abbienti. Al tempo stesso la sinistra sosteneva la necessità di proteggere i salari dall'inflazione. Per farlo vennero proposte due misure: il razionamento dei generi di consumo per assicurare un reddito reale distribuito in natura all'intera popolazione; effettuare un cambio della divisa, così da ridurre la circolazione di moneta, contenendo l'inflazione e al contempo trattenere una parte di liquidità al momento della conversione dei biglietti in banca<sup>14</sup>. In merito all'utilizzazione delle risorse per la ricostruzione, le sinistre proponevano oltre alla nazionalizzazione della grande industria, di esercitare un controllo sui cambi così da gestire la valuta estera (scarsa) e convogliarla verso i settori più bisognosi, sostenendo e favorendo così la ripresa dell'attività economica. La liberalizzazione dei cambi avrebbe sancito la rinuncia al controllo delle importazioni e, in ultima analisi, alla ricostruzione industriale<sup>15</sup>.

Il punto di vista delle destre era diametralmente opposto, ma anch'esso coeso. Secondo la destra italiana, l'inflazione dipendeva esclusivamente da un eccesso di spesa pubblica. Due erano i punti sui quali fare leva: massimo rigore nello stanziamento

---

<sup>13</sup>Graziani, *Lo sviluppo dell'economia italiana. Dalla ricostruzione alla moneta europea*, p. 28.

<sup>14</sup>Ibid., p. 25.

<sup>15</sup>Ibid., p. 26.

mento dei fondi statali, anche a discapito della ricostruzione delle opere pubbliche necessarie allo sviluppo economico italiano e un aumento della pressione fiscale, tramite prestiti pubblici e imposte straordinarie, unico punto in comune con le sinistre. Le destre erano fortemente contrarie al cambio della moneta e al controllo dei cambi. In particolare, secondo Epicarmo Corbino, allora Ministro del Tesoro, il cambio della moneta oltre che inefficace per il contenimento dell'inflazione era una minaccia all'equilibrio monetario e avrebbe ridotto ulteriormente la fiducia del popolo nella moneta<sup>16</sup>. Quanto all'utilizzo dei fondi per la ricostruzione, le destre erano forti sostenitrici del libero mercato, e osteggiavano qualsiasi forma di controllo amministrativo. Il dibattito tra le due posizioni si risolse in favore della destra. Nel 1946, la corsa inflazionistica sembrò rallentare: venne lanciato un nuovo prestito pubblico, il Prestito della ricostruzione, con la motivazione di coprire la spesa pubblica destinata alla ricostruzione. Il prestito raccolse 231 miliardi, sottoscritti per 112 miliardi in contante (compresi 10 miliardi forniti dalla Cassa Depositi e Prestiti), cifra inferiore a quella attesa<sup>17</sup>. Gli effetti della manovra non furono quelli sperati: il prestito non fu in grado di raccogliere liquidità presso il pubblico, come accadde con il prestito della Liberazione, ma ebbe come effetto quello di immettere liquidità nel circuito monetario, innescando nuovamente la corsa inflazionistica<sup>18</sup>. Nel 1947, le difficoltà economiche del Paese erano crescenti. La lotta all'inflazione era portata avanti tramite uno stretto contenimento della spesa pubblica: vennero eliminati tutti i prezzi politici e venne lasciato libero accesso al credito bancario. Nonostante gli sforzi della Banca d'Italia nel contenere l'espansione della spesa pubblica, l'inflazione continuava a crescere. Nel luglio del 1947, la cosiddetta manovra Einaudi fornì la svolta necessaria. Vennero adottate misure rigorose in apparente contrasto con la linea fino a quel momento seguita dallo stesso Einaudi, volte a ridurre la liquidità bancaria e l'erogazione di credito ai privati. Gli effetti delle misure produssero una ridu-

---

<sup>16</sup>Ibid., p. 27.

<sup>17</sup>Ministero del Tesoro, *Relazione del Direttore generale alla commissione parlamentare di vigilanza. Il debito pubblico in Italia 1861-1987*, p. 44.

<sup>18</sup>Graziani, *Lo sviluppo dell'economia italiana. Dalla ricostruzione alla moneta europea*, p. 32.

zione dell'inflazione. La stretta creditizia, però, causò un calo degli investimenti proprio nel periodo in cui l'Italia ne necessitava maggiormente, contribuendo presumibilmente ad un ritardo nello sviluppo della produzione<sup>19</sup>. Questa manovra non fu particolarmente apprezzata dagli Stati Uniti, che auspicavano per l'Italia un pronto ritorno alla produzione. Secondo Einaudi, però, il primo problema da affrontare era porre un freno alla vorticoso corsa dell'inflazione.

### **Bilancia dei pagamenti**

Di rilievo fu anche il problema della bilancia dei pagamenti: il Paese si trovava in una fase di stallo. Per poter sostenere le importazioni era necessario che venisse ripristinata la capacità produttiva andata perduta, così da sviluppare le esportazioni. Perché ciò si realizzasse, occorreva importare macchinari e materie prime, il cui acquisto poteva essere sostenuto grazie a finanziamenti esterni. Grazie alla nuova messa in moto delle esportazioni, sarebbero stati così compensati i prestiti per la ricostruzione della stessa. I finanziamenti esterni però, almeno fino al 1949, vennero principalmente impiegati per rafforzare le riserve valutarie ("Fondo Lire") e il problema, prioritario, della ricostruzione fu posto in secondo piano.

Oltre alle questioni di natura immediata, il dibattito era in corso anche su altre questioni di carattere strutturale come disoccupazione, rilancio dell'industria, ammodernamento del settore agricolo e sostegno alle zone meridionali.

### **Struttura produttiva**

Il fascismo, tramite la politica autarchica finalizzata al ridurre la dipendenza dell'Italia dalle importazioni estere, aveva portato ad un eccesso di produzione cerealicola. Si assisteva quindi ad uno sbilanciamento in favore delle produzioni agricole a discapito di altre, come quella delle carni o dei prodotti lattiero-caseari. Una simile osservazione può essere fatta anche per l'industria. Nel corso del ventennio fascista, oltre a consolidarsi i settori tradizionali, si svilupparono comparti

---

<sup>19</sup>Graziani, *Lo sviluppo dell'economia italiana. Dalla ricostruzione alla moneta europea*, p. 39.

nuovi e tecnologicamente più avanzati come quello degli autoveicoli, dei prodotti petroliferi e delle fibre sintetiche, ma il loro contributo all'economia rimase modesto. Le fondamenta della struttura industriale italiana (e a tal proposito può essere di supporto la tabella 1.1) poggiavano ancora su settori maturi come il tessile, l'alimentare e quello delle costruzioni, soprattutto in virtù del quantitativo di manodopera che impegnavano. Altri settori di rilievo erano l'elettrico (al tempo gestito ancora da imprese private) e il siderurgico, che con l'eccezione dell'impianto di Cornigliano, che adottava il ciclo integrale, contava impianti di dimensioni ridotte e con una bassa produttività soprattutto dovuta alla scarsità di materie prime che imponeva il riutilizzo dei rottami.

### Disoccupazione

Si è già detto di come una caratteristica dell'economia italiana fosse l'abbondanza di manodopera, caratterizzata però da una rilevante quota di disoccupati o sottoccupati. Il problema della disoccupazione in Italia era un problema strutturale, riconducibile almeno in parte ad una struttura produttiva carente ed arretrata.

Anno	Disoccupati	% forza lavoro
1947	1620	8,3
1948	1742	8,9
1949	1673	8,6
1950	1615	8,3
1951	1721	8,8
1952	1850	9,5
1953	1947	10
1954	1959	10

**Tabella 1.2:** Disoccupazione in Italia 1947 - 1954. Fonte: P. Garofalo - D. Colonna, *Statistiche reali, monetarie e creditizie, in Stabilità e sviluppo negli anni Cinquanta, 2. Problemi strutturali e politiche economiche*, Roma-Bari, Laterza, 1998, p. 670, tab. 6.

Tale condizione è evidenziata in tabella 1.2, che per il periodo 1947-1954, evidenzia un aumento dei disoccupati e della loro incidenza sulla forza lavoro complessiva. Negli anni del fascismo, inoltre, le migrazioni verso le città erano



state soffocate, acuendo la pressione demografica nelle campagne<sup>20</sup>. Le organizzazioni sindacali, sentivano fortemente questo problema. Nel 1949, la CGIL propose un pacchetto di misure denominato “Piano del lavoro” formulato da Giuseppe Di Vittorio. Obiettivo del piano era la piena occupazione, da realizzare tramite un intervento coordinato di politica economica, agricola, industriale ed energetica. L’idea alla base del progetto di Di Vittorio era quella di predisporre un programma che integrasse un piano di edilizia popolare, una riforma agraria e le relative bonifiche, il rilancio dell’industria manifatturiera e nazionalizzazione delle industrie elettriche, così da potenziare la produzione di energia elettrica. Per molti aspetti il Piano del Lavoro di Di Vittorio anticipò lo “schema Vanoni” del 1956, un altro tentativo di risolvere in maniera sistemica il problema della disoccupazione. Il piano doveva coprire il decennio 1955-64 e aveva tre obiettivi principali: la piena occupazione, la graduale riduzione dello squilibrio economico tra Nord e Sud, l’eliminazione del deficit della bilancia dei pagamenti, con lo scopo di incoraggiare la crescita e correggere possibili squilibri e distorsioni. Nonostante la ripresa di ingenti flussi migratori verso l’America e i paesi europei, tra il 1951 e il 1961 la disoccupazione rimase elevata, pari al 7,3 per cento della forza lavoro disponibile contro il 7,8 per cento del 1950, mentre nei paesi dell’Europa occidentale la disoccupazione si aggravava mediamente intorno al 2 per cento<sup>21</sup>.

### 1.3 Politica economica: quali alternative?

Il dibattito sui temi immediati e strutturali, sui quali era necessario intervenire, era strettamente connesso ad una questione di fondo: quale doveva essere l’assetto del sistema economico italiano. Con il periodo fascista era stata sperimentata la via dell’economia controllata. Terminata questa fase, tutto poteva essere nuovamente messo in discussione.

Dal termine della guerra fino a quasi metà del 1946, coesistettero nei confronti

---

<sup>20</sup>Graziani, *Lo sviluppo dell’economia italiana. Dalla ricostruzione alla moneta europea*, p. 19.

<sup>21</sup>Castronovo, *Storia economica d’Italia. Dall’Ottocento al 2020*, p. 276.

dell'Italia valutazioni e orientamenti diversi fra gli Alleati occidentali. Da una parte gli inglesi, che auspicavano per l'Italia l'avvento di un regime conservatore, dall'altra gli americani, che incoraggiavano una visione rivolta a soluzioni più avanzate.

L'atteggiamento di Washington nei confronti del Partito d'Azione e sulle potenzialità della Democrazia cristiana era scettico, e fino alla vigilia del referendum istituzionale del 1946 il clima fu permeato da incertezza. L'unica e fondamentale certezza degli Alleati per l'Italia era quella di impedire una rivoluzione comunista, prospettiva che però, si è detto, venne esclusa dallo stesso PCI. Gli americani erano sostanzialmente concordi sulla necessità che l'Italia provvedesse al varo di una serie di riforme così da attenuare i forti squilibri che attanagliavano il Paese: divario tra il Nord e il Sud, inflazione, risanamento dell'industria. Il varo della Costituzione avrebbe portato all'approvazione di queste riforme nel rispetto dei principi che stabiliva e a questo riguardo non v'erano sostanziali preclusioni da parte degli americani.

Se, il governo statunitense fece pressione per orientare la riconversione post-bellica italiana, le scelte di politica economica che prevalsero nel periodo della ricostruzione furono il risultato di circostanze più di carattere interno che non di pressioni esterne. Gran parte delle decisioni prese in questa fase furono espressione della necessità di provvedere al più presto alla ricostruzione e alla ricostituzione di un minimo di scorte e in particolare materie prime. La penisola nell'immediato dopoguerra era stretta nella morsa della disoccupazione e dalla carenza di beni di sussistenza, l'inflazione vorticoso, e il rincaro dei prezzi aveva contribuito al fenomeno della «borsa nera»<sup>22</sup>. A ciò si aggiunga il fatto che per parecchio tempo non emerse un disegno preciso relativamente a quella che dovesse essere la politica economica italiana. Era chiaro a tutte le forze politiche che fosse necessario smantellare le strutture autarchiche e corporative figlie del regime fascista, e tutti erano concordi sulla necessità di eliminare privilegi e rendite di posizione. Ma era necessario stabilire il come perseguire tale obiettivo, e su questo aspetto Partito d'Azione e Democrazia Cristiana non erano sulla stessa linea.

---

<sup>22</sup>Ibid., p. 238.

Le sinistre e il Partito d'Azione puntavano ad una nazionalizzazione dei gruppi monopolistici mentre per i liberali era preferibile evitare situazioni di monopolio da parte delle imprese. La posizione della Democrazia Cristiana si collocava a metà tra le due vie e sosteneva, piuttosto, la necessità di mantenere in vita i complessi monopolistici che avrebbero potuto essere utili sottoponendoli al controllo di specifici organismi, eliminando invece quelli potenzialmente dannosi e pericolosi per l'economia<sup>23</sup>. Con riguardo invece alla possibilità di un piano economico, nonostante il Partito liberale non manifestasse forti preclusioni di principio a tal riguardo, i comunisti erano scettici verso qualsiasi tipo di pianificazione economica all'interno di un Paese capitalistico: per il PCI la riforma era il mezzo più efficace per eliminare le radici del fascismo.

La posizione del Partito socialista era diversa. Accanto agli intenti di nazionalizzazione dei maggiori complessi, i socialisti auspicavano un'azione di coordinamento pubblico in materia di investimenti e un impiego equilibrato delle risorse disponibili sul territorio<sup>24</sup>. Per più di vent'anni gruppi oligopolisti, consorzi a protezione dell'industria di base e salvataggi pubblici avevano sostenuto l'evoluzione del capitalismo in Italia: gli esponenti della grande industria, avrebbero rinunciato difficilmente a tali vantaggi. Alcuni specifici provvedimenti che la dittatura fascista aveva adottato per sostenere il sistema economico come il corporativismo, l'autarchia, il controllo centralizzato del commercio estero, non erano più considerati come alternative. Ciò che occorreva fare per sostenere l'opera di ricostruzione e reinserirsi nei mercati esteri era quella di garantire la massima libertà in ambito economico. Questa posizione venne portata avanti e con successo da Angelo Costa, presidente della Confindustria, che fu in grado di realizzare l'unità di intenti tra i suoi componenti in merito a questa prospettiva<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup>Castronovo, *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento al 2020*, p. 240.

<sup>24</sup>Ibid., p. 240.

<sup>25</sup>Ibid., p. 241.

### **1.3.1 Dibattito sul mantenimento dell'IRI**

La decisione in merito al mantenimento o chiusura dell'IRI (Istituto di Ricostruzione Industriale) fu una tra le questioni che il governo dovette affrontare nelle decisioni di politica economica del Paese. La chiusura dell'IRI avrebbe decretato la fine dello Stato imprenditore, figura che si era venuta a creare non tanto nel 1933, quando la sua funzione principale fu quella di salvataggio delle banche attraverso l'acquisto delle quote azionarie delle imprese industriali presenti nel portafoglio degli istituti di credito, ma piuttosto, nel 1937, quando l'IRI nato come ente temporaneo divenne permanente. Molti degli industriali intervistati dalla Commissione economica erano contrari al mantenimento dell'istituto. Un'altro aspetto di rilievo nella decisione sul mantenimento in vita dell'IRI era legato ad aspetti politico-ideologici e più precisamente sull'opportunità di tenere in vita un ente legato al periodo fascista. Si decise di mantenerlo soprattutto su impulso di alcuni imprenditori: di rilievo tra questi, Oscar Sinigaglia ed Enrico Mattei, sostenitori di un nazionalismo economico. Secondo questa visione, lo Stato al termine della guerra dava massima garanzia, non tanto dal punto di vista finanziario, quanto piuttosto dal punto di vista dell'efficienza del sistema.

Gli stessi partiti, anche se mossi da motivi differenti, erano favorevoli al suo mantenimento. La Democrazia Cristiana, che guidò l'Italia negli anni successivi, premette molto per la conservazione dell'istituto, soprattutto perché pensava di poterlo strumentalizzare per fini politici. Tramite la guida dell'ente assunta dal governo, sarebbe stato possibile controllare gran parte dell'industria nazionale. Anche il PCI e PSI dettero il nulla osta per il mantenimento dell'IRI. Di fronte all'alternativa fra un capitalismo esclusivamente privato e uno mitigato dall'azione pubblica in piccola parte somigliante a ciò che Stalin stava allora praticando in Unione Sovietica, nonostante l'IRI non avesse alcuna funzione di pianificazione economica, la soluzione più appetibile risultò essere la seconda.

### **1.3.2 Ritorno alla libertà degli scambi**

Altra scelta strategica operata nel dopoguerra fu quella della riapertura dell'economia italiana agli scambi con l'estero. Almeno in parte, la via della liberalizza-

zione era una scelta obbligata. L'economia italiana era caratterizzata infatti da una carenza di materie prime, senza le quali sarebbe stato impossibile lo sviluppo industriale. Un aspetto importante riguardava poi le possibilità di commercio dell'Italia con i diversi Paesi del mondo. Al termine del conflitto, l'Italia si era venuta a trovare nella sfera di influenza degli Stati Uniti e se, in linea teorica, non esistevano vincoli al commercio con i vari paesi, gli Stati Uniti incoraggiarono il riattivarsi degli scambi tra i diversi Paesi europei e l'inserimento dell'Italia all'interno del blocco europeo. La via della liberalizzazione era quindi sostenuta da ragioni sia economiche che politiche. Per altro, la possibilità di confrontarsi con economie più avanzate ebbe delle ripercussioni significative sull'evoluzione della struttura economica italiana. Si decise quindi di favorire gli scambi all'interno del blocco europeo, abolendo anche le limitazioni quantitative alle importazioni. Se nel 1946 erano appena il 3,5 per cento delle importazioni totali, nel 1954 le importazioni dai paesi OECE <sup>26</sup> non sottoposte a vincoli di licenza raggiunsero quota 99 per cento. Per comprendere la portata di questo incremento, si pensi che nel 1954 delle importazioni dell'area del dollaro solo il 34 per cento era esente da licenza.<sup>27</sup> Diverso fu il percorso dei dazi doganali; solo nel 1949 infatti, con l'accordo di Annecy, venne approvata una nuova tariffa doganale orientata al liberismo. Dal 1948, inoltre, l'Italia cominciò a stipulare una serie di accordi volti a semplificare i pagamenti e garantire crediti reciproci<sup>28</sup>. Nel 1946 l'Italia venne ammessa al Fondo monetario internazionale e alla Banca mondiale, nel 1949 aderì alla OECE, nel 1950 all'Unione europea dei pagamenti, nel 1953 alla CECA. Nel 1957, con la stipula del Trattato di Roma, ebbe origine il Mercato

---

<sup>26</sup>L'Organizzazione per la Cooperazione Economica Europea (OECE) fu un'organizzazione internazionale attiva dal 1948 al 1961. Venne istituita il 16 aprile 1948 con lo scopo di controllare la distribuzione degli aiuti del Piano Marshall per la ricostruzione dell'Europa al termine del secondo conflitto mondiale, oltre che per favorire la cooperazione e la collaborazione fra i Paesi membri. Nel 1961 venne riorganizzata e si trasformò nell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico.

<sup>27</sup>Graziani, *Lo sviluppo dell'economia italiana. Dalla ricostruzione alla moneta europea*, p. 24.

<sup>28</sup>Ibid., p. 24.

comune europeo.

### 1.3.3 Gli aiuti del piano Marshall

Se grazie alla manovra di Einaudi si evitò che venisse travolta dal vortice inflazionistico, l'assistenza finanziaria americana contribuì ad impedire che l'economia italiana finisse nella spirale recessiva. Con l'elezione di Truman nel 1947 e in particolare con il suo programma di contenimento della "minaccia sovietica", gli Stati Uniti decisero di intervenire contro l'espansione dell'URSS innanzitutto con strumenti economici. Ciò venne realizzato con il varo, sempre nel 1947, dello European Recovery Plan (ERP) meglio conosciuto come Piano Marshall. Si trattava di un piano di aiuti economici in favore dei Paesi europei del valore complessivo di 29 miliardi di dollari e della durata di quattro anni. Le motivazioni sottostanti l'ERP non erano unicamente di tipo filantropico: oltre alla necessità americana di contenere l'espansione dell'Unione Sovietica, dopo la guerra, gli Stati Uniti detenevano tre quarti dei capitali investiti e due terzi delle capacità industriali del mondo; l'economia americana necessitava di partner commerciali e mercati di sbocco per i propri prodotti, pena un ritorno alla situazione sperimentata con la Grande Depressione<sup>29</sup>. Già con l'UNRRA (United Nation Relief and Rehabilitation Administration), l'Italia dal 1945 al 1947 aveva importato oltre 420 milioni di Lire di prodotti dagli Stati Uniti. I ricavi netti delle merci ricevute e vendute attraverso l'ERP, venivano depositati in uno speciale "Fondo Lire" (che raggiunse circa 80 miliardi di Lire) presso la Banca d'Italia, e che venne impiegato principalmente per programmi di assistenza alla popolazione, soprattutto alle classi più bisognose. Senza gli aiuti del piano Marshall, la ripresa post autunno 1947 sarebbe stata di gran lunga più problematica. In complesso gli stanziamenti a favore dell'Italia fra il 1948 e il 1952 ammontarono a 1470 milioni di dollari, l'11 per cento circa del totale ERP (European Recovery Program). Grazie alla fornitura gratuita di macchinari e materie prime, e alla concessione di prestiti a tassi ridotti per l'acquisto di impianti, fu possibile dotarsi di attrezzature indu-

---

<sup>29</sup>Ibid., p. 33.

striali moderne, condizione essenziale per competere sul mercato internazionale. Peraltro, non tutti gli aiuti vennero impiegati a questi scopi, parte di essi vennero infatti destinati a rimpinguare, con l'intento di rafforzarle, le riserve valutarie. La posizione estremamente cauta del governo italiano in merito all'impiego degli aiuti non si conciliava esattamente con le finalità del piano Marshall che al contrario aveva come proposito quello di fungere da propulsore delle economie occidentali mediante l'impiego di tecniche programmatiche, in linea con le idee di Keynes. Questa distanza di intenti venne acuita dalla manovra Einaudi e dall'aumento dell'imposizione fiscale, che comportarono una riduzione della produzione industriale e dei posti di lavoro.

## 1.4 Il Mezzogiorno

Il problema relativo al divario tra Nord e Sud Italia era ben noto fin dall'Unità. All'indomani della Seconda guerra mondiale il problema del sottosviluppo meridionale era di urgenza immediata. Non si trattava solo di un caso patologico dal punto di vista economico e sociale, ma anche di un potenziale problema di ordine pubblico<sup>30</sup>. Il Sud Italia era un territorio che basava quasi interamente la sua economia sull'agricoltura; era caratterizzato da una bassa produttività, conseguenza della sua struttura latifondista che era stata ben poco intaccata dalle politiche dell'Italia unitaria, comprese quelle fasciste (nonostante i proclami sulle intenzioni autarchiche). La politica industriale nel Mezzogiorno, nell'immediato dopoguerra, fu soprattutto una politica di smantellamenti, e riguardò principalmente le industrie del Napoletano, che nel corso della guerra avevano avuto un certo sviluppo. La struttura industriale al termine della guerra era debole, l'idea di estendere il processo di industrializzazione alle regioni meridionali, quando ancora erano incerte le prospettive sulla ricostruzione delle industrie settentrionali, non sembrava percorribile. Tanto più che ora il gioco competitivo si svolgeva sul piano internazionale e ciò avrebbe implicato il confronto con Paesi aventi indu-

---

<sup>30</sup>Graziani, *Lo sviluppo dell'economia italiana. Dalla ricostruzione alla moneta europea*, p. 44.

strie e sistemi industriali ampiamente sviluppati rispetto a quelli italiani. Venne promossa una politica di opere pubbliche, mossa che riscosse sia il favore dagli industriali settentrionali, in quanto in questo modo il Sud avrebbe sviluppato capacità di acquisto ma non di produzione, sia quello della cittadinanza locale, che vedeva in questi interventi una qualche occasione di impiego. In concreto, nel periodo immediatamente successivo al termine della guerra, due furono gli interventi di rilievo per le regioni meridionali. Il primo fu la riforma fondiaria del 1950, il secondo la creazione della Cassa del Mezzogiorno.

### **La riforma fondiaria**

Tramite una serie di provvedimenti venne realizzata un'opera di trasferimento di terra ai contadini tramite due canali: uno coattivo, con la riforma fondiaria, e uno di carattere volontario. La riforma fondiaria si sviluppò in tre momenti diversi. Il primo intervento si ebbe nel maggio del 1950 con la legge sulla Sila rivolta alla Calabria. Il secondo intervento, la cosiddetta "legge stralcio", venne promulgato nell'ottobre dello stesso anno e riguardò il comprensorio del Delta padano, Maremma tosco-laziale, Fucino, Campania, Puglia, Lucania, Molise e Sardegna. Complessivamente i terreni sottoposti a riforma coprivano un totale di circa 750.000 ettari, quasi tutti nell'Italia centro-meridionale. Nel dicembre 1950, la Regione Sicilia emanò una legge di riforma relativa al suo territorio. Furono soggetti ad esproprio i terreni posseduti in eccedenza al valore imponibile di Lire 30.000; i proprietari vennero indennizzati con titoli del debito pubblico. Circa 80.0000 ettari furono soggetti a esproprio effettivo: i terreni vennero assegnati a famiglie contadine. L'estensione dell'assegnazione venne stabilita in modo tale da garantire reddito sufficiente a ciascuna unità familiare<sup>31</sup>. Venne prevista anche la possibilità di riscattare la proprietà dei terreni al termine del versamento di trenta annualità, così da favorire insediamenti stabili. Gli Enti di riforma si assunsero l'onere di edificare case e borgate rurali, così da superare il tradizionale accentramento degli insediamenti e crearne di diffusi.

---

<sup>31</sup>Ibid., p. 48.



Mentre la riforma fondiaria realizzava un trasferimento coattivo di terra ai contadini, tramite una legge del 1949 a favore della piccola proprietà coltivatrice si tentò di favorire anche un trasferimento volontario. Il provvedimento prevedeva facilitazioni e ampie sovvenzioni creditizie alle famiglie contadine che compravano terra per assoggettarla a conduzione diretta. Nel Mezzogiorno, grazie a questa legge, circa 600.000 ettari passarono nelle mani di famiglie contadine<sup>32</sup>. Con questa manovra si venne a creare una vasta rete di piccole aziende rurali. L'obiettivo era quello di realizzare la piena occupazione e l'azienda familiare rappresentava il mezzo per perseguirlo, in quanto capace di impiegare tutti i componenti dei gruppi familiari e di distribuire il reddito conseguito in maniera egualitaria. I risultati ottenuti dalla riforma furono diversi a seconda delle zone.

### **La Cassa per il Mezzogiorno**

Nel 1950, venne istituita la Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse per il Mezzogiorno. Diverse erano le opinioni dei partiti in merito all'opportunità o meno di questo intervento, poichè diversi erano i presupposti di partenza rispetto al problema meridionale. I sostenitori di questo organismo, i nuovi meridionalisti, ritenevano che l'unica via da percorrere per mettere fine all'arretratezza delle regioni dello Sud fosse l'intervento pubblico; anche questa corrente vedeva di buon occhio la politica di opere pubbliche, come campo elettivo di intervento dello Stato. Al contrario il Partito Comunista votò contro questo provvedimento non ravvisandone alcuna utilità. I comunisti sostenevano che si trattasse anzitutto di un problema di struttura politica, per cui interventi incentrati sulle opere pubbliche non avrebbero apportato miglioramenti significativi. Fedeli all'interpretazione gramsciana della questione meridionale, vedevano nella riforma agraria la via risolutiva: le classi contadine, riscattandosi della loro tradizionale emarginazione politica, sarebbero divenute le nuove protagoniste dello sviluppo del Sud. Il ruolo della Cassa fu, almeno nei primi anni, principalmente di tipo assistenziale. Si cercò di realizzare una politica di infrastrutture che consentisse

---

<sup>32</sup>Graziani, *Lo sviluppo dell'economia italiana. Dalla ricostruzione alla moneta europea*, p. 49.

di portare la popolazione a condizioni di vita dignitose. L'agricoltura assorbì la maggior parte degli stanziamenti, seguita da infrastrutture civili, strade carrozzabili, opere idrauliche, scuole e ospedali. Nei primi anni la maggior parte degli stanziamenti fu impiegato per la realizzazione di infrastrutture e soltanto dopo il 1960 i fondi a ciò destinati scesero al di sotto del 50 per cento, per lasciar spazio alla realizzazione di investimenti per l'industrializzazione.

## 1.5 Le istituzioni negli anni Cinquanta

Un primo importante aspetto sul quale soffermarsi è lo Stato, che giunse al banco di prova del miracolo economico. Il periodo tra il 1948 e il 1953 segnò quello di massima egemonia della Democrazia Cristiana, con De Gasperi alla guida del governo centrista. Sul finire del mandato di governo, allarmato dall'avanzamento della sinistra e dal rafforzamento delle destre, De Gasperi tentò di scongiurare una possibile sconfitta alle successive elezioni, modificando la legge elettorale. Con la chiara intenzione di favorire una riconferma della DC quale partito di maggioranza relativa, con la legge n. 148 del 31 marzo del 1953 venne modificata la legge elettorale. Il provvedimento scatenò polemiche piuttosto violente, tanto da guadagnarsi l'appellativo di «legge truffa». Venne abrogato l'anno successivo, ma gli effetti che ne conseguirono furono importanti per almeno due motivi: terminò l'esperienza di De Gasperi al governo e si assisté ad una crescita dell'estrema destra (il MSI passò dal 2,8 per cento nel 1948 al 5,8 nel 1953), che si confermerà poi come forza politica stabile nel panorama politico italiano degli anni successivi<sup>33</sup>. L'Italia continuerà ad essere retta da governi di centro e centro-destra per i successivi cinque anni e a De Gasperi succederanno varie figure, tra cui quelle di Giuseppe Pella, Amintore Fanfani, Mario Scelba, Antonio Segni, Adone Zoli.

Gli anni Cinquanta videro la Democrazia Cristiana rafforzare la propria posizione rispetto alla Chiesa, il cui operato le garantiva il voto cattolico, e al capitale privato. Contrariamente alla linea collaborativa con la Confindustria, scelta da De Gasperi, i suoi successori puntarono piuttosto su una maggiore ricerca di au-

---

<sup>33</sup>Ginsborg, *Storia d'Italia dal dopoguerra ad oggi*, p. 194.

tonomia, rispetto alla subordinazione alle *élites* economiche, cercando di rendere il partito stesso un centro di potere economico, obiettivo da realizzarsi tramite un'espansione dell'intervento economico dello Stato. Culmine di questa strategia fu la creazione di un nuovo ministero per le Partecipazioni statali nel 1956, e l'uscita dalla Confindustria di tutte le aziende controllate dall'IRI nel 1957. L'insuccesso elettorale mise quindi in moto un processo di trasformazione all'interno della DC, che portò a una progressiva apertura a sinistra.

Sul fronte della sinistra, a partire dalla fine degli anni Cinquanta, cominciò a delinearsi un progressivo distacco politico e ideologico tra comunisti e socialisti. Una primo presagio in questo senso si era già avuto nel 1947, quando il PSDI di Saragat si separò dal PSIUP accettando l'appartenenza al fronte atlantico e filo-Usa, ma solo negli anni Cinquanta e Sessanta il processo divenne irreversibile. Se alle elezioni del 1948 la sinistra si presentò compatta e alternativa, nella tornata del 1953 PSI e PCI costituivano forze autonome, seppur entrambe escluse da posizioni di rilievo al governo. Il 1956 fu un anno di cambiamenti radicali per la sinistra. La forte difesa della politica sovietica da parte del PCI e il processo di destalinizzazione avviato di Chruščëv<sup>34</sup>, innescarono un processo di scissione che vide nell'occupazione sovietica dell'Ungheria, e nella successiva repressione, il punto di svolta decisivo. Il rifiuto del leninismo e l'accettazione del sistema democratico portarono il PSI ad un dialogo sempre più intenso con l'ala sinistra della DC. Questo percorso porterà poi nel 1963 alla formazione del primo governo di centro-sinistra organico guidato da Aldo Moro. I primi tentativi di governo di centro-sinistra si ebbero con Fanfani nel 1962, durante il suo secondo ministero. Nonostante non si possa parlare in questa fase di un vero e proprio governo di centro-sinistra, molte furono le idee riformiste condivise dai socialisti e dalla Democrazia Cristiana: ricordiamo tra queste, la nazionalizzazione dell'energia elettrica, l'istituzione della cedolare d'acconto, la riforma urbanistica

---

<sup>34</sup>Nikita Sergeevič Chruščëv è stato un politico e militare, segretario generale del Partito Comunista dell'Unione Sovietica dal 1953 al 1964. Divenne il capo dell'Unione Sovietica dopo le lotte per il potere seguite alla morte di Iosif Stalin (1953) e il breve periodo alla guida di Georgij Malenkov.

e della scuola, l'attuazione dell'ordinamento regionale, la riforma della pubblica amministrazione e della finanza locale<sup>35</sup>.

## 1.6 Le determinanti del boom economico

A metà degli anni Cinquanta, l'Italia era ancora un Paese sottosviluppato per molti aspetti. Solamente il 7,4 per cento delle case possedeva secondo il censimento del 1951, la combinazione acqua potabile, servizi igienici interni ed energia elettrica. Sempre nello stesso anno, il 42,2 per cento della popolazione lavorativa rientrava nella categoria "agricoltura, caccia e pesca" e, escludendo alcune aziende agricole dell'area padana, l'agricoltura nel resto della penisola era arretrata<sup>36</sup>. Dall'Inchiesta parlamentare sulla disoccupazione del 1953, emerse come ancora gran parte della forza lavoro contadina si trovasse in condizioni di sottoccupazione: il 48 per cento nel Mezzogiorno, il 43,8 per cento nel Centro il 41,3 per cento in Veneto<sup>37</sup>.

Tuttavia, sul finire degli anni Cinquanta l'economia italiana conobbe una fase espansiva senza precedenti. Tra il 1951 e il 1961, la crescita del PIL fu in media del 5,8 per cento e l'occupazione industriale passò da 5,8 a 7,6 milioni di dipendenti; a ciò corrispose una modificazione nella struttura della popolazione attiva, nella quale l'industria passò dal 29,4 per cento al 37 per cento. Nello stesso periodo, calò anche la percentuale di occupati in agricoltura, passando in un decennio dal 42,2 per cento al 29,1 per cento. Il tasso di crescita della produttività complessiva si attestò al 5,2 per cento annuo (7,7 per cento nell'industria) e, superando il tasso di crescita dei salari, rese possibile un allargamento dei margini di profitto e della possibilità di autofinanziamento. Il tasso medio annuo di variazione della produzione industriale passò dal 6,8 per cento, del periodo 1951-1958, al 10,2 per cento degli anni 1958-1963 (tabella 1.3)<sup>38</sup>.

---

<sup>35</sup>Castroonovo, *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento al 2020*, p. 304.

<sup>36</sup>Ginsborg, *Storia d'Italia dal dopoguerra ad oggi*, p. 285.

<sup>37</sup>Ibid., p. 286.

<sup>38</sup>Balcer, *L'economia italiana. Evoluzione, problemi e paradossi*, p. 50.

	1951 - 1958	1958 - 1963
PIL	5,3	6,6
(tassi medi annui di variazione)		
Rapporto Investimenti/PIL	19,2	22,9
Rapporto salari/valore aggiunto	44,0	47,9
Produzione industriale	6,8	10,2
(tassi medi annui di variazione)		
Rapporto esportazioni/PIL	9,2	11,3
Saldo delle partite correnti/PIL	-0,2	0,9
Quota dell'agricoltura sulla	42,2	29,1
popolazione attiva (%)	(1951)	(1961)

**Tabella 1.3:** G. Balcet, *L'economia italiana. Evoluzione, problemi e paradossi*, Milano, Feltrinelli, 1997, tab. 7.

A concorrere a questa poderosa espansione dell'economia furono numerosi fattori e condizioni favorevoli. L'abbondanza di manodopera contribuì a mantenere per un periodo di tempo rilevante il livello salariale basso e a rendere competitivi i prodotti italiani sui mercati internazionali. La manovra Einaudi, la stabilità monetaria e il mantenimento di un tasso di sconto favorevole resero fertile il terreno dell'accumulazione di capitale, che fu poi possibile investire nell'industria. Le politiche di spesa pubblica (autostrade, opere pubbliche, aiuti al Mezzogiorno) sostennero invece la domanda interna<sup>39</sup>.

Il trasferimento di tecnologie, soprattutto americane, realizzò un rapido ammodernamento delle strutture produttive industriali, consentendo all'Italia, almeno in parte, di superare il divario tecnologico con i paesi più sviluppati, ulteriormente acuitosi nel il periodo autarchico<sup>40</sup>.

Anche le esportazioni contribuirono in maniera decisiva alla crescita economica della penisola, ma lo fecero in maniera rilevante soprattutto tra il 1958 e il 1963. In una prima fase del boom (1951-1958), infatti, la produzione industriale venne sostenuta principalmente dalla domanda nazionale, più che da quella

<sup>39</sup>Balcet, *L'economia italiana. Evoluzione, problemi e paradossi*, p. 51.

<sup>40</sup>Ibid., p. 51.

estera, dove gli investimenti fissi rappresentavano la componente più dinamica con un tasso annuo di crescita del 9,8 per cento. Crebbero le esportazioni, ma i saldi commerciali deficitari, dovuti in larga misura alle considerevoli importazioni di fonti di energia, costituivano un vincolo esterno alla crescita<sup>41</sup>. Solo in una seconda fase, dal 1958 al 1963 in poi, con l'accrescimento della grande industria è possibile parlare di sviluppo trainato dalle esportazioni. Insieme alla crescita della produzione nazionale (in media annua del 10,2 per cento), cresce anche il rapporto PIL/esportazioni, come si vede in tabella 1.3. Lo sviluppo trainato dalle esportazioni diviene decisivo anche grazie al processo di integrazione italiana all'interno del Mercato Comune Europeo. L'apertura verso il mercato europeo spinse l'industria a forzare le esportazioni e al contempo, continuare ad attuare strategie volte ad ampliare il mercato interno, così da realizzare adeguate economie di scala. Gli effetti dell'adesione al Mercato Comune furono evidenti: la percentuale di merci italiane destinate alla CEE passò dal 23 per cento nel 1953 al 29,8 per cento nel 1960, fino al 40,2 per cento nel 1965<sup>42</sup>. È interessante notare come a mutare fu anche il tipo di beni esportati verso i paesi più avanzati: i tradizionali prodotti tessili e alimentari cedettero il posto a frigoriferi, lavatrici, automobili, televisori, macchine da scrivere o prodotti in plastica<sup>43</sup>.

Di rilievo fu anche il ruolo degli investimenti pubblici che generarono una sorta di reazione a catena: stimolando la domanda di materiali e macchinari, la produttività di alcuni comparti crebbe e a beneficiarne fu la produttività globale.

Oltre ad una crescita intensiva, si assistette anche ad una crescita estensiva. Emersero infatti numerose piccole e medie imprese collocate principalmente al Nord e al Centro del Paese, impegnate nella subfornitura alle grandi imprese, sia nei settori tradizionali che in quelli della meccanica specializzata, settori che rappresentavano la parte più importante per la crescita dell'occupazione industriale<sup>44</sup>. Queste piccole e medie imprese rappresentarono, e avrebbero rappresentato

---

<sup>41</sup>Ibid., p. 52.

<sup>42</sup>Ginsborg, *Storia d'Italia dal dopoguerra ad oggi*, p. 290.

<sup>43</sup>Ibid., p. 290.

<sup>44</sup>Balcer, *L'economia italiana. Evoluzione, problemi e paradossi*, p. 52-53.

anche in seguito, il vero e proprio tessuto connettivo dell'industria italiana. Una importante caratteristica della struttura industriale italiana fu, infatti, la scarsa diffusione della grande impresa (commerciale ma anche distributiva), mentre un ruolo determinante è stato sempre svolto dalla piccola impresa artigiana e dalla media impresa industriale. La prevalenza della piccola e media impresa industriale favorì l'integrazione tra agricoltura e industria permettendo di sfruttare la materia prima agricola nazionale. Fu strumentale, inoltre, all'accrescimento dei modesti proventi di una agricoltura povera e gravata da una notevole pressione demografica<sup>45</sup>.

## 1.7 L'industria: una grande protagonista

L'espansione dell'industria fu uno degli aspetti maggiormente rappresentativi del miracolo economico. A trainare questo grande sviluppo furono diversi aspetti: abilità imprenditoriali, lo sfruttamento della manodopera a basso costo, l'impiego di tecnologie innovative, la mancanza di una organizzazione sindacale di rilievo e, ancora, la possibilità di autofinanziarsi. In realtà, già a partire dal 1953, nonostante l'industria si trovasse ancora in una fase di convalescenza, cominciarono a crearsi le premesse che portarono poi al boom.

Gli investimenti nell'industria manifatturiera, pari al 4,5 per cento del reddito nazionale lordo, salirono entro il 1956 al 5,2 per cento per portarsi tra il 1962 e il 1963 al 6,3 per cento; il valore aggiunto passò, tra il 1953 e il 1963, dal 20,6 al 27,6 per cento. Nel corso del decennio, si registrò un aumento medio annuo del prodotto lordo nazionale del 6,7 per cento. Un incremento altrettanto consistente si ebbe in termini di occupazione industriale, che già nel 1961 rappresentava il 37,4 per cento della popolazione attiva totale contro il 32,2 per cento di quella dei servizi. Anche le condizioni della bilancia dei pagamenti apparivano decisamente migliori, tanto che da un disavanzo di 343 milioni di dollari nel 1952 si passò ad un avanzo di 745 milioni nel 1959. L'Italia riuscì a ridurre sensibilmente il divario

---

<sup>45</sup>Rey, *Collana storica della Banca d'Italia - Statistiche. I conti economici dell'Italia. Una sintesi delle fonti ufficiali 1890 - 1970*, p. 10.

con l'Inghilterra, la Germania e la Francia, e a superare in termini di sviluppo economico paesi come il Belgio e l'Olanda.

Secondo alcune stime della Banca d'Italia, nel periodo tra il 1953 e il 1961 ad un incremento dei salari pari al 46,9 per cento corrispose una crescita media della produttività dell'84 per cento, con saggi più elevati nelle industrie più moderne come quelle della meccanica e della chimica. Ed è in questa combinazione, e quindi alla possibilità di far conto su ampi margini di autofinanziamento, che risiede non solo la forte espansione degli investimenti della grande industria, ma anche la stabilità monetaria che fece da base al «miracolo economico». L'espansione economica fu così protetta da spinte inflazionistiche.

L'industria italiana sfruttò tanto gli stanziamenti pubblici quanto i prestiti a tassi agevolati, che vennero destinati soprattutto alla ristrutturazione degli impianti del comparto siderurgico e di quello chimico e petrolchimico.

In altri settori dell'attività manifatturiera, dove la natura dell'attività non necessitava di manodopera qualificata per la trasformazione, o in quelli con scarsa velocità di innovazione, non si registrarono particolari investimenti in progettazione e ricerca o frequenti mutamenti nelle attrezzature di base. Nella maggior parte dei casi, fu sufficiente l'adozione di nuovi sistemi organizzativi, già reperibili e collaudati sul mercato. Un altro importante contributo allo sviluppo produttivo venne, dopo il 1952, dalla progressiva sostituzione degli impianti a carbone con altre fonti di energia, principalmente combustibili liquidi o gassosi e derivati dal petrolio. Insieme al comparto energetico (accresciutesi in seguito alla scoperta di fonti metanifere), l'apporto dei settori siderurgico, chimico, estrattivo ed elettrico in termini di valore superò, fra il 1961 e il 1962, la metà del valore aggiunto totale. Per fornire una dimensione quantitativa dello sviluppo, in tabella 1.4 sono riportati i valori indice delle principali produzioni in Italia dal 1950 al 1963. Tra i casi più interessanti, troviamo quello del metano, la cui produzione più che decuplicò nel periodo considerato, e quello dell'acciaio, che come si è detto svolgerà un ruolo centrale nella fase di grande sviluppo.

Un ruolo cruciale venne svolto poi dal processo di accumulazione e dallo sviluppo delle attività innovative basate non su di una innovazione attiva, bensì su



Anno	Metano	Tessuti cotone	Fibre chimiche	Acciaio	Autovetture	Acido solforico	Benzina	Cemento	Produzione di elettricità	Autostrade
1950	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1951	190	107	59	130	118	115	138	115	118	100
1952	281	93	83	150	114	118	180	138	125	100
1953	447	94	100	148	144	126	232	157	132	100
1954	582	101	105	178	181	143	285	175	144	100
1955	712	87	121	228	231	152	276	213	154	100
1956	876	92	121	250	280	160	315	227	164	100
1957	979	102	117	287	319	161	313	243	173	100
1958	1015	100	135	265	370	159	351	257	184	126
1959	1200	106	146	286	471	168	403	288	200	156
1960	1265	117	161	248	597	180	511	310	228	244
1961	1347	116	205	386	695	192	561	360	245	263
1962	1403	123	240	413	879	200	669	403	263	282
1963	1426	129	263	430	1107	212	733	441	289	298

**Tabella 1.4:** G.M. Rey, (a cura di), *I conti economici d'Italia, vol. 1, Una sintesi delle fonti ufficiali 1890-1970*, Roma-Bari, Laterza, 1991.

un di percorso di catching up tecnologico fondato sull'imitazione, acquisizione, adozione e rielaborazione di tecnologie sviluppate altrove, come accadde con i trasferimenti di tecnologia da parte degli americani. Ciò portò al mancato consolidamento di un modello di competitività più evoluto, basato sullo sviluppo di competenze autonome nella ricerca e nell'innovazione, determinando così l'impossibilità di realizzare un vantaggio comparato e l'incapacità di produrre, ed esportare beni ad elevato contenuto di tecnologico. Lo sforzo per l'affermazione di un modello competitivo basato sull'innovazione rimase delegato ai settori tradizionali, dove i processi di apprendimento e di diffusione delle innovazioni nel resto dell'economia erano deboli e i vantaggi di competitività tecnologica maggiormente vulnerabili poiché di facile imitazione. Il miracolo economico non condusse quindi al superamento di alcune importanti debolezze strutturali, quali erano il ridotto contenuto tecnologico dei beni esportati e un modello di competitività basato più sulla competitività di prezzo che non su fattori di tipo qualitativo. Si affermò quindi un profilo di specializzazione che si affidava alle industrie tradizionali e alle piccole e medie imprese e ad un modello di sviluppo tecnologico imitativo e non autonomo. Questa struttura, se consentì da una parte all'Italia di sfruttare le

opportunità di crescita legate al processo di apertura internazionale che si avviò negli anni Cinquanta, al contempo pose le basi per un successivo rallentamento le cui radici affondano proprio nelle difficoltà di conseguire maggiori livelli di produttività legati ad una mancanza di un sostenuto sviluppo tecnologico e dalla mancanza di capacità innovativa autonoma<sup>46</sup>.

### 1.7.1 L'industria pubblica

Tramite l'industria pubblica, lo Stato poté svolgere un ruolo da protagonista del miracolo economico. La sua presenza non si realizzò tramite un'azione programmatica, bensì con la partecipazione diretta all'economia mediante enti pubblici o imprese a partecipazione statale. Il principale strumento del quale lo Stato si servì fu l'IRI che gli garantì la presenza in diversi settori chiave nel corso del miracolo economico. Per comprendere il rilievo della presenza dell'IRI basti pensare che all'inizio del 1952, rispetto al totale delle produzioni nazionali, l'IRI esprimeva l'80 per cento nella cantieristica, il 57 per cento nella telefonia, il 45 per cento nella siderurgia, dal 20 al 45 per cento in rami della meccanica, un quarto circa nella intermediazione bancaria e nell'elettricità, un quinto nei trasporti per mare<sup>47</sup>.

#### Siderurgia

Tra il 1951 e il 1960 la produzione di acciaio aumentò, passando da 3 milioni a oltre 8 milioni di tonnellate.

Determinante fu l'ingresso nella CECA, che consentì alla siderurgia italiana di avvantaggiarsi di una maggiore stabilità dei prezzi nell'approvvigionamento di rottame, e impose al contempo, data la concorrenza straniera sul mercato interno, il rinnovamento di attrezzature e metodi di gestione. La Finsider, holding dell'IRI nel settore considerato, fu la prima ad intraprendere questa via, investendo in un processo di riorganizzazione che culminò nell'ammodernamento

---

<sup>46</sup>Antonelli et al., *Collana storia della Banca d'Italia. Innovazione tecnologica e sviluppo industriale nel secondo dopoguerra*. p. 10.

<sup>47</sup>Ciocca, *Storia dell'IRI. L'IRI nell'economia italiana*, p. 146.

Anno	Acciaio di prima fabbricazione (tonnellate)	Indici (anno base=1950)
1950	2.362.430	100
1951	3.062.969	130
1952	3.535.121	150
1953	3.500.245	148
1954	4.206.862	178
1955	5.394.639	228
1956	5.907.630	250
1957	6.787.433	287
1958	6.271.051	265
1959	6.761.799	286
1960	8.229.068	348

**Tabella 1.5:** Personale elaborazione su dati *Sommario statistiche storiche 1861 - 1965*, Roma, Istituto centrale di statistica, 1968.

degli stabilimenti a Cornigliano, Bagnoli e Piombino e avviando inoltre dal 1961 l'attività dell'acciaieria di Taranto. L'intento di Sinigaglia, era produrre acciaio a prezzi competitivi, ma per farlo doveva razionalizzare il settore. Chiuse tutte le fabbriche ad eccezione di tre impianti che vennero riorganizzati; gli stabilimenti di Genova-Cornigliano Piombino e Bagnoli vennero ammodernati e fu adottata la produzione a ciclo integrale. Il cosiddetto "Piano Sinigaglia" fu uno tra i presupposti fondamentali del miracolo economico, nonostante soprattutto nelle prime fasi venne fortemente osteggiato da più fronti: la Confindustria, le sinistre e i sindacati e l'amministrazione americana attraverso i finanziamenti ERP alla siderurgia. Le opposizioni vennero superate e grazie anche al sostegno del presidente della Fiat Vittorio Valletta, che seppe cogliere il virtuoso legame che sarebbe stato possibile sfruttare grazie alla interazione tra siderurgia, industria meccanica e governo De Gasperi<sup>48</sup>. La scommessa venne ampiamente vinta su tutti i fronti: nella produzione, nella produttività, nei prezzi. Solo tra il 1948 e il 1955 l'IRI triplicò la produzione di acciaio (da 918.000 a 2,725 milioni di tonnellate). La crescita superò nettamente quella della componente privata del settore,

<sup>48</sup>Ciocca, *Storia dell'IRI. L'IRI nell'economia italiana*, p. 142.

favorendola peraltro con effetti indotti. Contribuì in modo decisivo all'aumento della quota italiana nella CECA che passò dal 5 al 7,5 per cento. Nell'arco del ventennio l'IRI espanse la produzione siderurgica a un ritmo medio di oltre il 10 per cento l'anno, mentre gli addetti del settore appartenenti all'Istituto aumentarono del 2,3 per cento l'anno<sup>49</sup>.

### **Industria meccanica e cantieristica**

Per quanto riguarda l'industria meccanica e cantieristica, sono note le difficoltà che l'industria pesante dovette affrontare nel dopoguerra a causa della distruzione degli impianti. I 100.000 addetti del 1945 si ridussero a 88.000 nel 1948 e a meno di 80.000 nei primi anni Cinquanta, assestandosi su questo livello almeno fino agli anni Settanta. Alcune rilevazioni hanno mostrato come la manodopera nelle società facenti capo a Finmeccanica e anche a Fincantieri crebbe, nel corso del ventennio, fra il 7 e l'11 per cento l'anno<sup>50</sup>.

### **Industria energetica**

Altro settore cruciale fu quello energetico, attraverso l'ENI in particolare, sorta nel 1953 e guidata da Enrico Mattei, accanto a Sinigaglia altro grande protagonista dell'imprenditoria pubblica. L'ENI nacque in risposta alla crescente richiesta di energia necessaria a sostenere lo sviluppo economico. Fino alla nazionalizzazione dell'industria elettrica l'IRI, grazie l'ENI, fu in grado di soddisfare il fabbisogno energetico richiesto da un'economia in forte sviluppo. Dal 1951 al 1962, la produzione elettrica nazionale aumentò del 120 per cento (circa il 7 per cento l'anno), soddisfacendo il consumo nazionale per circa un quarto. L'apporto dell'IRI all'offerta complessiva di energia elettrica passò dal 25 al 28 per cento, aumentando il proprio peso quindi rispetto alle imprese elettriche private. Gli addetti del gruppo al settore passarono da 16.000 a 19.000, con un incremento del 1,5 per cento l'anno e un aumento della loro produttività del 5 per cento l'anno. Dal 1952 il settore fu affidato alla Società finanziaria elettrica nazionale

---

<sup>49</sup>Ibid., p. 143.

<sup>50</sup>Ibid., p. 145.

(Finelettrica), una nuova finanziaria che controllava Sip e Sme-Unes (i due gruppi produttori-distributori, al Nord e al Sud), con Terni e Unes (produttori)<sup>51</sup>.

L'IRI svolse inoltre un ruolo fondamentale nel Mezzogiorno garantendo apporti in termini di cultura industriale e amministrativa, infrastrutture e impianti. Gli investimenti a prezzi costanti dell'IRI al Sud pari in media annuale allo 0,3 per cento del PIL, nella prima metà degli anni Cinquanta, passarono allo 0,4 per cento del PIL nella seconda metà del decennio, aumentando di ben sei volte negli anni Sessanta (1 per cento del PIL). I dipendenti dell'IRI nel Mezzogiorno erano meno di 20.000 nell'immediato dopoguerra (10 per cento del totale del gruppo), e concentrati principalmente nel Napoletano; nel 1970 erano quasi 100 000 (più di un quarto del totale del gruppo) e diffusi nelle diverse regioni meridionali. Già nel 1957 si doveva alle partecipazioni statali, e in misura notevole all'IRI, un quarto del totale degli investimenti industriali nel Meridione: una quota ben superiore al peso (5 per cento circa) delle partecipazioni statali nell'economia complessiva<sup>52</sup>.

---

<sup>51</sup>Ciocca, *Storia dell'IRI. L'IRI nell'economia italiana*, p. 144.

<sup>52</sup>Ibid., p. 148.

## 1.7.2 L'industria privata

Accanto all'industria pubblica, molte realtà private più o meno grandi contribuirono allo sviluppo economico italiano. Talvolta in una posizione di concorrenza rispetto all'impresa pubblica, in altri casi andando a presidiare settori in cui lo Stato era poco presente. Un interessante differenza tra l'impresa pubblica e privata era la dimensione: in genere, l'industria privata aveva piccole o medie dimensioni, quella pubblica puntava invece sui vantaggi conseguibili grazie alla grande scala. I tradizionali prodotti tessili e alimentari cedettero il passo a nuove tipologie di beni: elettrodomestici, automobili, macchine da scrivere, strumenti di precisione, beni di largo consumo destinati a trainare lo sviluppo. L'industria elettrodomestica in particolare fu una espressione caratteristica del miracolo economico. La Candy, ad esempio, nel 1947 era in grado di produrre una lavatrice al giorno, la Ignis non aveva che qualche dozzina di operai, la Zanussi 250 dipendenti, in Italia nel 1951 si producevano complessivamente 18.500 frigoriferi. Nel giro di qualche anno queste cifre vennero ribaltate: nel 1957 il numero di frigoriferi prodotti erano di 370.000 unità, cifra che faceva dell'Italia il terzo produttore mondiale del ramo dopo Stati Uniti e Giappone. L'esempio dell'industria elettrodomestica è uno tra i più convincenti del boom economico e del potenziale di esportazione che l'Italia rafforzò nel giro di pochi anni<sup>53</sup>. Altro grande settore di propulsione fu quello automobilistico. La produzione di autoveicoli passò da 118.287 unità nel 1951, a 693.672 unità nel 1961<sup>54</sup>. L'impresa protagonista del settore automobilistico fu la Fiat. Vittorio Valletta, amministratore delegato e poi presidente della Fiat, si adoperò affinché l'azienda torinese divenisse una grande impresa fordista. L'intento, in realtà, era già stato manifestato ancora prima dello scoppio della guerra, con l'apertura dello stabilimento Mirafiori nel 1939, il quale impiegava un processo di produzione di stampo fordista. Più di tutte le altre imprese, la Fiat beneficiò degli aiuti del piano Marshall: non furono solo aiuti economici ma anche tecnici. Fu grazie a questo nuovo modo di produrre che l'impresa torinese avviò la produzione delle prime automobili utilitarie,

---

<sup>53</sup>Ginsborg, *Storia d'Italia dal dopoguerra ad oggi*, p. 291.

<sup>54</sup>ISTAT, *Sommario statistiche storiche 1860-1965*, p. 81.

la Seicento e la Cinquecento, garantendo prezzi di vendita estremamente bassi e quindi accessibili anche alle famiglie a reddito medio-basso.

Altra principale area di espansione fu quella delle macchine calcolatrici e da scrivere: fra il 1951 e il 1961 il numero di macchine da scrivere passò da 150.849 unità a 652.361, mentre quello delle macchine calcolatrici da 67.543 a 619.133 nello stesso periodo. Adriano Olivetti fu, come Valletta, una figure centrale del comparto industriale privato. Ereditò la ditta da suo padre, che in principio realizzava macchine e arredamenti per uffici. Fu un personaggio dalle grandi idee e iniziative; Olivetti, come altri all'epoca, vedeva nell'imprenditore non solo un percettore di profitto, ma anche una figura carica di una responsabilità sociale rispetto al territorio nel quale opera. Olivetti, inoltre, vide per la sua azienda la possibilità di entrare in un nuovo comparto, all'epoca pionieristico, ovvero quello dell'elettronica. Cominciò così la fase di ricerca, ideazione e poi produzione di calcolatori elettronici che porteranno da ultimo alla realizzazione dell'ELEA, un prodotto che riuscì a porre la Olivetti in concorrenza con il colosso statunitense IBM.

Quanto al settore siderurgico, le imprese private mal ressero il confronto con Finsider, principalmente a causa dell'impiego del vecchio modello di produzione legato al riutilizzo dei rottami, che rendeva il loro prodotto poco competitivo. Nel settore della chimica, si faceva strada invece la Montecatini, leader nel settore della chimica e non solo, con riferimento all'innovazione. A testimonianza di ciò si riportano in tabella 1.6 i brevetti registrati dalle prime dieci società innovative in Italia: tra queste la Montecatini risulta essere al primo posto con 149 brevetti. Tra le imprese private si ritrovano inoltre, la Fiat e la Olivetti, rispettivamente al terzo e quarto posto..

Società innovative (1950-1962)	Settore Divisione ATECO 91	Numero brevetti	Quota dei brevetti dell'impresa sul totale brevetti delle prime 10 imprese
Montecatini	Chimica	149	0,33
Pirelli	Gomma e plastica	72	0,16
FIAT	Automobilistica	42	0,09
Fabbria Italiana Magneti Marelli	Apparecchi elettrici	39	0,09
Ing. C. Olivetti & C.	Macchine per ufficio	37	0,08
Lepetit	Chimica	34	0,08
Farmaceutici Italia Farmitalia	Chimica	34	0,04
Vittorio Necchi	Apparecchi meccanici	16	0,04
Francesco Vismara	Alimentari	15	0,03
F.lli Borletti	Apparecchi di precisione	13	0,03
Totale		451	

**Tabella 1.6:** C. Antonelli F. Barbiellini Amidei, R. Giannetti, M. Gomellini, S. Pastorelli, M. Pianta, *Innovazione tecnologica e sviluppo industriale nel secondo dopoguerra*, Roma-Bari, Editori Laterza, 2007, p. 705.

## 1.8 Non solo crescita

Il drastico passaggio da un'economia chiusa ad una aperta, nonché a un modello di consumi di massa, creò quasi inevitabilmente una serie di squilibri. Il legame sempre più stretto tra sviluppo economico e capacità di competere sui mercati esteri che ne scaturì determinò un'influenza sempre maggiore, sulla politica economica e sulla configurazione dell'apparato industriale, da parte della domanda e della congiuntura internazionale. La crescita del volume delle esportazioni contribuiva positivamente al saldo attivo della bilancia dei pagamenti, ai flussi di credito e al tasso di sviluppo economico. Ciò determinava un accumulo di riserve, che sarebbero state necessarie a sostenere le importazioni, al bisogno. Questo meccanismo però portava ad una immobilizzazione di mezzi finanziari, che avrebbero potuto essere altrimenti impiegati, attraverso una politica di investimenti pubblici, per la modernizzazione del Paese<sup>55</sup>. È stato poi già osservato come, nonostante il forte sviluppo economico sperimentato da tutto il Paese, l'ancestrale divario tra il Nord e Sud né uscì acuito, e così anche il differenziale nei livelli salariali tra

<sup>55</sup>Castronovo, *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento al 2020*, p. 287.



imprese più grandi e moderne e quelle più piccole e mal attrezzate<sup>56</sup>. La stessa dinamica dualista, la si ritrovava anche a livello industriale: imprese metallurgiche, meccaniche, chimiche e dei mezzi di trasporto furono quelle che registrarono fra il 1951 e il 1962 i più rilevanti progressi nell'esportazione e che sperimentarono i più elevati saggi di produttività e margini di redditività. Accanto a questi comparti industriali però, esistevano altre lavorazioni manifatturiere più tradizionali, caratterizzate da più bassi livelli di produttività o di dotazione tecnica. Data la preferenza dei settori più avanzati a destinare gli investimenti all'ammodernamento degli impianti di produzione, gran parte della manodopera veniva assorbita da settori poco qualificati o nel campo della pubblica amministrazione, favorendo in questo modo la crescita di settori poco o per nulla produttivi. Sul versante dei consumi, a fronte di un incremento della domanda di servizi pubblici, non si rilevava un corrispondente adeguamento dell'offerta. La possibilità di incrementare le esportazioni dipendeva dalla capacità di realizzare un certo livello di produzione e ciò comportava inevitabilmente anche l'acquisizione di quote di mercato interno. Si affermarono in questo modo modelli di consumo tipici di società più ricche o con una distribuzione del reddito meno sperequata, non esattamente aderente alla realtà italiana del periodo. Il reddito nazionale pro capite fra il 1951 e il 1961 aumentò di oltre 80 punti. Tuttavia, permanevano forti differenze non solo fra il Nord e il Sud ma anche tra le diverse regioni. Ciò comportava che, mentre nelle aree urbane industrializzate le famiglie tendevano ad impiegare una parte crescente delle risorse in consumi di carattere più elevato come trasporti privati, istruzione, ricreazione o cure sanitarie, nelle zone meno sviluppate gran parte dei redditi era ancora destinata al soddisfacimento dei bisogni primari<sup>57</sup>. Tra il 1952 e il 1958, i consumi privati in generi di prima necessità aumentarono mediamente del 4,4 per cento all'anno: l'acquisto di mezzi di trasporto, di apparecchi televisivi e di altri prodotti non di sussistenza, crebbe rispettivamente dell'8,5 e dell'11,5 per cento. Ciò, accanto alla maggior spesa delle famiglie per spettacoli e attività

---

<sup>56</sup>Castronovo, *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento al 2020*, p. 288.

<sup>57</sup>Ibid., p. 289.

ricreative, denotava un sensibile miglioramento del tenore di vita.<sup>58</sup>.

## 1.9 Dopo il miracolo

Dopo anni di espansione, nel 1963 cominciò a profilarsi una congiuntura economica negativa. Guido Carli, governatore della Banca d'Italia, annunciò provvedimenti di carattere deflazionistico a partire dal settembre del '63. I segnali di difficoltà dell'economia erano evidenti: nel 1963 gli aumenti dei salari superarono in maniera significativa, per la prima volta, quelli della produttività. Gli aumenti salariali vennero scaricati sui prezzi e l'aumento della domanda di beni di consumo, non trovando un'offerta adeguata sul mercato nazionale, aggravò fortemente la bilancia dei pagamenti: l'inflazione cominciò a crescere in maniera preoccupante. L'esodo di capitali all'estero e il calo degli investimenti contribuirono alla congiuntura negativa. Alimentata dalla domanda, dai costi e dalle aspettative, l'inflazione dei prezzi al consumo arrivò al 5,1 per cento nel 1962, per salire fino al 7,5 per cento nel 1963 (con punte dell'8 per cento nei primi mesi del 1963). La Banca d'Italia reagì con una restrizione monetaria e creditizia. L'inflazione scese lentamente: dal 5,9 per cento nel 1964 al 4,4 nel 1965. L'ottobre 1963 fu il mese in cui la produzione industriale toccò il livello più elevato; dal mese successivo essa prese a declinare e l'economia italiana, dopo dodici anni di espansione pressoché ininterrotta, entrò in una fase di netto rallentamento. Se nel 1963 avevano superato i 2500 miliardi, nel 1964 gli investimenti effettuati nel settore industriale scesero a 2000 miliardi, con una contrazione del 20 per cento. Ad una caduta degli investimenti conseguì una caduta dell'occupazione; calò la domanda di beni di consumo che innescò un processo depressione. Il declino della produzione comportò un rapido decremento dell'occupazione. Gli addetti all'industria manifatturiera, che avevano sfiorato i 5.400.000 nel 1963, l'anno successivo precipitarono e nel 1965 quasi 140.000 lavoratori dell'industria manifatturiera rimasero senza lavoro. Negli stessi anni si ebbe, quasi come conseguenza diretta, una ripresa delle emigrazioni: nel 1965 il saldo migratorio tornò a sfiorare le

---

<sup>58</sup>Ibid., p. 290.

90.000 unità<sup>59</sup>. I primi anni Sessanta videro inoltre la ripresa dell'attività sindacale volta a ottenere migliori condizioni salariali per la classe operaia al fine di ridurre il vistoso squilibrio tra l'andamento delle retribuzioni e quello dei profitti. Ripresero le agitazioni e gli scioperi in molte fabbriche del Nord: il luglio 1962, in particolare, vide scontri violenti tra i metalmeccanici e le forze dell'ordine a Torino. Le speranze di uno sviluppo economico saldo vennero infrante e i successivi aumenti salariali ottenuti dalle organizzazioni sindacali portarono ad un annullamento, almeno in parte, del regime di prezzi bassi e di stabilità monetaria che avevano caratterizzato il miracolo economico. Oltre all'inflazione crescente contribuirono agli squilibri anche la persistente arretratezza delle campagne (dove la produzione si rivelava insufficiente ad assecondare l'aumento dei consumi favorito dagli aumenti salariali) e l'annoso divario tra Nord e Sud del Paese, che il boom economico aveva ulteriormente messo in evidenza.

---

<sup>59</sup>Graziani, *Lo sviluppo dell'economia italiana. Dalla ricostruzione alla moneta europea*, p. 87.

# Capitolo 2

## I porti italiani

### 2.1 Le infrastrutture

Pochi mesi dopo la cessazione delle ostilità, nel maggio del 1945, lo Stato, con il benestare delle autorità alleate, emanò i primi provvedimenti secondo un programma che prevedeva il ripristino dell'efficienza dei cantieri navali, la liberazione delle acque dai relitti e la ricostruzione di banchine, dighe, edifici e attrezzature portuali, il completamento delle costruzioni in corso non danneggiate dai bombardamenti, la ricerca di finanziamenti per l'acquisto di navi di seconda mano, il tentativo di riottenere le navi sequestrate o bloccate da Stati neutrali o ex-neutrali<sup>1</sup>.

Due importanti provvedimenti, che consentirono la messa in moto delle operazioni di ripristino, furono il D.L. del 19 ottobre 1945 n. 686, con cui vennero stanziati 2.500 milioni per il recupero e la messa in efficienza di navi affondate o danneggiate nei porti e lungo la costa e il D.L. del 10 agosto 1945 n. 618, con cui venne concessa la possibilità di annullare l'atto di abbandono e ottenere l'indennità di perdita. Con l'annullamento dell'atto si rinunciava alla liquidità ma, al contempo, veniva recuperata la proprietà del natante insieme ad un contributo del 40 per cento del costo totale di ripristino. I due decreti consentirono il recupero di una parte consistente di naviglio, grazie al quale fu possibile sgomberare gli

---

<sup>1</sup>Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte III: L'inserimento nei mercati internazionali*, p. 532.

specchi acquei e dare inizio ai lavori di ripristino delle infrastrutture, altrimenti impediti dai relitti.

I danni causati dalla guerra alle infrastrutture portuali italiane furono di gravità eccezionale. Con il ritorno alle normali condizioni di vita il ripristino delle infrastrutture portuali divenne un imperativo per la ripresa dei traffici e dell'economia nazionale. Ad andare distrutti furono il 22,29 per cento delle opere foranee, il 36,84 per cento delle banchine, il 65,56 per cento degli impianti meccanici, il 50 per cento di magazzini, silos ecc., il 35,19 per cento dei capannoni per il ricovero delle merci, il 75,7 per cento dei serbatoi di uso vario, il 33,3 per cento dei bacini di carenaggio e il 31,12 per cento dei binari ferroviari<sup>2</sup>.

I porti maggiormente colpiti dal conflitto furono quelli di Civitavecchia, Napoli, Bari, Palermo e Livorno, mentre i porti di Genova, Savona, Venezia e Brindisi patirono danni di entità più lieve e furono tra i primi ad essere rimessi in condizione di operatività per far fronte alle necessità più urgenti. La rapidità con la quale il ministero dei LL.PP. riuscì a realizzare la ricostruzione dei porti nazionali – che si poté definire completa nel 1953 – è riconducibile principalmente al fatto che le opere di ricostruzione si indirizzarono al ripristino delle strutture portuali allo stato prebellico e il semplice ripristino di quanto andato distrutto non impose la necessità di avvalersi di particolari procedure amministrative che avrebbero richiesto tempi molto più lunghi. L'operato dell'Amministrazione non fu esente da accuse di miopia rispetto alle nuove esigenze dei traffici. Rendere operativi i porti principali in tempi così brevi però, non sarebbe stato possibile privilegiando una politica di ricostruzione basata sulle esigenze dei moderni traffici marittimi poiché sarebbero stati necessari anni di studi e discussioni prima della realizzazione delle opere.

Fornire una quantificazione puntuale del costo della ricostruzione non è facile. Lo sforzo che il Paese dovette sostenere per la riparazione o la ricostruzione delle opere andate distrutte può essere stimato in 60 miliardi di Lire (circa) a disposizione dell'Amministrazione competente. Il Regio Decreto del 2 aprile 1885 n.

---

<sup>2</sup>Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte II: L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*, p. 684.

3095, oltre a definire le norme per la loro costruzione, introdusse anche una classificazione dei porti ripartita in due categorie. Alla prima appartenevano i porti che interessavano la sicurezza della navigazione in generale o quelli destinati alla difesa dei confini militari e alla sicurezza dello Stato. Alla seconda categoria, invece, appartenevano i porti funzionali unicamente ad esigenze commerciali, ripartiti a loro volta in quattro classi a seconda del volume di merci movimentate. Questa ripartizione definiva la suddivisione delle spese destinate ai porti tra Stato ed Enti locali.

La ricostruzione dei porti si concluse con qualche lentezza in più rispetto a quanto avvenne nel caso dell'industria o del settore agricolo: i danni sofferti dal settore dei trasporti marittimi durante la guerra erano stati di gran lunga superiori. Nelle decisioni in merito ai finanziamenti da erogare venne data la preferenza agli scali con un maggior peso sul piano nazionale: Genova, Venezia e Napoli beneficiarono del maggior impegno da parte dello Stato. L'obiettivo era quello di scongiurare una perdita di competitività dei maggiori scali. Il che spiega, in parte, perché un porto come quello di Livorno tardò il completamento della sua ricostruzione. A contribuire al rallentamento nei lavori di ricostruzione di alcuni porti fu inoltre il ritardo con cui gli Alleati restituirono le banchine alle Autorità italiane, come accadde al porto di Brindisi, il primo ad essere restituito, a quello di Napoli, restituito nel 1946, e a quello di Livorno, l'ultimo a tornare nelle mani italiane nel 1947<sup>3</sup>. Tuttavia, nel caso di Livorno la presenza degli Alleati si tradusse positivamente sui traffici, in quanto tra il 1944-1945 esso fu meta dei rifornimenti all'esercito americano e, tra il 1946 e il 1952, degli aiuti dell'UNRRA prima e dell'ERP poi.

Nel 1949, nonostante l'opera di ricostruzione non fosse stata ancora completata, il 90 per cento dei moli, il 75 per cento dell'attrezzatura meccanica, il 92 per cento di magazzini, silos e depositi vari ed oltre il 90 per cento di binari ferroviari e marciapiedi risultavano ripristinati<sup>4</sup>. I primi a riattivarsi furono i porti di Genova, Savona, La Spezia, Livorno e anche quelli, più danneggiati di Civitavecchia e

---

<sup>3</sup>Ibid., p. 685.

<sup>4</sup>Ibid., p. 686.

Esercizio	Opere straordinarie			Danni di guerra		Totale
	Ordinaria manutenzione	Opere murarie	Arredamenti	Opere murarie	Arredamenti	
1952 - 1953	2.605.500.000	4.372.205.000	165.710.000	1.883.305.000	127.152.000	9.153.872.000
1953 - 1954	2.534.000.000	3.714.337.000	260.905.000	280.460.000	115.207.000	6.904.909.000
1954 - 1955	2.999.743.000	5.351.368.000	445.429.000	1.264.359.000	249.352.000	10.310.251.000
1955 - 1956	2.499.503.000	2.216.651.000	238.606.000	1.117.369.000	222.551.000	6.294.680.000
1956 - 1957	2.499.878.000	2.235.219.000	270.480.000	434.123.000	126.830.000	5.566.530.000
1957 - 1958	2.749.310.000	5.383.284.000	902.542.000	659.765.000	171.807.000	9.866.708.000
1958 - 1959	2.749.145.000	4.576.285.000	234.883.000	1.150.257.000	274.429.000	8.984.999.000
1959 - 1960	2.947.700.000	16.899.451.000	868.969.000	1.254.934.000	147.946.000	22.119.000.000
1960 - 1961	2.829.873.000	4.760.659.000	147.778.000	887.102.000	336.627.000	8.962.039.000
1961 -1962	2.569.708.000	2.166.272.000	259.337.000	777.402.000	191.640.000	5.964.359.000
Totale	26.984.360.000	51.675.731.000	3.794.639.000	9.709.076.000	1.963.541.000	94.127.347.000

**Tabella 2.1:** CNEL, Osservazioni e proposte sui problemi concernenti lo sviluppo dei porti marittimi italiani (Assemblea, 9 dicembre 1963, n. 38/37), pp. 717-718.

Napoli. A riprendersi più lentamente furono invece i porti della sponda adriatica, Trieste in particolare, che venne liberato dagli Alleati solamente al termine del 1953. In generale, comunque, la ripresa dei traffici marittimi, che raggiunsero nuovamente i massimi prebellici nel 1951, testimoniò l'importanza dell'opera di ricostruzione.

In tabella 2.1 sono riportati gli importi dei finanziamenti erogati dallo Stato per i porti italiani tra il 1952 e il 1960, terminata la parte più importante dell'opera di ricostruzione. Considerando gli importi totali stanziati nei vari esercizi si nota come il loro andamento sia piuttosto costante, seppur con lievi incrementi o decrementi tra un periodo e un altro. L'esercizio 1959-1960 vide un deciso aumento della spesa per via di uno stanziamento di 24 miliardi di Lire ad opera delle leggi 24 luglio 1958, n. 637, e 24 luglio 1959, n. 622, che portò ad una serie di lavori di ammodernamento delle infrastrutture portuali. Tuttavia nel complesso, non si rileva un incremento nelle spese sostenute nei vari esercizi tale da suggerire un programma di potenziamento del sistema portuale ma piuttosto di mantenimento.

Quanto alla ripartizione dei finanziamenti statali, considerando sempre il periodo 1952-60, come riportato in tabella 2.2 le opere straordinarie rappresentarono la parte più consistente sul totale dei finanziamenti erogati, con quasi il 60 per

cento della spesa complessiva. I lavori di ordinaria manutenzione e la riparazione dei danni di guerra incisero congiuntamente per il 41 per cento sul totale dei finanziamenti. I dati mostrano, inoltre, come particolare attenzione venne dedicata alle opere murarie, che assorbono larga parte dei finanziamenti, e come, invece, non venne riservata la stessa attenzione all'efficientamento delle attrezzature, come arredamenti alle banchine o sovrastrutture di carico e scarico. Ciò ebbe chiaramente delle ripercussioni sull'operato degli utenti portuali, costretti a confrontarsi con mezzi decisamente poco efficienti e con costi elevati, soprattutto nelle zone in cui le risorse degli enti autonomi o dei consorzi non erano sufficienti a far fronte alle inefficienze riscontrate. Nel complesso, quindi, l'intervento finanziario dello Stato a sostegno dei porti non seguì un disegno preciso, ma si caratterizzò piuttosto come un insieme di interventi spesso casuali e non correlati, privi di un orientamento allo sviluppo e all'efficienza.

	Importi in Lire	Percentuali
Ordinaria manutenzione	26.984.360.000	29%
Opere straordinarie	55.470.370.000	59%
- <i>opere murarie</i>	51.675.731.000	55%
- <i>arredamenti</i>	3.794.639.000	4%
Danni di guerra	11.672.617.000	12%
- <i>opere murarie</i>	9.709.076.000	10%
- <i>arredamenti</i>	1.963.541.000	2%
Totale spese	94.127.347.000	-

**Tabella 2.2:** Elaborazione personale da CNEL (1952-60), Osservazioni e proposte sui problemi concernenti lo sviluppo dei porti marittimi italiani (Assemblea, 9 dicembre 1963, n. 38/37), pp. 717-718.

Questa realtà è messa ancor più in evidenza se si considera la politica di investimento nel settore trasporti nel suo complesso. La tabella 2.3 mostra come circa il 41 per cento degli investimenti venne destinato alla viabilità statale e minore, il 39 per cento alla realizzazione e al potenziamento delle ferrovie, l'1,6 per cento all'aviazione civile (alle costruzioni aeroportuali nello specifico) e il 18 per cento alla marina mercantile e alla navigazione interna. Di questo 18 per



cento, solo il 17 per cento riguardava le opere portuali (3 per cento sul totale investimenti), la quota più consistente era destinata alle costruzioni navali (81 per cento) e il restante (2 per cento) alla navigazione interna. Emerge lo scarso volume di risorse destinato al potenziamento e all'ammodernamento dei porti, che si evidenziò nel ritardato sviluppo e nell'arretratezza dei porti italiani rispetto a quelli europei.

A ciò si aggiunge la limitatezza degli sforzi intrapresi per l'integrazione tra trasporto marittimo e ferroviario rispetto all'accelerazione che i traffici commerciali sperimentarono in quegli anni. A parziale testimonianza di ciò, si può notare in tabella 2.3 come tra il 1959 e il 1962 gli investimenti in opere portuali siano rimasti costanti, mentre quelli in opere ferroviarie addirittura siano diminuiti.

Esercizi	1957-58	1958-59	1959-60	1960-61	1961-62	Totale esercizi (miliardi di Lire)	Totale esercizi/ Totale (in %)
Viabilità statale e minore	33,6	39,2	46	50	54	222,8	41,0%
Ferrovie dello Stato e trasporti in concessione di cui:						213,0	39,2%
- opere ferroviarie	6,8	5,1	2,4	2,1	1,6	18,0	3,3%
- potenziamento parco materiale rotabile	10	50	50	45	40	195,0	35,9%
Aviazione civile di cui:						8,7	1,6%
- costruzioni aeroportuali	3,5	1,5	1,5	1,5	1,5	8,0	1,5%
- partecipazioni azionarie	0,7	-	-	-	-	0,7	0,1%
Marina mercantile e navigazione interna di cui:						99,3	18,3%
- opere portuali	6,3	4,3	2,2	2,2	2,2	17,2	3,2%
- costruzioni navali	29	10	15	13	13	80,0	14,7%
- navigazione interna e pesca	0,5	0,9	0,5	0,1	0,1	2,1	0,4%
Totale (miliardi di Lire)	90,4	111	116,1	113,9	112,4	<b>543,8</b>	100%

**Tabella 2.3:** Riqualificazione dei porti italiani, lotte sociali e ruolo dello Stato (1945-1965) da U. Vallecchi, *Moderne tecniche dei trasporti e volume degli investimenti*, in "Politica dei trasporti", 1959, p.118.

La questione portuale italiana si distingueva da quella europea per almeno due motivi: il primo legato alla configurazione fisico-geografica della penisola italiana e il secondo al diverso grado di sviluppo economico ed industriale delle varie regioni. La sproporzione tra la lunghezza delle coste e la superficie interna del territorio, determinata dalla configurazione fisica della penisola, ha portato l'emergere di un numero sproporzionato di porti rispetto alla disponibilità del retroterra. Fino allo scadere dell'Ottocento ciò alimentava prolifici movimenti di cabotaggio con navi a vela di modesto tonnello, in grado di approdare in

qualunque porto, ma il mutare delle condizioni e delle caratteristiche dei traffici ridusse notevolmente questo movimento che divenne ancora più marginale con l'avvento dei trasporti su ferrovia e su gomma<sup>5</sup>.

Tra il 1950 e 1960 i traffici triplicarono, ma le capacità ricettive dei porti rimasero pressoché le stesse, a causa della mancanza di sufficienti investimenti e di una politica di spesa non accompagnata da un piano organico. Fino al 1956-57 il sistema portuale italiano, infatti, fu in grado di reggere l'incremento dei traffici o per mezzo degli impianti costruiti nel periodo prebellico o grazie alle nuove attrezzature di approdo avente carattere industriale. Ciò fece sì che il problema portuale passasse in secondo piano e che venissero privilegiate altre questioni urgenti come scuole, ospedali, strade, ammodernamento di ferrovie e aeroporti. Il problema portuale era visto come un problema di politica di opere pubbliche, non inserito però all'interno di un progetto che stabilisse anche un ordine di priorità nell'allocazione delle risorse in base alle necessità contingenti. Terminata la fase della ricostruzione nel 1953, si constatò come la spesa destinata alle opere portuali rimase sostanzialmente costante.

Una delle esigenze maggiormente sentite per alcuni porti era l'ampliamento degli specchi d'acqua e delle banchine, poiché le infrastrutture di cui essi disponevano risultavano insufficienti all'espletamento di tutte le operazioni commerciali contemporaneamente. E l'insufficienza di bacini portuali, che potessero ricevere le navi in arrivo, era un fatto ben accertato: dai 53 milioni di tonnellate di naviglio del 1950 si era passati ad oltre 114 milioni di tonnellate nel 1961 (con 189.605 navi in arrivo), senza che a ciò corrispondesse un adeguamento delle capacità ricettive<sup>6</sup>. A mutare non furono solo la consistenza dei traffici, ma anche le tecniche di costruzione navale, che andavano adeguandosi alle nuove esigenze dei traffici. Ciò comportò un aumento dimensionale delle navi così che i porti, costruiti per soddisfare le esigenze passate, non risultavano in grado di accogliere le nuove e diverse tipologie di navi, sia per la mancanza dei pescaggi in porto

---

<sup>5</sup>CNEL, *Osservazioni e proposte sui problemi concernenti lo sviluppo dei porti marittimi italiani*, p. 720.

<sup>6</sup>Ibid., p. 722.

che per la ridotta lunghezza delle banchine, che rendeva difficoltoso o, addirittura, non consentiva l'accosto alle navi maggiori. Queste condizioni interessavano quasi tutti i porti italiani.

Anche le attrezzature portuali e i mezzi di carico e scarico in particolare risultavano inadeguate, tanto per numero quanto per caratteristiche, a fronteggiare l'incremento dei traffici marittimi. A queste considerazioni se ne affianca un'altra, legata alle interdipendenze esistenti tra le varie operazioni che si svolgono all'interno di un porto, e dalla cui gestione organica derivano una maggiore produttività e una riduzione dei tempi di sosta delle navi in banchina. L'incidenza della sosta non operativa (una tra le fonti di costo maggiore per una compagnia di navigazione), sui giorni di sosta complessivi, era particolarmente elevata, e pesavano in particolare le attese in rada per l'accosto, le attese per l'ormeggio operativo e, spesso, la mancanza di squadre a terra<sup>7</sup>.

Date le mutevoli esigenze dei porti e constatata quindi la necessità di continui adeguamenti delle infrastrutture e attrezzature portuali, sorgeva spontanea la necessità di una politica di settore, così che gli investimenti in opere e attrezzature innescassero un processo di crescita (in termini di traffici) tale da giustificare, di volta in volta, nuovi investimenti. Per i porti di piccola e media dimensione e per quelli a carattere turistico, in particolare, si sosteneva la necessità di incoraggiare la partecipazione delle organizzazioni pubbliche e private alla gestione ed alla manutenzione di opere d'arte e attrezzature, in relazione alla peculiarità del porto e della zona. In questo modo sarebbe stato possibile dare nuova veste a quei porti di ridotte dimensioni la cui esistenza non era giustificata da traffici industriali e commerciali. Quanto ai porti di maggiore rilevanza, sia nazionale che internazionale, l'intervento dello Stato doveva avvenire tramite la creazione di piani specifici per ciascuna realtà. Il problema dello sviluppo portuale nazionale era legato sostanzialmente a questi ultimi porti, per i quali si manifestava uno sfasamento tra incremento dei traffici e adeguatezza qualitativa e quantitativa delle strutture. Il problema non si poneva chiaramente nei porti di piccole e

---

<sup>7</sup>CNEL, *Osservazioni e proposte sui problemi concernenti lo sviluppo dei porti marittimi italiani*, p. 722.

medie dimensioni, dove la scarsità di traffico non imponeva la necessità di incrementarne le potenzialità, quanto piuttosto una utilizzazione efficiente ed efficace delle strutture già esistenti.

## **2.2 La manodopera**

L'incremento dei traffici e l'arretratezza tecnologica dei porti italiani erano connessi ad una terza questione, che nel complesso contribuiva a rendere difettoso il funzionamento del sistema portuale italiano, quella del mercato del lavoro.

Al termine del secondo conflitto mondiale le compagnie portuali vennero messe in breve tempo nelle condizioni di poter operare nuovamente. La loro attività si rivelò assai preziosa nell'assicurare l'agibilità degli impianti ancora in corso di ripristino, trovandosi per altro i facchini a dover operare principalmente a mano con l'ausilio di mezzi di sollevamento di bordo o di mezzi mobili messi a disposizione delle autorità militari alleate, data la penuria di attrezzature idonee. Sono però innegabili le difficoltà della transizione che le compagnie portuali dovettero attraversare per la lunga inattività, le sedi distrutte, le attrezzature disperse e la necessità di adattarsi al nuovo regime democratico dopo anni di controllo autoritario. Un primo passo in avanti in materia di lavoro portuale nel secondo dopoguerra fu la nascita nel 1949 del Comitato centrale del lavoro portuale, istituito presso il Ministero della marina mercantile, la cui funzione constava nel fornire pareri in merito a problemi di carattere generale inerenti alle varie operazioni portuali e al trattamento giuridico ed economico del personale addetto. Si trattò di un provvedimento importante in quanto, tramite il Comitato, l'eco delle problematiche del lavoro portuale, tradizionalmente dibattute a livello locale, risuonava ora a livello nazionale. Il nuovo istituto permetteva, quindi, di creare le premesse per una vera e propria politica di lavoro portuale.

Nel clima di libertà sindacale non tardarono a manifestarsi le rivendicazioni salariali da parte dei lavoratori portuali; i salari venivano calcolati sulla base di una formula che rendeva evidente il contrasto tra il progresso nelle tecnologie impiegate e il rendimento di operazioni che, nell'immediato dopoguerra, erano

espletate principalmente a mano: nonostante il progresso tecnologico, infatti, i salari rimasero nel complesso poco soddisfacenti. In realtà, le conseguenze di questa disparità non furono immediatamente evidenti, bisognerà attendere il termine della ricostruzione perché esse emergano nella loro interezza. A livello politico vennero avanzate proposte volte a rompere il monopolio delle compagnie portuali, garantito dall'art. 110 del Codice della Navigazione, che avrebbe consentito ad altre organizzazioni di inserirsi nel settore. Il tentativo non ebbe successo in quanto si ritenne che consentire ad una pluralità di organizzazioni di concorrere tra loro avrebbe portato a forme di concorrenza accanita e alla possibilità di disordini nei porti, già sperimentati in passato. Una tra gli aspetti più critici del mercato del lavoro portuale era la presenza di manodopera in eccesso: le compagnie introdotte dal fascismo nel 1929, comportarono l'eliminazione della libera scelta e, con essa, dei lavoratori occasionali, che soprattutto nel primo dopoguerra avevano affollato le banchine.

Al termine del secondo conflitto molte compagnie, per spirito di solidarietà, aprirono le porte ai disoccupati dell'industria e dei servizi e ai reduci di guerra e ai partigiani che generarono attriti tra lavoratori permanenti e occasionali<sup>8</sup>. Proprio la condizione lavorativa degli occasionali era senza dubbio quella più dura, essendo spesso costretti ad operare in condizioni pericolose e con poche garanzie rispetto agli effettivi. Testimonianza ne sono le parole dei lavoratori portuali intervistati nel corso dell'Inchiesta sulle condizioni dei lavoratori; uno di questi, ad esempio, lamentava di come l'attesa per vedersi assegnato il lavoro potesse protrarsi "anche per 5 o 6 ore: ore che non ci vengono pagate, perché noi lavoriamo a tonnellaggio". Sosteneva ancora, un altro, "le nostre rivendicazioni riguardano il nostro lavoro nei confronti dei medaglioni. A noi infatti riservano il lavoro pesantissimo ai capannoni mentre il loro lavoro è sottobordo. [...] Inoltre, a noi che veniamo lasciati nei capannoni non viene corrisposta la stessa tariffa per il trasporto di merci pesanti che viene invece corrisposta agli effettivi"<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup>Bettini, «Riqualficazione dei porti italiani, lotte sociali e ruolo dello Stato (1945-1965)», p. 802.

<sup>9</sup>Commissione parlamentare, *Relazioni della Commissione parlamentare di inchiesta sulle*

Nel 1960, la Commissione confederale per i problemi portuali si accinse a denunciare l'elevatezza dei costi del servizio portuale italiano, sostenendo che essi erano tanto elevati da danneggiare la competitività del sistema economico e ribadendo la presenza di un eccesso di manodopera rispetto alle reali necessità. Già dai primi anni Cinquanta le compagnie portuali avevano intrapreso un processo di sfoltimento dei ruoli che però procedette con lentezza e non riuscì a compiacere le aspettative della Confindustria, che rispetto alla questione, era più radicale. Secondo la Confindustria erano tre le ragioni che affliggevano il mercato del lavoro rendendolo poco flessibile e caratterizzato da costi elevati: il calcolo delle tariffe, ritenute sovente irrealistiche e fissate con criteri arbitrari, i contributi sociali e le maggiorazioni varie e i supplementi<sup>10</sup>.

Le tariffe venivano calcolate partendo dal salario giornaliero che, veniva poi moltiplicato per le persone impiegate nella squadra; il tutto veniva diviso per la quantità di merce trattata nella giornata dalla squadra. Il calcolo per la determinazione del salario giornaliero di un lavoratore portuale, invece, viene illustrato nell'Inchiesta sulle condizioni dei lavoratori in Italia, dal direttore di una compagnia portuale. Il punto di partenza era la paga base della giornata lavorativa per otto ore (individuata nel gennaio del 1957 in L. 1.944 lorde) fissata dal Presidente del Consorzio. Alla paga base veniva aggiunto un eventuale cottimo individuale ed un eventuale cottimo collettivo. Che si trattasse di personale di ruolo o occasionale, il salario era il medesimo. La paga base veniva determinato sulla base della "resa" di una quantità specifica merce (40 tonnellate ad esempio) che la squadra doveva essere in grado di manipolare nel turno; a questa veniva poi moltiplicata la tariffa di manipolazione stabilita dall'Autorità Marittima e il risultato diviso tra i vari componenti. Eventuali manipolazioni di merce aggiuntive rappresentavano il cottimo, il cui importo in denaro era calcolato sempre in ragione della medesima tariffa per tonnellata (salvo maggiorazioni per straordinari, festività o lavoro notturno)<sup>11</sup>.

---

*condizioni dei lavoratori in Italia. Volume VII, p. 329.*

<sup>10</sup>Bettini, «Riqualificazione dei porti italiani, lotte sociali e ruolo dello Stato (1945-1965)», p. 802.

<sup>11</sup>Commissione parlamentare, *Relazioni della Commissione parlamentare di inchiesta sulle*

Sempre secondo la Confindustria le cause dell'elevatezza delle tariffe, del numero elevato di personale di ruolo e della relazione tra questi due aspetti, erano da ricercare nelle peculiari caratteristiche lavorative del secondo dopoguerra. Negli anni Quaranta e Cinquanta, infatti, le condizioni precarie di infrastrutture e attrezzature portuali e la necessità di sbarcare e imbarcare le merci ad ogni costo portarono ad un proliferare di "occasionalisti" sui moli, che produsse distorsioni nei periodi successivi. Gli anni Cinquanta e Sessanta, infatti, sperimentarono mutamenti considerevoli nelle attrezzature di banchina, meccanizzazione delle operazioni e struttura delle navi, senza che però, parallelamente, avvenissero cambiamenti nei ruoli e nelle tariffe. L'evoluzione delle navi, sempre più grandi, veloci e specializzate sulla base della tipologia merceologica trasportata, rendeva il trasporto via mare certamente più conveniente ma, comunque, non adatto ad una gestione economicamente efficiente della nave; occorreva ridurre le soste nei porti e ciò chiaramente dipendeva molto dallo stato delle attrezzature portuali. La possibilità di rendere le operazioni in banchina più efficienti grazie all'evoluzione delle tecnologie impiegate impose la necessità di tagli all'occupazione, altrimenti gli incrementi nella produttività sperimentati, avrebbero avuto un effetto contenuto sulla riduzione dei costi unitari di movimentazione.

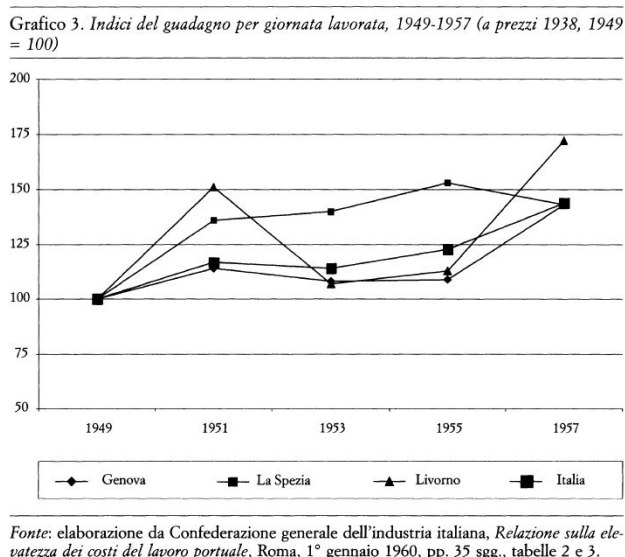
Secondo la Confindustria, incideva in modo particolare sulla tariffa la composizione della squadra (chiamata anche "mano"), in genere ritenuta di numero sproporzionato rispetto alle necessità, e la resa, mantenuta di proposito bassa per assicurare un cottimo maggiore alla squadra. Le integrazioni supplementari elevate, inoltre, rendevano poco proficuo l'uso delle banchine in regime di orari straordinari o festivi, contribuendo ad incrementare il periodo di sosta delle navi. La liberalizzazione dei mercati ed in particolare le implicazioni che l'adesione al mercato europeo avrebbero comportato in termini di libera circolazione delle merci e competitività del sistema erano sotto la lente di ingrandimento. Uno dei fattori trainanti del boom era stata proprio la domanda estera: la competitività sui mercati internazionali era, perciò, un fattore decisivo.

---

*condizioni dei lavoratori in Italia. Volume VII, p. 326.*

## 2.2.1 Il dibattito sulle autonomie funzionali

Il punto centrale del vivace dibattito che si scatenò fra la Confindustria e la CGIL-FILP negli anni Cinquanta era il controllo del mercato del lavoro e culminò con una serie di scioperi sui moli tra il 1964 e il 1965. La principale opposizione mossa dai lavoratori portuali era relativa alla privatizzazione delle maestranze; i sindacati puntavano inoltre alla definizione di un contratto nazionale volto a garantire le 40 ore settimanali, un salario minimo, la regolamentazione giuridica ed economica dei dipendenti degli enti portuali e delle aziende di mezzi meccanici, la costituzione del ruolo degli “avventizi” cui dovevano accedere per concorso e non arbitrariamente, gli occasionali in base alle presenze. Secondo la CGIL-FILP il problema delle elevate tariffe non era da ricercare nel costo della manodopera, quanto piuttosto nell’arretratezza delle attrezzature e in un’organizzazione del lavoro inefficiente. Secondo la Confindustria, invece, i salari dei lavoratori portuali, a partire dal 1949, erano cresciuti in maniera significativa (figura 2.1), e il motivo principale dell’elevato costo delle tariffe risiedeva proprio in questo aspetto.



**Figura 2.1:** M. Bettini, *Riqualficazione dei porti italiani, lotte sociali e ruolo dello Stato (1945-1965)*, in «Studi storici», n. 3, p. 824.

Le pretese degli imprenditori riguardavano il perseguimento di una maggiore autonomia funzionale. Con il progresso tecnico ed economico molti importanti complessi industriali decisero di avvicinare alla costa i propri stabilimenti, in-



serendoli all'interno dei sistemi portuali. Condizione che determinò il sorgere all'interno dei porti di zone dedite unicamente alla produzione industriale. Il processo andò accentuandosi soprattutto sul finire degli anni Cinquanta, quando crebbe la convenienza di molte industrie a trasportare il più possibile via mare materiali e merci impiegati nei loro processi produttivi, evitando così rilevanti spese per il trasporto dei prodotti via terra, dallo stabilimento al porto o viceversa, anche avvalendosi del cabotaggio tra porti nazionali, se possibile. Pervennero spesso richieste di esonero dall'impiego dei lavoratori portuali da parte dei grandi complessi industriali che, poiché potevano operare nei porti con banchine a loro concesse in esclusiva o in località costiere in genere vicino ai porti, ritenevano di poter risparmiare nella spesa ed organizzare meglio il processo produttivo. Il risparmio era riconducibile principalmente alla possibilità di evitare spese in tariffe di lavoro portuale particolarmente elevate, mentre la questione organizzativa dipendeva dalla necessità delle aziende, soprattutto di quelle di una certa dimensione, di disciplinare secondo le esigenze proprie il lavoro degli addetti alle successive fasi della lavorazione. Accanto alla richiesta di maggior autonomia funzionale, la Confindustria sosteneva la necessità di una maggiore specializzazione ed integrazione degli scali. A sostegno di tale tesi affermava che, tramite la specializzazione, sarebbe stato possibile incrementare la produttività dei porti riducendone i costi unitari. I traffici marittimi sarebbero stati dirottati così verso gli scali più produttivi con effetti benefici in termini di occupazione sebbene anticipati da un'inevitabile fase di adeguamento e contrazione nel fabbisogno di manodopera.

Le istanze delle compagnie e dei sindacati riguardavano invece la necessità di migliorare le attrezzature e le infrastrutture portuali, senza che venissero intaccati i livelli occupazionali o salariali. Anche la decantata necessità di specializzazione sostenuta dalla Confindustria rappresentava un punto di scontro tra le parti, dato che, proprio grazie alla ampia gamma merceologica dei traffici, i lavoratori portuali erano messi al riparo dalle eventuali contrazioni che qualche categoria merceologica poteva subire e che si sarebbe riversata sui livelli occupazionali. Traffici sporadici e caratterizzati da una marcata diversità merceologica

non rappresentavano però per gli industriali un investimento appetibile, data l'impossibilità di fare investimenti su flussi consistenti e costanti.

Al contrario le compagnie portuali avevano interesse a garantire livelli occupazionali stabili ai loro iscritti, impiegando avventizi unicamente nei periodi di lavoro più intensi. Ad impensierire i lavoratori portuali c'era poi la modifica della composizione merceologica dei traffici che prese avvio al termine del conflitto, e che in alcuni casi rese superflua la presenza di parte della forza lavoro. A partire dagli anni Cinquanta, ad esempio, il trasporto di carbone diminuì mentre aumentò quello di oli grezzi ed assumere sempre più rilevanza nei trasporti via mare furono i prodotti industriali<sup>12</sup>. Al termine della guerra le compagnie, inoltre, avevano accolto una massa di disoccupati che, terminato il periodo della ricostruzione, era sfociata in un problema di eccesso di manodopera, creando problemi di sottoccupazione o addirittura disoccupazione nei periodi di lavoro meno intenso. E fu proprio questa condizione a portare allo sfoltimento dei ruoli avviato dalle compagnie negli anni Cinquanta, cui si è accennato precedentemente.

Nonostante le opposizioni dei lavoratori portuali, il Ministero della Marina Mercantile concesse l'autonomia, ad esempio, alle industrie nelle zone di Marghera, Trieste (Zaule), Genova (molo Ronco, Italsider), Bagnoli per l'ILVA e Montecatini. L'uso che l'Amministrazione fece dell'autonomia funzionale fu, per altro, molto cauto: essa venne concessa unicamente in presenza di una serie di circostanze come l'importanza dell'industria a livello nazionale o regionale, la locazione degli impianti sul demanio marittimo. L'esistenza di attrezzature e di impianti specifici per il trasporto di merci interessanti la loro attività, l'esercizio degli impianti a ciclo continuo e integrale, con lavoratori alle dipendenze della ditta cui era concessa l'autonomia e che svolgevano attività di manutenzione di merci interessanti la sua attività. A dispetto delle aspettative dei lavoratori portuali, la concessione delle autonomie non incise sempre negativamente sulle loro attività e sui loro salari ma anzi spesso portò ad un incremento nei traffici di cui gli stessi lavoratori beneficiarono.

---

<sup>12</sup>Bettini, «Riqualificazione dei porti italiani, lotte sociali e ruolo dello Stato (1945-1965)», p. 803.

In conclusione, il consolidarsi della funzione industriale in alcuni porti italiani, con lo sviluppo di approdi industriali costieri e la conseguente e necessaria concessione delle autonomie funzionali, contribuì ampiamente al miracolo economico. Crebbero al contempo le retribuzioni dei lavoratori portuali, nonostante l'intrusione nel regime monopolistico delle compagnie portuali ad opera delle autonomie funzionali concesse all'industria<sup>13</sup>.

## 2.3 I traffici marittimi

L'impegno dello Stato nei confronti della ricostruzione dei porti fu dunque limitato al ripristino della capacità ricettiva prebellica, senza che però, nemmeno al termine del periodo della ricostruzione, avesse fatto seguito un adeguamento delle infrastrutture e delle attrezzature portuali alle nuove esigenze dei traffici marittimi. Tra le eredità più evidenti del secondo conflitto mondiale vi fu la quasi totale interruzione delle comunicazioni interne a causa del completo dissesto della rete ferroviaria e stradale. Questa situazione venne parzialmente alleviata grazie all'impiego di un gran numero di autocarri e di autotreni che, integrandosi al cabotaggio, riuscirono a sopperire alle necessità di trasporto momentanee. La marina di cabotaggio rappresentò in quel periodo una riserva strategica rispetto ai trasporti terrestri, generalmente preferiti; l'importanza del suo ruolo è testimoniata anche dalla prosperità dei noli per questa tipologia di traffico nei due anni successivi alla guerra. Già nel 1946, con il ripristino della rete ferroviaria e stradale, il livello dei noli cominciò a calare per tornare al normale livello l'anno successivo. Il trasporto marittimo, per altro cresciuto per far fronte all'incremento della domanda, perse di competitività di fronte alle basse tariffe ferroviarie e ai costi contenuti dei trasporti su gomma, precipitando il settore in una crisi che perdurò negli anni seguenti.

Diverse furono le componenti che concorsero, poco tempo dopo, alla ripresa dei traffici marittimi e, tra queste, fondamentale fu la riapertura italiana ai rap-

---

<sup>13</sup>Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte II: L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*, p. 707.

porti con l'estero. Al riparo dalla crisi inflazionistica e avviatisi verso la stabilità i rapporti internazionali - grazie ai Trattati di Parigi - nel 1948 i traffici marittimi italiani mostrarono infatti i primi segni di ripresa. La clausola della nazione favorita imposta dal trattato di pace portò ad un incremento della presenza straniera nei porti italiani, ma la marina mercantile italiana, ancora impegnata nella sua ricostruzione, ne risentì solo limitatamente. Con il graduale ritorno alla normalità ripresero anche i rapporti con i vari paesi marittimi. A riprendere furono i movimenti commerciali ma anche quelli emigratori verso i paesi d'oltreoceano, grazie ad accordi speciali con Argentina, Brasile, Uruguay, Venezuela, Canada e Australia<sup>14</sup>.

Anche il piano di aiuti ERP contribuì alla ripresa dei traffici, dando il via al processo di integrazione economica dei mercati europei con la creazione della OECE, nata per il coordinamento degli aiuti economici statunitensi. Di qui in avanti vennero stipulati accordi di vario genere, principalmente volti alla promozione degli scambi, alla regolazione dei pagamenti e, soprattutto, al cercare di ridurre i dazi e allargare i mercati, accordi che culmineranno nella creazione della CEE nel 1957.

Altra componente fondamentale per la ripresa fu il naviglio. Nel maggio del 1945, la flotta in condizioni di navigare era di numero piuttosto esiguo e alcune statistiche, seppur non completamente attendibili, individuavano in appena 214 (395.474 t.s.l.) le navi a propulsione meccanica disponibili con una stazza lorda superiore alle 100 tonn., in circa 5-6.000 tonn. complessive quelle di stazza inferiore alle 100 tonn., in 77.000 tonn. lorde complessive velieri e motovelieri. La necessità di un naviglio sufficiente a sostenere i bisogni di un paese in piena fase di ricostruzione alimentò un'intensa azione volta a procurarselo: recupero e restauro delle navi affondate, recupero di componenti dai vari relitti da impiegare nella costruzione di nuove navi, barconi e galleggianti di vario genere trasformati in motonavi.

Questa pittoresca (e poco efficiente) flotta alimentò in gran parte i traffici di cabotaggio i cui noli, grazie all'incremento numerico del naviglio, tornarono a

---

<sup>14</sup>Ibid., p. 213.

livelli sostenibili. La mancanza di capitali adeguati rendeva obbligato l'acquisto di navi vecchie e poco efficienti. Nonostante le difficoltà riscontrate, la consistenza della flotta mercantile italiana passò da 1.270.000 tonn. nel 1947 a 3.530.000 tonn. nel 1953, moltiplicandosi in sette anni di oltre sette volte e collocando l'Italia ai vertici a livello mondiale per l'incremento percentuale del tonnellaggio posseduto. Dal 1953 al 1958, lo sviluppo proseguì ma con un ritmo più regolare di 285.000 tonn. in media l'anno. Con la ripresa dei traffici fu subito evidente la preferenza delle neo ricostituite imprese armatoriali per le attività trampistiche<sup>15</sup> e per il trasporto di petroli, le cui ragioni sono da ravvisarsi nei seguenti tre punti fondamentali. Il primo era strettamente collegato al tipo di navi che venivano acquistate o ripristinate rendendo più conveniente i traffici tramp che non quelli di linea. La consistente domanda di trasporto di merci di massa, inoltre, alimentata anche dall'UNRRA o ERP, agevolava l'inserimento degli armatori in questi traffici. La struttura dell'armamento libero, inoltre, era organizzata per dedicarsi a traffici di questa tipo. In tabella 2.4 sono riportati i movimenti delle navi distinti in quelli di traffico internazionale e cabotaggio (arrivi e partenze).

A testimonianza di quanto affermato precedentemente sull'importanza del ruolo svolto dal cabotaggio nel secondo dopoguerra, emerge dalla tabella come il movimento dedito a questi traffici fosse nel 1946 superiore in termini sia di navi impiegate sia – seppur leggermente - di tonnellaggio. Questo dato si rovesciò tra il 1950 e il 1960, quando il numero di navi arrivate e partite dall'estero, rispetto al 1946, aumentò di 7 volte circa e il tonnellaggio di circa 6,7 volte. L'incremento che interessò i traffici di cabotaggio fu decisamente più contenuto sia nel numero di navi in movimento che nei tonnellaggi, ma risultò comunque, significativo.

Quanto ai volumi di merci movimentate, distinguendo anche in questo caso tra traffici da e per l'estero e cabotaggio (merci imbarcate e sbarcate), nel 1950 si raggiunsero nuovamente i livelli prebellici. Considerando il periodo 1946-1965, i volumi complessivamente movimentati evidenziano un aumento progressivo. Gli aumenti maggiori si ebbero nel traffico internazionale mentre la dinamica

---

<sup>15</sup>L'attività trampistica si esplica nella produzione e nella vendita di servizi di trasporto non regolari che possono svolgersi su varie rotte in base all'ubicazione del carico disponibile.

	Navigazione internazionale		Cabotaggio		Totale	
	n.	t.s.n. (000)	n.	t.s.n. (000)	n.	t.s.n. (000)
1946	6.535	15.074	189.155	16.767	195.690	31.841
1950	29.027	63.313	226.897	39.041	255.924	102.354
Media 1951 - 1960	45.517	101.422	239.116	61.391	284.633	162.813

**Tabella 2.4:** V.D. Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte III, L'inserimento nei mercati internazionali*, 1973, Roma, p. 352.

nella crescita dei traffici di cabotaggio fu più lenta, in particolare nel periodo 1946-1950, quando, a fronte di traffici internazionali che triplicarono, quelli di cabotaggio neppure raddoppiarono. Tra il 1950 e 1960, invece, il volume delle merci provenienti dai traffici internazionali salì del 76 per cento, mentre quello di cabotaggio del 66 per cento, segnando l'inizio di un parallelismo nella dinamica tra i due traffici che sarà poi più pronunciato negli anni successivi.

Rispetto ai traffici marittimi prebellici, quelli del secondo dopoguerra presentavano nuove caratteristiche che li discostavano nettamente dalle loro forme più tradizionali. Un elemento di novità, ad esempio, rispetto al passato era ravvisabile nella accentuazione della componente industriale dei traffici che già era andata delineandosi nel periodo a cavallo tra le due guerre in molti porti italiani (Marghera, Savona, Livorno tra i vari) ma che si consolidò poi, con l'espansione delle industrie della raffinazione del petrolio, siderurgiche, chimiche e con la decisione di alcuni complessi industriali di insediarsi direttamente all'interno dei sistemi portuali, così da sfruttarne le sinergie. Ad essere interessati dal traffico industriale furono tutti i porti principali, che, per motivazioni varie, videro l'insediarsi al loro interno o in zone adiacenti di varie attività che spesso portarono alla creazione di grandi centri portuali<sup>16</sup>.

Il ricorso ai trasporti marittimi di cabotaggio, ritenuti più economici, contribuì inoltre a ripristinare l'operatività di una serie di scali provinciali secondari, caduti in disuso per la concorrenza esercitata dai trasporti ferroviari e su strada.

<sup>16</sup>Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte II: L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*, p. 703.

I dati a disposizione sui movimenti delle varie merci nel complesso, e per i vari porti, si riferiscono al periodo 1952-1970. Complessivamente le merci provenienti dall'estero passarono da 28,1 milioni di tonnellate a 200,9. L'incidenza dei prodotti petroliferi sul totale era del 39,5 per cento nel 1952 e del 72,4 per cento nel 1970, mentre l'incidenza delle merci solide passò dal 60,5 per cento al 27,6 per cento. Quanto alle merci imbarcate per l'estero, nel 1952 corrispondevano a 5,6 milioni di tonnellate complessivamente, di cui il 63,2 per cento di idrocarburi e il 36,8 per cento di merci solide; nel 1970 le merci complessivamente imbarcate furono di 34,8 milioni di tonnellate, di cui il 68,7 per cento relative ad oli minerali e il 31,3 per cento a carichi secchi. Includendo anche la navigazione di cabotaggio, nel 1970 il movimento degli idrocarburi rappresentava il 67,6 per cento del movimento complessivo pari a 325,5 milioni di tonnellate. Le merci solide risultarono invece pari al 32,4 per cento. In tabella 2.5 è riportato uno spaccato relativo alle variazioni delle principali merci solide (in milioni di tonnellate) provenienti dall'estero. I dati più interessanti sono relativi agli incrementi del carbone e dei minerali metallici, entrambi funzionali allo sviluppo della siderurgia, uno tra i settori trainanti il boom economico di fine anni Cinquanta.

	1952	1967
Cereali	2,3	6
Carbon fossile e coke	8,8	12
Minerali metallici	1,3	10,6
Fosfati	0,1	1,6
Legname	0,4	1,1
Acciaio, ferro rottami, ecc.	0,7	2,9

**Tabella 2.5:** V.D. Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte III: L'inserimento nei mercati internazionali*, Bollettino Informazioni Marittime, Roma, 1970, p. 356.

Quanto alla distribuzione dei carichi secchi provenienti dall'estero, nel 1952 Genova e Savona erano i primi porti per le importazioni di carbon fossile con 1,6 milioni di tonnellate ciascuno: seguivano Venezia (1,2 milioni di tonnellate),

La Spezia, Napoli (Bagnoli), Trieste e Civitavecchia. Per gli oli minerali, nel 1952, al primo posto di trovava il porto di Napoli con 2,8 milioni di tonnellate, seguivano Venezia, Bari, Livorno, Genova, La Spezia e Trieste con importazioni tra le 800.000 mila e 1.4 milioni di tonnellate.

### 2.3.1 Ripartizione e composizione dei traffici verso i litorali italiani

La tabella 2.6 riporta i dati relativi alla ripartizione del traffico tra i vari porti dei litorali italiani in termini di merci sbarcate e imbarcate. Emerge il netto prevalere del versante tirrenico su quello adriatico. Impressiona lo sviluppo del versante ionico e, in misura più lieve, di quelli sardo e siculo.

Litorali	1952	1957	1967
Ligure	13.598	26.078	66.412
Tirreno	13.550	19.856	41.054
Ionio	715	589	12.190
Adriatico	14.501	22.557	51.506
Sardo	2.214	3.061	17.238
Siculo	2.883	6.387	46.531

**Tabella 2.6:** V.D. Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte III, L'inserimento nei mercati internazionali*, 1973, Roma, p. 356.

Nei quindici anni tra il 1952 e il 1967 possono individuarsi tre fasi. La prima tra il 1952 e il 1957, la seconda dal 1958 al 1962 e la terza e ultima dal 1963 al 1967. Nel complesso, la prima fase vede il prevalere del Centro-Nord su Sud ed Isole; nel 1957, dei traffici complessivamente movimentati, il 70,1 per cento interessano il Centro-Nord e il 29,9 per cento Sud e Isole. Nella seconda fase la forbice tra Centro-Nord e Sud e Isole comincia ad attenuarsi e, nel 1962, dei traffici complessivi il 65,8 per cento riguarda il Centro-Nord e il 34,2 per cento Sud e Isole. Nell'ultima fase i traffici interessano i porti di Sud e Isole nella misura del 44,2 per cento, mentre quelli del Centro-Nord nella misura del 55,8 per cento. Rispetto al 1952 i porti meridionali e insulari vedono moltiplicare



di quasi sei volte i loro traffici, mentre Centro e Nord Italia di circa 4,5 volte. A contribuire all'incremento dei traffici meridionali e insulari furono non tanto i porti del Mezzogiorno continentale, quanto piuttosto quelli insulari. I porti siciliani conobbero un decollo anticipato rispetto a quelli sardi ma, considerando l'ultima fase, ovvero quella tra il 1963 e 1967, il ritmo di sviluppo dei porti sardi fu di gran lunga superiore a quello dei siciliani, che in ogni caso conservarono il primato in termini di tonnellate movimentate al Sud.

In Sicilia lo sviluppo dei principali scali, ovvero Augusta, Milazzo e Gela, fu conseguenza principalmente dell'incremento dei traffici petroliferi, seguiti dalle esportazioni minerarie e prodotti chimici e di prodotti agricoli tipici regionali. Negli altri porti della regione, come Trapani, Licata (specializzati un tempo nell'esportazione di sale marino e zolfo) o Messina, l'incremento dei traffici fu praticamente nullo nel corso degli anni Cinquanta. I traffici marittimi verso la Sardegna rimasero piuttosto statici per tutti gli anni Cinquanta. Solo a partire dagli anni Sessanta, con l'ingresso del servizio traghetti, prima ferroviario poi per automezzi, e con la realizzazione di nuovi centri per la petrolchimica a Porto Torres e Porto Foxi (Cagliari), il ritmo dello sviluppo fu paragonabile a quello siciliano, influenzato anche dalle prospettive di ulteriore sviluppo possibili grazie alla realizzazione di nuovi impianti industriali a Oristano, Arbatax, Porto Vesme, Cagliari e Porto Torres.

Per quanto riguarda il Mezzogiorno continentale, i traffici marittimi dopo il 1953 furono assorbiti principalmente dai porti di Napoli, Bari e Crotona. La creazione del IV Centro Siderurgico di Taranto e la realizzazione di impianti di raffinazione, sia a Taranto che a Brindisi, diede nuovo impulso ai traffici coinvolgendo in essi anche porti minori come Pozzuoli, Torre Annunziata e Salerno. Nell'Italia centrale a contribuire all'incremento dei traffici nei grandi porti di Livorno, Civitavecchia, Piombino ed Ancona furono lo sviluppo dell'industria petrolifera, della siderurgia e del settore manifatturiero. Gli incrementi registrati furono però più contenuti rispetto all'esperienza meridionale, in quanto qui non sorsero nuovi grandi scali né vennero ripristinati quelli in caduti disuso. È il caso dell'isola d'Elba, che vide addirittura un diminuzione nell'esportazione di mine-

rile ferroso rispetto all'anteguerra. L'intenso traffico petrolifero interessò anche i porti di Fiumicino, Gaeta, e porti minori tra come Pescara, Ortona, S. Benedetto del Tronto e Pesaro.

Ravenna, fu protagonista di un grande programma di industrializzazione, trainato dal settore petrolifero che le consentì di passare dalle poche centinaia di migliaia di merci trattate nel 1950 a 4 milioni di tonnellate movimentate nel 1960. Nel Nord Italia i porti interessati da un notevole progresso furono Venezia, Savona, Trieste, La Spezia e Genova, mentre uno sviluppo marginale riguardò porti come quello di Monfalcone e Chioggia. Genova, in particolare, nonostante il suo peso sul movimento complessivo di merci a livello nazionale non fosse quello di un tempo, fu tra i porti che registrò un maggior progresso con la sua struttura emporiale, armatoriale, industriale, delle riparazioni navali e cantieristiche.

Caratteristica peculiare dei litorali del Nord era poi la concentrazione dei traffici in grandi porti con differenze solo parziali in termini di funzioni, tuttavia ben delimitati dalla presenza di retroterra industrializzati e di territori gravitanti forniti di grandi industrie di trasformazione delle materie prime e di centro e scarico di oli minerali, attività che si intensificarono con la realizzazione di due grossi oleodotti, a Trieste (1964) e a Genova, pronti a servire il retroterra nazionale e quelli austriaco, bavarese e svizzero.

Altrettanto importante fu lo sviluppo del traffico passeggeri nonostante non si siano raggiunte mai le cifre sperimentate dai movimenti delle merci. Le cause di questo mancato parallelismo furono varie. A limitare lo sviluppo concorse l'avvento del trasporto aereo, più conveniente soprattutto sulle rotte transoceaniche; i porti più colpiti dalla concorrenza del trasporto aereo furono quelli di Genova, Napoli e Palermo. La perdita delle colonie, inoltre, mise un freno ai traffici verso il continente africano. A ravvivare i traffici contribuirono però altre direttrici che compensarono quelle in via di esaurimento. In una prima fase a contribuire fu la ripresa dell'emigrazione che però, al termine degli anni Sessanta, era già quasi esaurita. Successivamente si sviluppò la componente turistica, sostenuta poi dai traffici crocieristici; contribuirono positivamente anche il varo di nuovi mezzi come aliscafi o i traghetti, che consentivano al passeggero di portare con

sé anche la propria auto. Le stesse cause che influirono positivamente sul movimento passeggeri con l'estero valsero anche per il cabotaggio diretto al trasporto passeggeri.

# Capitolo 3

## Le Marche (1944-1960)

### 3.1 Istituzioni

Come per il resto della penisola, nelle Marche le conseguenze delle azioni belliche nemiche furono disastrose. Le zone a Nord della regione più delle altre patirono la presenza delle truppe nazifasciste e, al contempo, i bombardamenti alleati (con danni stimati intorno a 60 miliardi di Lire del 1945). L'attività di ricostruzione fu particolarmente complessa, a causa della mancanza di materie prime e della distruzione di alcuni impianti per la produzione di laterizi, oltre che dalla carenza di combustibile per alimentare i cementifici, impiegato principalmente dalla popolazione per i bisogni primari<sup>1</sup>. Un aiuto importante venne dall'UNRRA grazie al quale almeno il problema abitativo venne alleviato.

In questo clima, si inserivano i dibattiti dei partiti sul futuro della regione, la cui struttura politica si presentava piuttosto frammentata. Questa frammentazione era alimentata dalle diversità, talvolta profonde, tra le diverse zone della regione che la rendevano, riprendendo un'espressione di Anselmi, un coacervo di terre e di identità. La dicotomia politica e, più in generale, la differenza tra il Nord e il Sud della regione erano emerse già alle elezioni del 1919 e si ripresentarono come un *leitmotiv* nelle varie tornate elettive che si tennero dopo la fine del secondo conflitto mondiale. La liberazione e le distruzioni interessarono

---

<sup>1</sup>Montesi, Papini e Giovannini (a cura di), *Le Marche dalla ricostruzione alla transizione (1944-1960)*, p. 506.

in maniera diversificata il territorio regionale, colpendo duramente alcuni centri e risparmiandone altri, influenzando ulteriormente il dibattito sulle modalità e priorità della ricostruzione. Anche le lotte contadine impattarono sulla politica dei partiti, manifestandosi con forme organizzative e risultati diversi tra loro. Diversificati furono anche i processi di modernizzazione del tessuto produttivo e industriale che, cominciati nel periodo della ricostruzione, si accentuarono progressivamente nel corso degli anni Cinquanta. Le stesse differenze nelle classi dirigenti erano diretta espressione delle diversità locali.

Da un punto di vista politico il periodo tra il 1946 e il 1953 vide, nel complesso, un progressivo estendersi dell'egemonia cattolica, confermato anche dai risultati della DC nella regione: alle elezioni del 2 giugno del 1946 questa ottenne il 30,6 per cento complessivo, risultato che la incoronò primo partito regionale nonostante rimanesse al di sotto della media nazionale. Il partito comunista si collocò al secondo posto con il 21,8 per cento dei voti, ma al di sopra della media nazionale; il 18,8 per cento consolidò il terzo posto del partito socialista mentre il partito repubblicano si aggiudicò il 16,4 per cento dei consensi<sup>2</sup>. Quello dei repubblicani fu un risultato piuttosto importante, se si conta che a livello nazionale il Pri ottenne un esiguo 4,4 per cento dei voti. Un tratto distintivo delle elezioni marchigiane fu inoltre la ridotta percentuale di astensionismo rispetto al dato nazionale. La presenza di una forte componente cattolica, sebbene non preponderante, e poi la vittoria della DC accelerarono il declino delle forze conservatrici rispetto al resto del paese. La tradizionale importanza politica attribuita al notabilato divenne anch'essa marginale rispetto al passato. Il secondo classificato alle elezioni del 1946, ovvero il PCI, seppe rispondere in modo adeguato all'azione democristiana. Già prima della guerra il partito comunista, al contrario di quello socialista, aveva posto le basi per una sua successiva egemonia e si era poi consolidato nel corso della guerra, il che lo rese più flessibile e preparato a concorrere con la DC e fu in grado di assicurarsi la preferenza tra i coloni e i mezzadri (rappresentanti il 66 per

---

<sup>2</sup>Montesi, Papini e Giovannini (a cura di), *Le Marche dalla ricostruzione alla transizione (1944-1960)*, p. 23.

cento della popolazione in età lavorativa)<sup>3</sup>. Il partito socialista, invece, in linea con l'esperienza nazionale, al termine della guerra sperimentò una serie di ritardi organizzativi, rallentando la sua corsa ai vertici. Il partito repubblicano, che si presentò alle elezioni del 1946, vedeva accentuato il suo carattere di sinistra dopo la migrazione nel partito di alcuni componenti del Partito D'Azione. All'interno del partito repubblicano si distinguevano già in epoca prefascista due correnti, una notabile e borghese, l'altra popolare.

Quanto alla geografia dei risultati si conferma la dicotomia Nord-Sud: un Nord in cui prevale la sinistra marxista e un Sud che vede la DC dominante (ad Ascoli e Macerata essa ottiene la maggioranza dei voti), separazione che chiaramente non è netta ma sfumata soprattutto nelle zone centrali della regione. Lo stesso referendum per la scelta dell'assetto istituzionale del Paese rappresentò il riflesso di questa spartizione. Nonostante al referendum i voti a favore della Repubblica fossero il 70,1 per cento i territori a Sud, e in particolare quello di Ascoli Piceno, furono quelli che in larga parte si schierarono a favore della monarchia<sup>4</sup>.

Le elezioni del 1948 videro nuovamente la DC vittoriosa: con il FDP raggiunse l'80,9 per cento dei voti<sup>5</sup>. I socialcomunisti ottennero la maggioranza relativa nelle zone di Urbino, Cagli e Fossombrone, mentre ad Ancona gli equilibri si ribaltarono a favore della DC (41 per cento dei voti). Anche nella zona Sud delle Marche, nel maceratese e ascolano, la DC ottenne la maggioranza e, rispetto alle altre esperienze regionali, qui si vide una presenza più forte dei neofascisti. Alle elezioni del 1953 (anno della legge truffa), nonostante la vittoria, l'avanzata della DC subì una battuta d'arresto in linea con quanto sperimentato a livello nazionale. Anche in questa tornata elettorale si ripresentò la tradizionale eterogeneità politica regionale. La DC registrò la maggioranza dei voti in tutte le provincie. La provincia di Ascoli Piceno fu quella in cui le tre formazioni di destra (MSI, PNM, PLI) raggiunsero la maggior percentuale di consensi, al contrario della provincia di Pesaro e Urbino in cui le forze della sinistra (PCI, PSI, PSDI) ottennero la

---

<sup>3</sup>Ibid., p. 33.

<sup>4</sup>Ibid., p. 44.

<sup>5</sup>Ibid., p. 49.

maggioranza dei suffragi<sup>6</sup>. Nel maceratese la DC ottiene il massimo dei consensi a livello regionale e al contempo il PCI il suo minimo. Nell'anconetano invece fu il PRI, insieme all'UP, a registrare il suo massimo regionale.

La ripartizione delle forze politiche sul finire degli anni Cinquanta vedeva una mezzadria rappresentata dal PCI e PSI, la maggioranza dei ceti medi urbani e rurali rappresentati dalla DC, una minoranza del ceto medio urbano che rivolgeva la sua preferenza a PSDI, PRI e al MSI e destra (specialmente nelle regioni meridionali). Negli equilibri tra DC e forze di sinistra determinante era la preferenza della piccola borghesia urbana. Le elezioni del 1958 videro un indebolimento della rappresentanza marchigiana democristiana alla Camera, con la perdita di un seggio, al contrario del PCI che invece ne acquisì uno. Al termine degli anni Cinquanta opposte erano anche le visioni rispetto all'intervento della Cassa del Mezzogiorno nella regione. Da una parte i parlamentari della DC, socialdemocratici e missini impegnati a favorire il promulgamento dell'intervento della Cassa anche nelle Marche; dall'altra, il PCI, di opinione opposta. Secondo i comunisti, infatti, l'intervento della Cassa mal si conciliava con le esigenze e caratteristiche della regione, differenti rispetto a quelle meridionali. Anche relativamente all'esperienza della Cassa nell'ascolano, le opinioni non erano positive<sup>7</sup>.

## 3.2 Economia e sviluppo

Nonostante il problema dello sviluppo economico marchigiano fosse stato certamente acuito dal secondo conflitto mondiale, a ben vedere, le sue radici potevano essere fatte risalire probabilmente al periodo anteriore l'Unificazione. Un primo aspetto fondamentale da tenere in considerazione nella discussione sullo sviluppo economico della regione riguarda la popolazione attiva distinta, in particolare, tra quella impegnata in agricoltura e quella alle prese con attività extra-agricole. Nella sua Relazione economica sulle Marche, Giorgio Fuà riportò alcune stati-

---

<sup>6</sup>Montesi, Papini e Giovannini (a cura di), *Le Marche dalla ricostruzione alla transizione (1944-1960)*, p. 59.

<sup>7</sup>Ibid., p. 461.

stiche parziali o indirette che consentirono di fare alcune ipotesi sull'evoluzione della popolazione attiva successivamente al 1951. Ciò che emerse fu la tendenza della popolazione agricola a diminuire ad un tasso annuo di circa il 2 per cento, e di quella extra-agricola ad aumentare del 3 per cento annualmente<sup>8</sup>.

Rispetto alla media nazionale le Marche si allineavano per quanto riguarda la popolazione extra agricola, mentre nel caso della popolazione agricola la diminuzione sperimentata si presentava più gravosa rispetto a quella nazionale. Altre fonti indicavano come nel 1951 il 60 per cento della popolazione marchigiana fosse impegnata in campagna, percentuale che scese al 45,3 per cento dieci anni dopo. Nei distretti industriali nelle zone di Pesaro, Fabriano, Fermo e Ascoli Piceno l'occupazione industriale passò dal 21,5 nel 1951 al 30,5 per cento nel 1961<sup>9</sup>. In sostanza, quindi, il quadro delineato ritraeva una diminuzione degli occupati in agricoltura e un incremento degli occupati industriali.

Il sistema mezzadrile, a fine anni Quaranta, rappresentava quasi il 70 per cento dell'agricoltura marchigiana in termini di superficie contro il 15 per cento su scala nazionale e aveva dato forma alle campagne marchigiane, che si presentavano come insieme di appezzamenti vari per colture e insediamenti abitativi. Il ruolo di questo sistema fu di assoluta importanza nello sviluppo economico regionale e fu il veicolo delle trasformazioni e delle modifiche che la struttura produttiva e sociale regionale sperimentò nel secondo dopoguerra. L'entrata in crisi di questo modello comportò, in una prima fase, l'espulsione della manodopera in eccesso dalle campagne e poi aprì la via alla struttura sulla quale nel corso degli anni Cinquanta, e ancor più negli anni Sessanta, si sarebbe innestata la piccola media impresa tipica locale. I dati nazionali sulla popolazione attiva differivano però dal caso marchigiano. Se la popolazione attiva, seppur lievemente, era in crescita in Italia, lo stesso non accadeva nelle Marche. Il peso rilevante di un settore agricolo in declino che assorbiva gran parte della manodopera incideva pesantemente sulla

---

<sup>8</sup>Fuà, *Relazione economica sulle Marche*, p.39.

<sup>9</sup>Montesi, Papini e Giovannini (a cura di), *Le Marche dalla ricostruzione alla transizione (1944-1960)*, p. 379.



popolazione attiva complessiva, portandola ad un ristagno<sup>10</sup>.

Al ristagno della popolazione attiva si legava la questione della diminuzione della popolazione complessiva. Tra il 1951 e il 1958, a fronte di un incremento esiguo dello 0,14 per cento nelle Marche, la popolazione complessiva nazionale crebbe dello 0,82 per cento<sup>11</sup>. Il dato registrato si discostava fortemente da quello prebellico, quando il saggio di crescita della popolazione marchigiana era ben al di sopra della media nazionale. In questo quadro, l'emigrazione fece la sua parte. Dal 1946 al 1961 espatriarono complessivamente 104.691 marchigiani, cifra più contenuta rispetto agli esodi dei primi del Novecento ma mai più eguagliata negli anni successivi. Fenomeni di migrazione interna si verificarono verso il Lazio, la Toscana, l'Emilia-Romagna e la Lombardia. Nel complesso queste cifre influirono sulla dinamica già declinante della popolazione regionale, che si sarebbe imposta nuovamente sull'emigrazione netta solo a partire da metà anni Sessanta. Spiccati furono anche i fenomeni di migrazione interni alla regione<sup>12</sup>.

Una peculiarità regionale riguardava la configurazione degli insediamenti urbani: un numero limitato di comuni, principalmente situati lungo la costa, ospitava gran parte della popolazione. Nel periodo antecedente il secondo conflitto mondiale la popolazione crebbe uniformemente nelle zone costiere, come in quelle interne; nel secondo dopoguerra, invece, a crescere fu unicamente la popolazione dei principali comuni costieri, mentre quella nelle zone interne diminuì. Ciò può spiegarsi in parte con l'esodo dalle campagne dei braccianti in eccesso, alla ricerca di condizioni di vita migliori nelle città costiere. A livello nazionale, il reddito prodotto dagli addetti al settore agricolo era inferiore a quello prodotto dagli addetti in attività extra agricole e nelle Marche, dove la componente agricola pesava in maniera decisiva sull'economia locale, il prodotto per persona generato era inferiore alla media nazionale. Fatto ancor più allarmante era che, in realtà, ad essere inferiore alla media nazionale non era solo il prodotto per persona agricolo

---

<sup>10</sup>Fuà, *Relazione economica sulle Marche*, p.40.

<sup>11</sup>Ibid., p. 41.

<sup>12</sup>Montesi, Papini e Giovannini (a cura di), *Le Marche dalla ricostruzione alla transizione (1944-1960)*, p. 382.

ma anche quello extra agricolo<sup>13</sup>.

Ancora scarsa nel 1956 era la rete ferroviaria, con soltanto 46 km di ferrovie ogni cento chilometri quadrati di territorio contro i 72 km della media nazionale. Discorso analogo riguardava le strade statali, con 65 km ogni cento chilometri quadrati contro gli 83 a livello nazionale<sup>14</sup>. Buono invece era lo sviluppo delle strade provinciali. Infine, nel 1957 il 7 per cento della popolazione marchigiana attiva risultava disoccupata contro il 9 per cento italiano<sup>15</sup>.

Quanto al tenore di vita, si consideri la tabella 3.1, nella quale sono riportati i dati relativi al reddito netto per abitante e alcune voci di spesa e consumo, dal 1952 al 1959. Dalla tabella si evince come sia il reddito netto per abitante che le spese e i consumi crebbero in tutto il periodo, rimanendo però sempre al di sotto dei valori registrati a livello nazionale. Un dato interessante riguarda il consumo di energia elettrica, che nella regione rimase sempre significativamente inferiore rispetto a quanto registrato a livello nazionale. Il numero di autovetture, di motocicli e di ciclomotori, invece, rimase sempre più o meno allineato con quanto registrato a livello nazionale.

---

<sup>13</sup>Fuà, *Relazione economica sulle Marche*, p. 43.

<sup>14</sup>Fuà, *Un caso di agricoltura intensa e industria carente*, p.21.

<sup>15</sup>Fuà, *Relazione economica sulle Marche*, p. 57.

	1952		1953		1954		1955		1956		1957		1958		1959	
	Marche	Italia	Marche	Italia	Marche	Italia	Marche	Italia	Marche	Italia	Marche	Italia	Marche	Italia	Marche	Italia
<i>Reddito netto per abitante</i>	131.161	163.829	136.059	179.602	147.198	188.118	167.376	202.386	166.532	217.725	172.248	229.862	189.044	244.437	192.523	256.568
<b>Spese e consumi</b>																
<i>Radio abbonati (per mille ab.)</i>	72	90	82	101	91	109	99	115	108	126	118	134	127	142	135	151
<i>Tabacchi (per ab.) - Lire</i>	4.940	6.289	5.697	7.179	6.019	7.496	6.447	7.999	6.937	8.481	7.363	8.973	7.663	9.325	8.107	9.826
<i>Spettacoli (per ab.) - Lire</i>	1.378	2.288	1.530	2.554	1.688	2.757	1.988	3.002	2.098	2.979	2.000	2.940	1.916	2.937	2.038	3.062
<i>Consumo energia elettrica (kWh)</i>	24	44	25	47	27	51	32	54	32	60	34	63	35	67	38	71
<i>Autovetture, motocicli, ciclomotori (per mille ab.) - Lire</i>	79	76	100	96	125	117	266	271	307	306	351	358	381	394	428	448

**Tabella 3.1:** Elaborazione su dati G. Tagliacarne, *Moneta e Credito, Calcolo del reddito del settore privato e della pubblica amministrazione nelle provincie e regioni d'Italia, 1952-1959*, V. 6 N. 22 (1953), V. 7 N. 26 (1954), V. 8 N. 31 (1955), V. 9 N. 36 (1956), V. 10 N. 39 (1957), V. 11 N. 44 (1958), V. 12 N. 48 (1959), V. 13 N. 52 (1960).

### 3.3 Agricoltura

L'agricoltura marchigiana era caratterizzata da un elevato tasso di sfruttamento dei terreni, nonostante la morfologia del territorio non fosse la più adatta a prestarsi ad un'agricoltura di tipo intensivo (assenza di pianure). Circa il 78 per cento del territorio regionale veniva impiegato in attività agricole contro il 69 per cento a livello nazionale. A prevalere era la media azienda che, in termini di superficie, rappresentava il 54 per cento del totale regionale contro il 27 per cento di quello nazionale, rarissime erano invece le piccole e piccolissime imprese<sup>16</sup>. Di poco conto era anche la percentuale di imprenditori coltivatori che, nella regione, raggiungevano il 25 per cento contro il 52 per cento nazionale. Ad essere impiegati intensamente, oltre alla manodopera, erano anche i fertilizzanti, che tra il 1956 e il 1957, tra azoto e anidride fosforica, trovarono nelle Marche un impiego 1,5 volte maggiore che nel complesso nazionale del Paese, con una prevalenza nell'utilizzo dell'anidride fosforica. Ad essere scarsamente impiegati invece erano ancora i trattori<sup>17</sup>. Quanto alle principali tipologie di produzione, si consideri la tabella 3.2.

	Milioni di Lire	In rapporto al valore totale della produzione agricola marchigiana	In rapporto alla produzione nazionale nello stesso ramo
Bestiame	45.556	36,20	6,30
Cereali	39.557	31,90	5,60
Uva e vino	14.547	11,70	4,60
Patate e ortaggi	10.715	8,60	3,30
Altri prodotti	13.734	11,60	1,40
Totale	124.129	100	3,80

**Tabella 3.2:** G. Fuà, *Un caso di agricoltura intensa e industria carente*, 1959, p. 11, Stime I.N.E.A. (1957).

La tabella 3.2 mostra come gran parte del prodotto lordo marchigiano venisse originato da bestiame e uova (36 per cento) e produzione cerealicola (31,9 per

<sup>16</sup>Fuà, *Relazione economica sulle Marche*, p.46.

<sup>17</sup>Ibid., p.47.

cento). Ad essere coltivato era principalmente il frumento; quanto al bestiame, invece, erano allevati soprattutto bovini (impiegati anche come mezzi da lavoro) e suini, meno ovini e animali da cortile. Si sviluppò inoltre una buona produzione di uova e vino (11,7 per cento), che non seppe imporsi però sul mercato nazionale a causa di un'inadeguata valorizzazione del prodotto. Poco sviluppata era inoltre la produzione lattiero-casearia che rappresentava il 2 per cento della produzione, rispetto all'11 per cento nazionale. Metà della produzione di bestiame, cereali e vino era invece destinata ad essere esportata, come i cavoli, i pomodori e i legumi freschi grazie alla superiorità della resa media regionale rispetto a quella nazionale. A fine anni Cinquanta il cambio di direzione del mercato dovuto alla creazione del MEC impose un necessario ridimensionamento della produzione di cereali a favore di quella zootecnica e dell'orticoltura.

La mezzadria occupava ancora tra il 1948 e il 1949 il 69 per cento della superficie agraria complessivamente coltivata nella regione, contro il 15 per cento a livello nazionale. La mezzadria era un sistema di produzione basato su di un contratto agrario d'associazione per il quale un proprietario di terreni, il concedente, e un coltivatore, il mezzadro, dividevano, tipicamente in parti uguali, i prodotti e gli utili di un'azienda agricola, definita podere. La direzione dell'azienda, invece, spettava unicamente al concedente. Con il continuo evolversi del mercato, il sistema mezzadrile divenne sempre più obsoleto rispetto alle nuove esigenze e la sua incapacità di adattarsi segnò l'inizio della sua progressiva scomparsa definitiva a metà anni Sessanta.

La mezzadria venne progressivamente sostituita dall'impresa contadina, quando molti contadini scelsero di acquistare il podere in cui già lavoravano divenendo coltivatori diretti e imprenditori. Il sistema mezzadrile, tuttavia, rappresenterà negli anni seguenti uno degli scheletri che diedero poi forma alla piccola media industria marchigiana. Il sistema mezzadrile contribuì ad assicurare una gran quantità di posti di lavoro e a creare una forte cultura regionale imperniata sulla dedizione al lavoro, alla famiglia e al risparmio. La rendita agricola consentiva di accumulare capitale tramite il risparmio, che poteva poi essere investito per l'acquisto di nuovi mezzi utili a supportare e rendere più produttivo il lavoro

nei campi. La stessa abitudine dei mezzadri a gestire un sistema complesso e ampiamente esposto al rischio permise loro di sviluppare delle ottime capacità imprenditoriali.

### **3.4 Industria**

Il tipo di industria che si sviluppò nelle Marche nel corso degli anni Cinquanta era ben lungi dal possedere i caratteri dell'industrializzazione moderna. Nelle prime fasi di industrializzazione fu principalmente il settore manifatturiero a svilupparsi, in particolare nei rami calzaturiero, degli strumenti musicali, dei mobili, dell'abbigliamento e degli elettrodomestici. Modalità di sviluppo, in questa prima fase, che fu quasi un passaggio naturale in quanto vennero privilegiate tutte le lavorazioni ricollegate alle precedenti specializzazioni artigianali caratteristiche di ciascuna zona.

Ad incoraggiare le nascenti imprese verso questo tipo di produzioni furono anche il basso costo della manodopera e la pressoché assenza di vincoli normativi ambientali e relativi alle condizioni lavorative. La presenza di una moltitudine di piccole e medie imprese creò le condizioni perché si sviluppasse una divisione del lavoro per fasi o per prodotto. Le industrie e le imprese fornitrici, le cui lavorazioni erano tra loro interdipendenti, si insediavano e operavano all'interno dello stesso territorio così da sfruttare le sinergie che si creavano grazie alla loro vicinanza. Questa organizzazione diede man mano vita ai cosiddetti distretti industriali, dove ogni impresa conservava la propria autonomia ma al contempo sfruttava le opportunità che derivavano dall'operare accanto alle imprese le cui fasi erano collegate alle sue. I rapporti tra le imprese erano regolati da contratti di fornitura, di associazionismo, di partecipazioni finanziarie o ancora da accordi informali.

Nella regione prevalenti erano le industrie di piccole dimensioni: la media addetti per impianto era di 2,9 contro il 4,1 nel complesso nazionale, con rari casi di imprese gestite da grandi società (nel 1956 la quota di capitale di società per azioni marchigiane era solo dello 0,06 per cento). Gli investimenti per addetti

erano esigui e al di sotto della media nazionale e la produzione in genere era destinata al mercato locale. I settori in cui la regione poteva vantare una produzione superiore alla domanda e, quindi, puntare anche all'esportazione erano quelli dell'estrazione dello zolfo, delle fisarmoniche, delle costruzioni e riparazioni navali, degli articoli religiosi, del materiale rotabile, delle calzature, dei tabacchi, delle carte e di qualche altro prodotto artigianale. Per i restanti settori l'industria locale non era in grado di far fronte alle necessità riscontrate, per cui si faceva ricorso alle importazioni. Il Censimento generale dell'industria e del commercio del 1951, fornisce una fotografia della situazione industriale marchigiana, in termini di addetti, agli inizi del decennio.

Seguendo l'ordine attribuito dall'Istat, l'industria estrattiva impiegava 3.920 addetti. Il contributo maggiore allo sviluppo del settore era dato dall'estrazione di zolfo, i cui addetti rappresentavano l'84,5 per cento del totale complessivo degli impiegati nel settore. Importante contributo veniva poi dall'estrazione di materiali da costruzione come marmo, sabbia e ghiaia. Lo 0,8 per cento era infine impegnato nella ricerca di idrocarburi e di loro una ancor più piccola parte nell'estrazione di combustibili liquidi e gassosi (su 33 addetti solo 5 erano impegnati nell'attività di estrazione)<sup>18</sup>.

Quanto alle industrie manifatturiere, concentrandosi nello specifico su quelle che garantivano un maggior impiego di manodopera, spiccavano le industrie alimentari e affini, tessili, dell'abbigliamento e calzaturiero, del legno, meccaniche e della trasformazione dei minerali non metallici.

Nel ramo dell'industria alimentare l'85,4 per cento era rappresentato dall'industria delle derrate alimentari e affini, dove centrale si rivelava l'attività di molitura dei cereali, grazie anche all'abbondante disponibilità di materia prima reperibile in loco. Di rilievo erano anche le attività di panificazione e di pastificazione (25,2 per cento degli addetti, congiuntamente) e quella della spremitura dell'olio (14,5 per cento degli addetti). Il restante 14,6 per cento dell'industria alimentare era impegnato nella produzione di bevande e affini e nello specifico

---

<sup>18</sup>Istituto Centrale di Statistica, *Censimento generale dell'industria e del commercio. Industrie estrattive*, p.19.

nella produzione di vino, bevande analcoliche gassate e liquori<sup>19</sup>.

L'industria tessile vedeva la maggior parte dei suoi addetti impegnati nella lavorazione della seta e di tessuti di maglia e maglieria (85,7 per cento delle unità locali e 70,3 per cento degli addetti impiegati). L'industria serica, in particolare, concentrata principalmente nelle zone di Osimo, Jesi, Recanati ed Urbisaglia, sebbene fortemente sviluppata in passato, stava declinando. Di minor rilievo invece era l'attività di lavorazione della maglieria e del cotone. Tra le produzioni tessili minori la produzione di cordami principalmente impiegati nella pesca<sup>20</sup>.

Eccezionalmente sviluppate erano le industrie del vestiario abbigliamento e arredamento, industrie delle pelli e del cuoio, che impiegavano ben 13.522 addetti impegnati per la maggioranza nella produzione di vestiario (57,5 per cento delle ditte e 46,2 per cento degli addetti), nei calzaturifici e nella confezione e riparazione di calzature a mano (36,3 per cento delle ditte e 21,8 per cento degli addetti) concentrate principalmente nella zona di Montegranaro, Porto Sant'Elpidio e dintorni<sup>21</sup>.

Altro importante settore era quello della lavorazione del legno. Numerosi erano i laboratori di falegnameria e carpenteria in legno, che impiegavano il 29,6 per cento degli addetti complessivi del settore. Grande peso aveva poi la produzione di mobili e arredi in legno rappresentanti il 31,2 per cento delle ditte e il 33,9 per cento degli addetti impegnati. Proprio questa produzione nel Pesarese sarà determinante per lo sviluppo economico locale negli anni del boom economico. Sempre nel ramo dell'industria del legno abbastanza sviluppati erano anche il comparto dei veicoli e carpenteria navale in legno, con un maggior peso della prima rispetto alla seconda sul totale<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup>Istituto centrale di statistica, *Censimento generale dell'industria e del commercio. Industrie alimentari e affini*, p. 20.

<sup>20</sup>Istituto centrale di statistica, *Censimento generale dell'industria e del commercio. Industrie tessili*, p. 28.

<sup>21</sup>Istituto Centrale di Statistica, *Censimento generale dell'industria e del commercio. Industrie del vestiario, abbigliamento e arredamento*, p. 16.

<sup>22</sup>Istituto Centrale di Statistica, *Censimento generale dell'industria e del commercio. Industrie del legno*, p.17.



Nei due grandi settori strategici dell'economia moderna – meccanica e chimica – la regione mostrava le sue più importanti debolezze. Le industrie del settore meccanico maggiormente sviluppate erano quelle della cantieristica navale, dei motocicli (in particolare nella zona di Pesaro), delle macchine agricole (a Jesi), delle macchine motrici e un'importante rete di officine per la riparazione delle macchine.

Il numero delle unità locali marchigiane impegnate nel settore meccanico, rappresentava circa il 3 per cento sul totale nazionale mentre per quanto riguarda gli addetti, in rapporto al totale erano l'1,3 per cento<sup>23</sup>.

Nell'industria chimica gli addetti nelle Marche non raggiungevano nemmeno l'1 per cento del totale nazionale. Le uniche industrie di rilievo nel settore erano quelle dei concimi (acido solforico e concimi fosfati), della farmaceutica (due imprese erano situate nella zona di Ancona), e della raffinazione del petrolio (raffineria di Falconara)<sup>24</sup>.

Ben sviluppate erano invece la fabbricazione di laterizi per le costruzioni, per i quali si disponeva di buona materia prima, e la fabbricazione di cemento e la sua lavorazione (Senigallia, Sassoferrato e Porto Recanati). Fra le industrie della manifattura varia spiccava la produzione di strumenti musicali, che raggiunse dimensioni eccezionali rappresentando il 74 per cento del totale italiano in termini di addetti<sup>25</sup>. La produzione era principalmente di fisarmoniche e concentrata nella zona di Castelfidardo e dei centri circostanti. Poco sviluppate erano infine le industrie del gas e dell'elettricità, che nel 1956 produssero 483 milioni di KWH, che rappresentavano circa l'1,2 per cento del totale nazionale. Il quantitativo prodotto, per altro, eguagliò allora il consumo regionale, più basso rispetto alla media nazionale (272 kWh contro 669 kWh)<sup>26</sup>.

---

<sup>23</sup>Istituto Centrale di Statistica, *Censimento generale dell'industria e del commercio. Industrie metallurgiche e meccaniche*, p. 125.

<sup>24</sup>Istituto Centrale di Statistica, *Censimento generale dell'industria e del commercio. Industrie chimiche*, p. 23.

<sup>25</sup>Fuà, *Un caso di agricoltura intensa e industria carente*, p. 17.

<sup>26</sup>Ibid., p.18.

### 3.5 Pesca

Una caratteristica comune agli agricoltori e ai pescatori marchigiani era l'intensità con la quale essi sfruttavano le risorse che potevano ottenere con le loro attività. Tra la popolazione attiva la quota di pescatori nel 1951 rappresentava lo 0,44 per cento, percentuale più elevata rispetto a quella nazionale dello 0,36 per cento<sup>27</sup>. A differenza, inoltre, del caso dell'agricoltura, i pescatori marchigiani disponevano di attrezzature migliori ed erano inoltre in grado di ottenere un prodotto pro-capite superiore a quello medio nazionale. Sempre rispetto al dato nazionale, le Marche disponevano di un tonnellaggio doppio di naviglio per pescatore, una maggior proporzione di imbarcazioni a motore, e un prodotto per pescatore superiore alla media nazionale<sup>28</sup>. I risultati della regione, di rilievo nel panorama nazionale, erano piuttosto miseri se confrontati con i paesi del Nord Europa impegnati nella pesca.

Le prospettive di questa attività nell'Adriatico erano inoltre poco rosee a causa dell'intenso sfruttamento delle risorse e del conseguente immiserimento delle risorse ittiche oltre che dell'impossibilità per i pescatori marchigiani di pescare nelle zone più ricche. La guerra costò infatti all'Italia non solo danni e sacrifici economici, ma anche perdite territoriali, tra cui l'Istria, Fiume, Zara e le Isole dalmate, alcune tra le zone più popolate per fauna ittica. Frequenti erano i casi di pescherecci italiani che sconfinavano nelle acque jugoslave e dei casi di perquisizioni, di sequestri di attrezzi e di prodotti della pesca, di fermi di battelli, di arresti degli equipaggi da parte delle autorità jugoslave a danno dei pescatori marchigiani<sup>29</sup> che ne conseguivano.

Sugli accordi italo-jugoslavi sulla pesca in Adriatico si ricorda quello di Belgrado stipulato nell'aprile del 1949 e quello del 1958 firmato nella stessa città. Con quest'ultimo, in particolare, venne stabilito che in alcuni periodi dell'anno, il governo jugoslavo concedesse ai pescherecci italiani di operare in alcune delle sue zone, dietro pagamento da parte dello Stato italiano di un canone annuo di 900

---

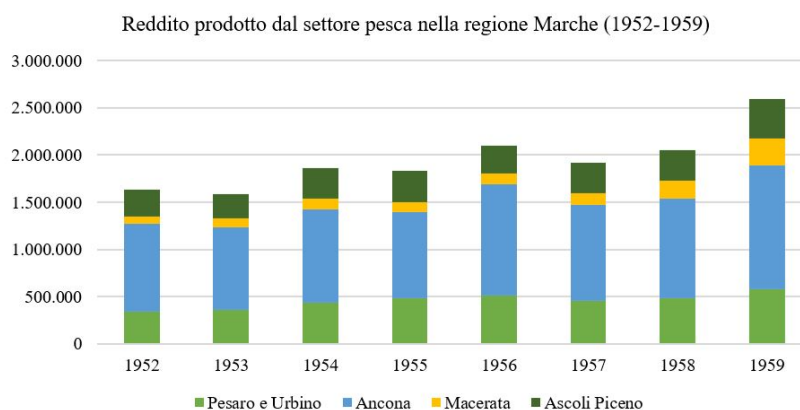
<sup>27</sup>Ibid., p.13.

<sup>28</sup>Ibid., p.13.

<sup>29</sup>Sacchi, «La pesca italiana nell'adriatico nel dopoguerra», p. 62.

milioni di Lire. Precedentemente, a regolare l'esercizio della pesca nell'Adriatico era stato il trattato Brioni del 1921. Date le prospettive controverse relative ad una possibile espansione delle zone di cattura per i pescatori marchigiani la soluzione più promettente sembrava quella della pesca oltre Adriatico ovvero quella oceanica. Una soluzione di questo tipo richiedeva però una precisa organizzazione e una certa disponibilità di mezzi finanziari, che all'epoca i pescatori marchigiani non possedevano. Come in agricoltura e nell'industria, anche nella pesca Marche si trovavano di fronte alla sfida di superare i limiti della piccola impresa.

Per concludere si riporta in figura 3.1 il reddito prodotto dal settore pesca marchigiano tra il 1952 e il 1959 e nello specifico il contributo di ciascuna provincia al totale.



**Figura 3.1:** Personale elaborazione su dati G. Tagliacarne, *Moneta e Credito, Calcolo del reddito del settore privato e della pubblica amministrazione nelle provincie e regioni d'Italia, anni 1952-1959.*, V. 6 N. 22 (1953), V. 7 N. 26 (1954), V. 8 N. 31 (1955), V. 9 N. 36 (1956), V. 10 N. 39 (1957), V. 11 N. 44 (1958), V. 12 N. 48 (1959), V. 13 N. 52 (1960).

Tra le province spicca quella di Ancona, che in tutto il periodo fornì il contributo maggiore al reddito complessivo generato. Seguivano le province di Pesaro e Urbino e quella di Ascoli Piceno. Meno rilevante, ma comunque costante, il contributo della provincia di Macerata. Anche considerando il totale complessivo generato dal 1952 al 1959 dalle varie province, si confermavano gli stessi risultati: Ancona al primo posto (8.272.500 di Lire), seguita dalla provincia di Pesaro e Urbino (3.657.300 di Lire), Ascoli Piceno (2.540.400 di Lire) e Macerata

(1.105.800 di Lire). Quanto all'andamento del reddito, è possibile affermare che, nonostante qualche oscillazione, esso rimase pressoché costante e in crescita. Tra il 1958 e il 1959 si ebbe l'incremento più significativo: il reddito complessivo generato aumentò più velocemente rispetto ai periodi precedenti e lo fece in maniera piuttosto proporzionale nelle province.

Confrontando poi i dati regionali con il totale del settore pesca a livello nazionale, riportati in tabella 3.3, spicca l'incidenza del reddito generato dalla pesca marchigiana e come questa rappresentasse una quota significativa del totale nazionale, a conferma della rilevanza del settore per l'economia locale; un dato importante considerando lo stato di arretratezza che invece caratterizzava gli altri settori. Per meglio comprendere l'importanza di questo risultato si consideri che nel 1959 le Marche si collocavano al quarto posto per reddito generato dietro alla Toscana (10,43 per cento del totale complessivo), Puglia (13,62 per cento del totale complessivo) e Sicilia (20,56 per cento del totale complessivo). Anche guardando all'andamento del contributo marchigiano al totale nazionale, questo si rivela costante tra il 1952-1957 e in crescita sul finire degli anni Cinquanta.

	Totale Marche	Totale Italia	Marche/Italia
1952	1.638.000	21.000.000	7,80%
1953	1.585.500	21.000.000	7,55%
1954	1.860.700	23.000.000	8,09%
1955	1.828.800	24.000.000	7,62%
1956	2.103.300	27.000.000	7,79%
1957	1.917.500	25.000.000	7,67%
1958	2.049.600	24.000.000	8,54%
1959	2.592.600	29.000.000	8,94%

**Tabella 3.3:** Elaborazione su dati G. Tagliacarne, *Calcolo del reddito del settore privato e della pubblica amministrazione nelle provincie e regioni d'Italia in Moneta e Credito*, V. 6 N. 22 (1953), V. 7 N. 26 (1954), V. 8 N. 31 (1955), V. 9 N. 36 (1956), V. 10 N. 39 (1957), V. 11 N. 44 (1958), V. 12 N. 48 (1959), V. 13 N. 52 (1960).

### 3.6 Marche: un modello alternativo di industrializzazione

Il processo di industrializzazione marchigiano si può dire essere stato caratterizzato da due fasi: una prima, risultato di processi esogeni, e una seconda, frutto di iniziative endogene. Almeno nella prima metà del Novecento, infatti, l'industrializzazione fu il frutto principalmente di iniziative "esterne" ad opera di alcuni grandi gruppi industriali che si insediarono nella regione per sfruttare la vicinanza alla materia prima o al mercato di sbocco. In una seconda fase, da inquadrarsi nel secondo dopoguerra, si assisté invece ad un cambio di paradigma: subentrò una spinta endogena all'industrializzazione, già presente ma messa in difficoltà negli anni del fascismo e dalle congiunture internazionali negative, che determinò il progressivo sorgere di numerose piccole attività manifatturiere legate principalmente alla campagna.

Esistevano comunque poche e concentrate attività industriali derivanti principalmente da investimenti fatti da grandi gruppi industriali come la Montecatini, Italcementi, Gruppo Piaggio o Cascami Seta, che investirono e realizzarono grandi impianti in varie zone della regione. Il cambiamento nella struttura imprenditoriale marchigiana è testimoniato anche dall'esodo di industriali dalla Confindustria: nelle Marche, tra il 1951 e il 1959, le aziende passarono da 2.232 a 1.795.

Negli anni del miracolo economico, le Marche erano ancora una regione fortemente agricola, con una realtà economica e sociale che si discostava profondamente da quella delle regioni più industrializzate. I ritmi e le modalità che caratterizzarono lo sviluppo socioeconomico della regione non erano paragonabili a quelli sperimentati dalle regioni del triangolo industriale; le sue peculiarità non potevano essere colte che da modelli interpretativi che fornissero una rappresentazione dello sviluppo basata sull'analisi delle caratteristiche tipiche di regioni a carattere fortemente rurale, come faranno negli anni Settanta il "modello NEC" di Fuà e quello della "terza Italia" di Bagnasco. Le Marche erano la regione della mezzadria e dell'artigianato, distante dai paradigmi capitalistici tipici delle

regioni settentrionali. Senza la giusta chiave di lettura, quindi, non era possibile comprendere come le Marche avessero potuto partecipare e beneficiare della crescita della domanda nazionale e internazionale nel secondo dopoguerra e del boom di fine anni Cinquanta. Esemplare, in questo senso, è il caso del distretto calzaturiero nel Fermano, che si sviluppò con caratteristiche, tempi e modi diversi da quelli della grande industria del triangolo industriale, ma che non per questo impedì all'attività calzaturiera locale di imporsi a livello nazionale e internazionale, rendendo la regione, agli inizi degli anni Sessanta, la seconda per la produzione di calzature.

### **3.6.1 Il caso del distretto calzaturiero fermano-maceratese**

Le origini del distretto calzaturiero nella zona di Fermo e Macerata possono essere fatte risalire alla produzione di un particolare tipo di pantofole, le ciocce, già nella prima metà dell'Ottocento. La produzione si sviluppò inizialmente nella zona di Montegranaro, per poi estendersi a Fermo, Monte Urano, Porto San Giorgio, Porto Sant'Elpidio, Rapagnano, Sant'Elpidio a Mare e Torre San Patrizio e alla parte sud-orientale della provincia di Macerata (Civitanova Marche, Monte San Giusto e Potenza Picena).

Agli inizi del Novecento la produzione calzaturiera marchigiana entrò in crisi per effetto della concorrenza esercitata dai complessi calzaturieri delle regioni settentrionali. Ciò spinse i proprietari delle botteghe fermane, a cavallo tra le due guerre, a riorganizzarsi per rendere più convenienti i loro prodotti. Vennero acquistati i primi macchinari e aperte le prime fabbriche a Montegranaro e messo in moto un processo di specializzazione delle produzioni. Il problema del trasporto dei prodotti alla ferrovia di Porto Civitanova venne risolto ricorrendo, per la consegna, all'impiego di un maggior numero di autoveicoli che all'epoca si stavano largamente diffondendo. Gli effetti di questa riorganizzazione furono evidenti nel secondo dopoguerra: il Censimento industriale del 1951 evidenziò come la produzione calzaturiera assorbisse il 3,8 per cento degli addetti e il 5 per cento della potenza complessiva installata nel settore. In definitiva è possibile quindi affermare che lo sviluppo delle reti ferroviarie, l'unificazione e l'introduzione della

macchina da cucire a pedali per le tomaie contribuirono significativamente al decollo della produzione calzaturiera marchigiana.

Le famiglie di mezzadri, accanto alle loro attività abituali, cominciarono a prestare lavoro presso botteghe artigianali impegnate nella produzione di calzature artigianali e i proprietari delle botteghe, grazie ai bassissimi costi della manodopera, ampliarono mano a mano le loro attività. Con l'incremento delle loro attività, gli "artigiani-imprenditori" cominciarono ad assumere lavoratori residenti nelle aree limitrofe ampliando così il loro raggio di azione ai comuni adiacenti e creando le premesse per lo sviluppo del futuro distretto industriale. Non erano rari i casi di dipendenti che, una volta acquisite le conoscenze e competenze necessarie, si mettessero in proprio aprendo le loro botteghe.

Dalla fine degli anni Cinquanta, la domanda internazionale crebbe e si andò a sommare ad una già consistente domanda interna, alimentata anche dalla chiusura di alcuni stabilimenti del Nord. Agli inizi degli anni Sessanta le Marche erano al secondo posto in Italia per la produzione di calzature. I piccoli laboratori e le lavorazioni familiari si trasformarono in vere e proprie imprese di piccola dimensione altamente specializzate: produzione di tacchi, conterie, tomaifici e tutto quanto servisse alla produzione di calzature. Si delineò così una struttura produttiva decentrata, fatta di tante piccole imprese, aziende artigiane e lavoro a domicilio correntemente definita distretto industriale. Questa modalità di organizzazione della produzione generava minori costi e rendeva più competitiva e flessibile la produzione ma al contempo, rendeva il distretto dipendente dalle grandi imprese di committenza e lo allontanava dai mercati di sbocco. Nel 1960, l'area calzaturiera produceva il 16,6 per cento della produzione nazionale e il 66 per cento di questa veniva esportata in Europa (Germania, Svezia e Inghilterra) ma anche in USA e Canada, per un valore di 15 miliardi di Lire<sup>30</sup>. Fra il 1951 e il 1960 l'occupazione crebbe da qualche migliaio di addetti a 15.000 e da qualche centinaio di imprese si passò a quasi un migliaio<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup>Montesi, Papini e Giovannini (a cura di), *Le Marche dalla ricostruzione alla transizione (1944-1960)*, p. 218.

<sup>31</sup>Ibid., p. 219.

Nel complesso il ruolo giocato dalla piccola impresa marchigiana fu quindi di rilievo. Essa fu in grado di mobilitare ed esaltare le risorse imprenditoriali derivanti dal mondo agricolo e di tradurre in contributo all'industria le potenzialità dell'artigianato, un settore largamente presente nell'economia regionale sin dagli inizi degli Novecento. Nel fare ciò favorì l'innalzamento del reddito medio fornendo, inoltre, occasioni di occupazione e limitando i fenomeni migratori. In questo modo, quindi, seppur con forme diverse da quelle che interessarono il triangolo industriale anche le Marche beneficiarono dell'incremento della domanda che caratterizzò gli anni del boom. Nonostante quindi inizialmente, il loro contributo all'industrializzazione venisse spesso definito periferico, i sistemi locali contribuirono in maniera significativa al miracolo economico.





# Capitolo 4

## I porti marchigiani (1944-1960)

### 4.1 Il porto di Pesaro

Il 28 dicembre del 1943 avvenne il primo bombardamento sul capoluogo Pesaro, indirizzato alle infrastrutture viarie e portuali provocando 17 morti e 35 feriti tra la popolazione nel rione di Soria Bassa. L'avanzata delle truppe alleate verso Nord venne particolarmente sentita a Pesaro, ultimo baluardo della Linea Gotica. Tra il marzo e l'aprile del 1944 la città subì numerosi bombardamenti che distrussero abitazioni, chiese, teatri e altri edifici. La svolta si ebbe i primi giorni del settembre del 1944, quando le truppe alleate riuscirono a passare il fiume Foglia facendo retrocedere le truppe nemiche<sup>1</sup>.

Tra le varie ed imponenti distruzioni che interessarono la città di Pesaro alcune riguardarono le infrastrutture portuali. Il porto canale fu oggetto di frequenti bombardamenti nel corso della guerra e tra l'agosto e il settembre del 1944 anche di danneggiamenti da parte delle truppe tedesche che, costrette alla ritirata, fecero terra bruciata alle loro spalle. Grazie a fonti archivistiche è stato possibile ricostruire, almeno in parte, quali interventi vennero operati all'indomani della Seconda guerra mondiale per la ricostruzione del porto canale. I primi provvedimenti che vennero presi nel 1946 furono relativi alla ricostruzione di vari tratti della banchina di levante e proseguirono nel corso del 1947. In generale, le ban-

---

<sup>1</sup>Archivio di Stato di Pesaro, «Fondo: Ufficio del Genio Civile di Pesaro - Carteggio», Relazione sullo stato del porto di Pesaro, Pesaro, 17 settembre 1946.

chine rappresentano un'infrastruttura centrale in un porto in quanto consentono l'accosto e il fissaggio dei natanti che, al riparo dai moti ondosi, possono così caricare e scaricare merci o passeggeri in sicurezza. Il fatto che tra i primi interventi intrapresi per la ripresa dell'operatività del porto ci fosse proprio la ricostruzione delle banchine, quindi, non stupisce. In una relazione, a corredo di un progetto di ricostruzione del 1946, viene riportato che: "le banchine del porto canale di Pesaro furono alla fine di agosto del 1944 sistematicamente minate e fatte saltare dalle truppe germaniche in ritirata; tutte le soprastrutture ed una gran parte delle fondazioni andarono distrutte e le poche rimaste sono talmente danneggiate che si ritiene impossibile qualsiasi utilizzazione"<sup>2</sup>.

La distruzione del bacino portuale del porto canale di Pesaro eseguita in modo sistematico dai tedeschi in ritirata verso Nord aveva privato il porto di approdi diminuendo al contempo la capacità di protezione del porto, rendendo il bacino esposto alle onde e altri movimenti riflessi. Per la ripresa dei traffici marittimi, l'opera di ricostruzione delle strutture portuali veniva sentita come preminente sulle altre. I lavori principali contemplati consistevano nella rimozione dai fondali e i residui delle strutture demolite dallo scoppio delle mine, nella demolizione delle parti pericolanti e non più utilizzabili, nell'estrazione dei pali rotti e altri interventi volti a ripristinare l'operatività degli approdi. L'impellenza di questi lavori è testimoniata anche dai verbali d'urgenza che accompagnano molte delle perizie: lo stato di compromissione delle banchine era tale da renderle completamente inutilizzabili per l'attracco delle imbarcazioni da pesca e di trasporto, causando un grave pregiudizio alla marineria locale appena uscita dal conflitto. Il movimento ondoso e di marea, inoltre, asportando materiale dalle falle aperte nelle banchine, rischiava di danneggiarle ulteriormente facendo lievitare i costi necessari alle riparazioni.

Tra i partecipanti alla gara per la ricostruzione del porto canale di Pesaro, Alfredo Lungarini si aggiudicò nel novembre del 1947 i lavori di ricostruzione della

---

<sup>2</sup>Ibid., Relazione a corredo della perizia per i lavori di ripristino della banchina di levante nel porto di Pesaro, Pesaro, 17 settembre 1946, b. 447.

banchina di Levante per un importo di L. 17.514.000 <sup>3</sup>.

Nel corso del 1946 vennero presi anche dei provvedimenti per ricostruire la strada e ripristinare la viabilità da Casteldimezzo al Faro omonimo del porto per un totale di L. 1.000.000 <sup>4</sup>. Per quanto riguarda la banchina di Ponente, invece, da una perizia suppletiva del gennaio 1948 (la principale venne redatta nel 1947) emerge come siano stati presi provvedimenti anche per il ripristino di tratti di banchina lungo il molo di Ponente e del bacino di espansione del porto canale per un importo totale di L. 7.650.000 <sup>5</sup>. Nel 1947, mentre procedeva l'attività di ripristino delle banchine, per necessità derivanti dai lavori di ricostruzione, venne presentato un progetto per la riedificazione di un edificio demaniale da adibire a ricovero attrezzi e materiali. Prima della guerra esisteva infatti un magazzino del Genio Civile che era stato distrutto dai tedeschi nel corso della guerra. Il progetto, datato dicembre 1947 e il cui importo di spesa previsto era di L. 3.700.000, prevedeva che il nuovo edificio venisse ricostruito secondo le medesime caratteristiche strutturali del precedente e sempre sulla banchina di ponente <sup>6</sup>. Nello stesso anno cominciarono anche i lavori per la ricostruzione di un fabbricato, distrutto dagli eventi bellici, da adibire a Stazione Sanitaria Marittima, lavori che furono affidati all'impresa di Angelo Rifelli. I lavori vennero rimessi alla ditta a fine novembre del 1946 per un importo pari a L. 3.497.884. Il tempo di consegna del manufatto venne stabilito in duecento giorni, sicché l'ultimazione dei lavori di edificazione della Stazione Sanitaria Marittima sarebbe dovuta avvenire il 18 giugno 1947. A metà dicembre del 1946, però, maltempo, gelo e mareggiate resero impossibile il lavoro agli operai e i lavori dovettero essere sospesi; si riprese a lavorare regolarmente nel febbraio del 1947 dopo cinquantotto

---

<sup>3</sup>Ibid., Verbale di aggiudicazione per l'esecuzione dei lavori di ripristino della banchina di levane del porto di Pesaro, Pesaro, 30 novembre 1947, b. 459.

<sup>4</sup>Ibid., Perizia dei lavori di sistemazione della strada da Casteldimezzo al Faro, Pesaro, 16 ottobre 1946, b. 47 "Danni bellici".

<sup>5</sup>Ibid., Perizia suppletiva relativa ai lavori di ripristino di tratti di banchina lungo il molo di ponente, Pesaro, 29 gennaio 1948, b. 101.

<sup>6</sup>Ibid., Perizia di ricostruzione di un edificio demaniale distrutto dalla guerra da adibirsi a ricovero attrezzi, Pesaro, 12 dicembre 1947, b. 459.

giorni di fermo e agli inizi dell'agosto del 1947 i lavori vennero ultimati<sup>7</sup>.

Nel settembre del 1950 venne affidato alla ditta di Adolfo Vagnini l'incarico di occuparsi dei lavori di ordinaria manutenzione all'edificio demaniale adibito a dogana<sup>8</sup>. Oggetto dell'appalto era l'esecuzione di opere e fornitura delle provviste correnti per la manutenzione ordinaria dell'edificio tra cui intonaci, tinteggiature e verniciature, infissi e lavori vari. Parteciparono alla gara d'appalto anche altre ditte la cui denominazione si ritrova spesso nelle varie perizie e certificati. Tra queste, anche la Soc. Coop. Santa Maria dell'Arzilla e la ditta di Alfredo Lungarini<sup>9</sup>. Con un'offerta di ribasso del 22,65 per cento fu però Vagnini ad aggiudicarsi l'appalto per L. 135.000. I lavori vennero portati avanti regolarmente e senza ritardi, venendo ultimati nell'ottobre dello stesso anno, entro i termini stabiliti. Fu invece la ditta di Lungarini ad occuparsi nell'aprile del 1951 dei lavori e forniture per la manutenzione ordinaria degli edifici demaniali del porto pesarese per L. 996.300 grazie ad un'offerta di ribasso del 19 per cento<sup>10</sup>.

I progetti per la ricostruzione dell'Ufficio Circondariale Marittimo cominciarono nel 1949. Nel porto di Pesaro i fabbricati in uso al Comando prima della guerra erano tre: uno adibito a sede d'alloggio del titolare, una casermetta per il personale del Corpo Equipaggi Militari Marittimi (d'ora in avanti CEMM), entrambi demaniali, ed un terzo, privato, destinato all'alloggio di un sottoufficiale e a magazzino-deposito. Il progetto di ricostruzione della nuova sede prevedeva l'edificazione, nei pressi di quella andata distrutta, di un unico fabbricato nel quale sarebbero stati riuniti tutti i locali destinati ad Uffici, alloggi, cucina con refettorio e servizi del personale del CEMM, magazzino-deposito materiali e mezzi nautici. L'incarico venne affidato inizialmente alla Cooperativa di Produzione e Lavoro

---

<sup>7</sup>Archivio di Stato di Ancona, «Fondo: Ufficio speciale del genio civile per le opere marittime di Ancona», Certificato di ultimazione dei lavori, Pesaro, 11 novembre 1947, PES. b. 01 fasc. 1/9.

<sup>8</sup>Ibid., Relazione e certificato di regolare esecuzione, Pesaro, 12 febbraio 1951, PES. b. 01 fasc. 1/9.

<sup>9</sup>Ibid., Verbale di aggiudicazione per la esecuzione dei lavori di ordinaria manutenzione dell'edificio della dogana nel porto di Pesaro, Pesaro, 26 giugno 1950, PES. b. 01 fasc. 1/9.

<sup>10</sup>Ibid., Atto di cottimo fiduciario, Pesaro, 29 giugno 1951, PES. b. 01 fasc. 1/9.

Santa Maria dell'Arzilla nel luglio del 1950 per un importo pari a L. 18.000.000<sup>11</sup>. La cooperativa avrebbe dovuto ultimare i lavori entro il dicembre dello stesso anno. A metà del mese, però, a causa del suo fallimento, i lavori - eseguiti fino a quel momento per un ammontare netto di L. 6.721.005 - si interruppero. Tra coloro che si offrirono di ultimarli, si aggiudicò l'appalto Augusto Mulazzani di Montegridolfo (Forlì). I lavori di riedificazione ripresero regolarmente nell'ottobre del 1951 e il termine venne fissato nel gennaio del 1952<sup>12</sup>. Contemporaneamente agli altri lavori venne ritenuto opportuno installare all'interno del fabbricato anche un impianto di riscaldamento ad acqua calda e l'incarico venne affidato alla ditta locale di Bonfiglio Rizzati. I lavori ebbero inizio nel gennaio del 1952 e vennero ultimati nel marzo dello stesso anno con una spesa complessiva di L. 1.500.000<sup>13</sup>. Dal momento che i lavori di installazione dell'impianto iniziarono solo nel gennaio del 1952, Mulazzani si vide costretto a richiedere una proroga del termine per l'ultimazione del nuovo fabbricato poiché altrimenti non sarebbe stato in grado di completare le rifiniture. Concessa la proroga, i lavori di ricostruzione dell'Ufficio Circondariale Marittimo si conclusero definitivamente nel marzo del 1952.

Nello stesso anno vennero impiegate L. 550.000 per la manutenzione dell'impianto di illuminazione del porto costituito da cinquantasei lampade a incandescenza con portalampade, riflettori ed accessori vari installati su pali S.C.A.C. lungo le calate di levante e ponente. La somministrazione di energia elettrica, invece, era affidata all'Unione Esercizi Elettrici sulla base di un contratto stipulato nell'aprile del 1940<sup>14</sup>.

Tra il 1951 e il 1952 vennero eseguiti lavori di manutenzione per le opere d'arte del porto canale, costituite dai due moli guardiani, il molo alla foce del fiume Foglia, le banchine in muratura e in cemento armato, le scogliere di protezione

---

<sup>11</sup>Ibid., Verbale di consegna, Pesaro, 31 luglio 1950, PES. b. 01 fasc. 1/9.

<sup>12</sup>Relazione, Verbale di visita e certificato di collaudo, Pesaro, 8 giugno 1953, PES. b. 01 fasc. 1/9.

<sup>13</sup>Ibid., Stato finale dei lavori, Pesaro, 6 marzo 1952, PES. b. 01 fasc. 1/9.

<sup>14</sup>Ibid., Relazione a corredo della perizia per le spese necessarie all'illuminazione del porto di Pesaro nell'esercizio 1952-1953, Pesaro, 8 agosto 1952, PES. b. 01 fasc. 1/9.

e lo scalo di alaggio. Vi erano, inoltre, le bitte d'ormeggio, le scalette e gli altri accessori e due strade a sinistra e a destra del porto stesso. In una prima perizia dell'aprile del 1952 veniva indicato in L. 500.000 l'importo a base d'asta per i lavori di manutenzione delle opere d'arte portuali, che vennero eseguiti dall'impresa di Adolfo Vagnini <sup>15</sup>. Per una seconda perizia, relativa sempre a opere di manutenzione da effettuarsi nel medesimo esercizio finanziario, venne accettata l'offerta di Celeste Mazza che si impegnò per un ammontare pari a L. 6.000.000. I lavori ebbero inizio nel giugno del 1952 e terminarono, con quasi tre mesi di ritardo, nel maggio del 1953 <sup>16</sup>.

La situazione del porto canale di Pesaro sul finire degli anni Cinquanta è ben descritta da una relazione tecnica per l'aggiornamento del piano regolatore portuale: la mancata approvazione negli anni precedenti di un progetto per il potenziamento del porto aveva determinato nel complesso un ritardo sia nelle attività della pesca che nei traffici commerciali. Al contrario dei porti di Fano e Cattolica, infatti, che risultavano spesso sovraffollati, il porto di Pesaro veniva sovente disertato in quanto privo di sufficienti approdi i quali, inoltre, specialmente nei mesi invernali, risultavano di difficile accesso. Contribuiva all'ospitalità del porto la forte risacca che rendeva poco sicuri gli ormeggi. Nonostante il numero contenuto di pescherecci che vi risiedeva stabilmente (50 natanti da pesca nel 1961), le previsioni circa un possibile incremento della flottiglia a seguito di un potenziamento del porto erano buone. La realizzazione di un nuovo scalo d'alaggio per natanti oltre le mille tonnellate aveva incrementato l'attività cantieristica per la costruzione e riparazione di natanti di piccolo e medio tonnello da pesca, commerciali (come bitumiere o motocisterne) e da diporto (nel 1961 i natanti da diporto erano 245); tra le attività più rilevanti nel settore vi erano Gennari, Giorgi e Rondolini Ricci.

Da un punto di vista commerciale, la relazione annota come si fosse passati: dalle circa 25.000 tonnellate di merci imbarcate e sbarcate nel periodo prebellico

---

<sup>15</sup>Relazione sui lavori e forniture per la ordinaria manutenzione del porto di Pesaro, Pesaro, 23 ottobre 1952, PES. b. 01 fasc. 1/9.

<sup>16</sup>Ibid., Certificato di ultimazione dei lavori, Pesaro, 4 maggio 1953, PES. b. 01 fasc. 1/9.

anteguerra alle sole 2.000 tonnellate di inizio anni Sessanta. Nonostante l'entità dei traffici e le possibilità di sviluppo non giustificassero la creazione di un porto mercantile, l'auspicio era che tramite il potenziamento dello scalo si potessero garantire ormeggi più riparati in grado di accogliere flottiglia peschereccia e navi di piccolo e medio tonnellaggio e, al contempo, operazioni di carico e scarico merci più sicure. Concretamente il progetto di ampliamento e aggiornamento del porto di Pesaro prevedeva la formazione di una nuova darsena di forma trapezoidale tra il moletto del fiume Foglia e il molo di ponente. Il porto di Pesaro necessitava di essere aggiornato e adattato alle nuove esigenze che si fecero ancor più forti nel corso degli anni Sessanta. Il fiorire di numerose attività artigianali e industriali di rilievo come la "Benelli", la "Pica", il "Consorzio Agrario Provinciale", rafforzò il ruolo del porto di Pesaro per lo sviluppo di tutto il territorio. Non solo pesca e commercio, ma anche turismo: la maggior disponibilità di aree e bacini avrebbe consentito di soddisfare anche le molte richieste di ormeggio di turisti, specialmente stranieri, che non trovando ormeggio a Pesaro si rifugiavano a Rimini o Riccione, privando in questo modo la città di un'ulteriore filone di sviluppo.

## 4.2 Il porto di Fano

Al pari di quanto osservato per Pesaro, tra il novembre e il dicembre del 1943, i bombardamenti si intensificarono anche nella zona di Fano, in particolar modo sulle infrastrutture strategiche come il porto, le ferrovie e l'aeroporto. Lungo il canale i pescherecci volontariamente affondati dai proprietari per evitare che venissero completamente distrutti dalle truppe germaniche emergevano solo per la lunghezza dei loro alberi.

I primi interventi per la ricostruzione del porto canale ebbero inizio nel 1945. In un documento dell'Ufficio del Genio Civile di Pesaro vennero riportati, su richiesta della ditta dell'Ing. Marco Morbidi che effettuò i lavori, tutti gli interventi eseguiti al 1945: escavazione del tratto interrato del porto canale di Fano, compreso fra il "ponte della Liscia" e il ponte in ferro delle FF.SS.; riparazioni al molo di Ponente, comprendenti la ricostruzione del muro esterno di banchi-



na nella prima falla da monte e il tamponamento delle successive tre falle con massi artificiali, conseguenti alle distruzioni praticate dalle truppe germaniche; ricostruzione di tratti di banchina in muratura, lungo il canale e nel bacino di stazionamento, distrutti o danneggiati da eventi bellici; demolizione del fabbricato del faro marittimo; sgombero delle banchine e del molo di Ponente dai materiali ivi giacenti in seguito ai brillamenti. La spesa complessiva sostenuta per i lavori fu di L. 4.504.637<sup>17</sup>.

Le truppe germaniche in ritirata avevano causato una serie di danni alla banchina del molo di Ponente di qui conseguì la necessità di una serie di lavori. Tra i più urgenti vengono riportati la demolizione delle strutture danneggiate o inefficienti, a rimozione di materiale vario e relitti di strutture dai fondali e il riempimento con pietrame vario degli interni delle strutture, il tutto da eseguirsi secondo tipo e caratteristiche identiche alle preesistenti. La ditta di Aldo Adanti si occupò dei lavori, che nel complesso richiesero una spesa pari a L. 12.900.000<sup>18</sup>. Tra il 1946 e il 1947 si provvide alla ricostruzione della Stazione Sanitaria Marittima, per cui, nel settembre del 1946 l'Ingegnere a capo del progetto inviò un fonogramma al Provveditorato per le Opere pubbliche con il quale richiedeva all'Autorità di autorizzare una spesa di L. 3.460.000<sup>19</sup>. Come molte delle opere d'arte del porto canale di Fano anche la Stazione Sanitaria Marittima era stata pesantemente danneggiata. Da quanto riportato nella perizia per i lavori di ricostruzione, le distruzioni operate dalle truppe tedesche in ritirata avevano completamente demolito l'edificio ad eccezione delle fondamenta. Nulla era quindi da ritenersi recuperabile.

Nel luglio del 1946 si provvide alla pulizia dei fondali. La presenza di relitti e di materiali di varia natura derivanti dalla distruzione delle banchine, giacenti

---

<sup>17</sup>Archivio di Stato di Ancona, «Fondo: Ufficio speciale del genio civile per le opere marittime di Ancona», Corrispondenza tra l'Ingegnere Morbidi e l'Ufficio del Genio Civile di Pesaro, Pesaro, 9 maggio 1950.

<sup>18</sup>Ibid., Verbale di aggiudicazione dei lavori, Pesaro, 24 settembre 1946, FAN. b.02, fasc. 1/6.

<sup>19</sup>Ibid., Perizia dei lavori di ricostruzione di un fabbricato da adibire a Stazione Sanitaria Marittima, Pesaro, 25 settembre 1946, FAN. b.02, fasc. 1/6.

sui fondali del porto canale, rendevano difficoltose le manovre ai natanti. Specie all'imboccatura del bacino di Levante, le condizioni dei fondali erano tali da rendere pericoloso l'ingresso alle imbarcazioni. I lavori, presi in carico da Arduino Arduini, contemplavano la pulizia dei fondali nel bacino di stazionamento e nel bacino di levante, in corrispondenza di due grandi falle provocate nelle strutture dal brillamento di mine germaniche, nonché in altre località del porto che sarebbero state indicate di volta in volta dalla Direzione Lavori. La ditta di Arduini avrebbe provveduto allo scavo ed estrazioni di materiali, demolizioni di muratura di qualunque genere, estrazione dei pali in cemento armato e in legno, salpamento di pietrame e relitti subacquei. I lavori sarebbero dovuti terminare nel mese di marzo del 1947, ma vennero interrotti per tre mesi a causa del maltempo e freddo intenso che resero impossibile la prosecuzione dei lavori, soprattutto quelli che necessitavano di tuffatori o palombari. I lavori si conclusero nel settembre del 1947, con una spesa complessiva di L. 8.000.000 <sup>20</sup>.

Le opere di ricostruzione del faro e della palazzina per gli alloggi del personale addetto ebbero inizio nell'ottobre del 1946. Il progetto prevedeva la costruzione di un faro marittimo, con annessa palazzina per gli alloggi, in sostituzione del vecchio fortino-lanterna esistente prima che venisse distrutto dai tedeschi in ritirata. Per ragioni legate alla scarsa disponibilità di spazio sui moli, il nuovo fabbricato venne edificato nella stessa area in cui sorgeva il precedente. Il nuovo faro sarebbe stato più alto di quattro metri. Nel redigere il progetto, si tenne conto anche delle disposizioni pervenute dal Comando Zona Radiofari di Venezia che, basandosi sul caso di fari edificati in porti limitrofi, prevedevano di ricavare al piano terra locali per magazzini, carburanti, uffici ecc., mentre nei piani superiori due alloggi per il personale addetto e famiglia. Per ragioni tecniche fu impossibile elevare la palazzina di un piano e gli alloggi del personale vennero ricavati al primo piano. L'incarico di ricostruire il faro fu affidato alla ditta di Aldo Adanti, che portò a termine i lavori il primo giugno del 1947 con un importo complessivo per il

---

<sup>20</sup>Ibid., Certificato di ultimazione dei lavori, Pesaro, 14 settembre 1947, FAN. b. 01, fasc. 1/4.

progetto di L. 5.900.000 <sup>21</sup>.

Originariamente il termine per l'ultimazione dei lavori era stato fissato a marzo ma a causa del freddo e del maltempo, a dicembre del 1946, vennero sospesi e ripresi solo a febbraio. Una perizia suppletiva, inoltre, indica che nello stesso anno vennero previsti lavori per l'edificazione di una recinzione in mattoni per il faro, precedentemente esistente per la protezione del vecchio.

Nel marzo del 1947 la ditta di Lungarini avviò i lavori per la ricostruzione dell'ultimo tratto di banchina del molo di Ponente del porto canale di Fano danneggiato da azioni belliche. Il termine per il completamento dei lavori, originariamente previsto per il gennaio del 1948, venne più volte prorogato. Tutte le interruzioni ebbero luogo a causa delle condizioni marine avverse: il tempo inclemente e le mareggiate impedirono l'impiego del pontone a biga per l'estrazione della palificata semidistrutta dal bombardamento. Inoltre, vennero riscontrate difficoltà nell'approvvigionamento del ferro e del cemento. I lavori si conclusero definitivamente il primo settembre del 1949 con una spesa complessiva di L. 11.590.000 <sup>22</sup>.

Tra il 1946 e il 1947 la ditta dell'Ing. Marco Morbidi si occupò della ricostruzione di alcuni tratti di banchina nel bacino di Levante ed in quello di stazionamento con una spesa di L. 14.500.000<sup>23</sup>.

Nel corso del 1950 vennero eseguiti alcuni lavori di manutenzione dell'edificio demaniale del faro e alloggio fanalisti ad opera della ditta di Giuseppe Paoletti <sup>24</sup> e lavori di ripristino di alcuni tratti di banchina compresi tra il bacino di espansione e quello dello squero di Levante dei quali si occupò invece la ditta di Arduino Arduini <sup>25</sup>. Questi fece espressa richiesta che i lavori venissero affidati alla sua ditta: essendosi occupata da poco dei lavori immediatamente adiacenti,

---

<sup>21</sup>Ibid., Certificato di ultimazione dei lavori, Fano, 1 giugno 1947, FAN. b. 01, fasc. 1/4.

<sup>22</sup>Ibid., Certificato ultimazione dei lavori, Fano, 1 settembre 1949, FAN. b. 01, fasc. 1/2.

<sup>23</sup>Archivio di Stato di Ancona, «Fondo: Ufficio speciale del genio civile per le opere marittime di Ancona», Certificato di ultimazione dei lavori, Fano, 7 ottobre 1947, FAN. b. 01, fasc. 1/2.

<sup>24</sup>Ibid., Relazione e certificato di regolare esecuzione, Pesaro, 25 settembre 1951, FAN. b. 03, fasc. 1/7.

<sup>25</sup>Ibid., Certificato di ultimazione dei lavori, Fano, 24 maggio 1951, FAN. b. 01, fasc. 1/4.

relativi alla ricostruzione del tratto di molo che separava l'avamposto dal bacino di stazionamento e delle testate dei moli dal bacino di stazionamento, essa disponeva delle competenze e dell'attrezzatura necessarie a completare i lavori nei tempi e nei modi disposti dal progetto. Con una spesa di L. 4.260.000 i lavori vennero ultimati il 23 maggio del 1951.

Paoletti invece si occupò della manutenzione del faro e alloggio personale tra la fine di dicembre del 1950 e la fine di marzo del 1951. I lavori vennero eseguiti secondo i termini di ultimazione stabiliti. Oltre alla manutenzione del fabbricato venne anche installato, nello stesso anno, un impianto parafulmini di L. 50.000,00 della ditta "Ergon, privilegiata fabbrica di parafulmini" con sede in Ancona.

Nel 1952 il Ministero dei Lavori Pubblici Direzione Opere Pubbliche espresse parere favorevole all'ampliamento dei bacini portuali, oltreché delle aree adiacenti, tenuto presente lo sviluppo dell'attività peschereccia<sup>26</sup>. La sistemazione comprendeva il prolungamento dei moli guardiani, scogliere e muro foraneo per il contenimento dei piazzali, terrapieni, banchine, scalo di alaggio, scavi per l'apertura del nuovo bacino, la chiusura della vecchia bocca ed apertura della nuova bocca del bacino esistente, la chiusura vecchio squero sul canale e la sistemazione della strada. L'ammontare complessivo dei lavori era stato previsto in L. 260.000.000. Il primo lotto di opere, per cui venne autorizzata una spesa di L. 44.360.000, comprendeva il prolungamento dei moli guardiani, la creazione di una nuova bocca della darsena e la chiusura della vecchia bocca.

Nel dicembre del 1952, la ditta di Morbidi ottenne l'incarico per i lavori di ripristino del muro di banchina a sinistra del porto canale immediatamente a monte del vecchio squero. L'importo complessivo del progetto prevedeva una spesa di L. 3.704.453. I lavori comprendevano recuperi, demolizioni e murature, e si conclusero a metà aprile del 1953<sup>27</sup>.

Nel corso del 1953, presumibilmente nella prima metà, si provvide all'escava-

---

<sup>26</sup>Archivio storico comunale di Fano, «Fascicolo n. 22, 1956», Corrispondenza tra Ministero dei Lavori Pubblici e Amministrazione provinciale di Pesaro e il Comune di Fano, Pesaro, 28 marzo 1952.

<sup>27</sup>Archivio di Stato di Ancona, «Fondo: Ufficio speciale del genio civile per le opere marittime di Ancona», Certificato di ultimazione dei lavori, Fano, 14 giugno 1953.

zione del porto canale, che venne effettuata dalla draga "Porto Corsini"<sup>28</sup>. Nello stesso anno, Morbidi si occupò dei lavori e forniture per l'ordinaria manutenzione delle opere d'arte del porto canale, consistenti principalmente nel rafforzamento di un ulteriore tratto della banchina di Ponente. I lavori erano da svolgersi tra giugno ed agosto con una spesa complessiva prevista di L. 5.650.000<sup>29</sup>.

Tra l'aprile e il giugno del 1953 vennero effettuati lavori di ordinaria manutenzione degli edifici demaniali del porto. I lavori inizialmente vennero affidati alla ditta di Ermanno Spadoni, la quale poi rinunciò a favore dell'impresa di Giuseppe Pierbattisti<sup>30</sup>. Le opere interessarono gli edifici del Faro marittimo e dell'Ufficio del Genio Civile e nello specifico riguardarono: l'impermeabilizzazione con asfalto e sovrastante pavimento di tratti di tetto piano del faro, il ripristino intonaci del faro, a causa delle infiltrazioni di umidità, tinteggiatura interna e verniciatura degli infissi, la demolizione e ripristino della pavimentazione dell'Ufficio del Genio Civile al porto e il rivestimento delle pareti con perlinato. La spesa complessiva per gli interventi era prevista in L. 500.000.

Nello stesso anno la ditta di Pierbattisti si occupò anche dei lavori di straordinaria manutenzione relativi all'ampliamento dei locali della Capitaneria di Porto; il progetto prevedeva una spesa di L. 410.000 (compresa la perizia suppletiva)<sup>31</sup>. I lavori ebbero inizio nell'aprile del 1953 e si sarebbero dovuti concludere agli inizi di giugno dello stesso anno; vennero sospesi all'inizio dello stesso mese in attesa dell'approvazione di una perizia suppletiva e ripresero alla fine dello stesso mese per concludersi il 30 giugno.

Nel 1955 i lavori in corso d'opera erano i seguenti: lavori di sistemazione ed ampliamento del porto, primo e secondo lotto (rispettivamente L. 51.686.740 e L. 39.300.000); lavori e forniture per la ordinaria manutenzione delle opere d'arte

---

<sup>28</sup>Archivio di Stato di Ancona, «Fondo: Ufficio speciale del genio civile per le opere marittime di Ancona», Corrispondenza tra Ministero della Marina Mercantile e la segreteria provinciale della Democrazia Cristiana, Pesaro, 26 marzo 1953, FAN. b. 02, fasc. 1/6.

<sup>29</sup>Ibid., Ordine di servizio n.1, Pesaro, 30 giugno 1953, FAN. b.02, fasc. 1/6.

<sup>30</sup>Ibid., Relazione a corredo della perizia sui lavori di ordinaria manutenzione del porto di Fano, Fano, 25 novembre 1952, FAN. b.02, fasc. 1/6.

<sup>31</sup>Ibid., Certificato di ultimazione dei lavori, Fano, 30 giugno 1953, FAN. b.01, fasc. 1/4.

(L. 5.481.600)<sup>32</sup>. Nonostante questo significativo programma di opere di ricostruzione e manutenzione dello scalo, la popolazione fanese soffriva un importante problema di disoccupazione che i lavori portuali e marittimi in genere non erano in grado di alleviare. La domanda di maestranze per lo più specializzate e l'ampio impiego di mezzi meccanici limitava infatti fortemente l'assorbimento di manodopera generica. L'ampliamento era fortemente richiesto dalla marineria locale la quale, con il crescere della flottiglia dei motopescherecci, necessitava che il porto si ammodernasse.

Nel 1956 proseguirono i lavori del nuovo piano regolatore di sistemazione ed ampliamento del porto canale di Fano, nello specifico quelli del terzo lotto, la cui esecuzione era stata affidata alla ditta di Aldo Gentili<sup>33</sup>. Nella corrispondenza tra l'Ufficio del Genio Civile per Opere Marittime e il Ministero dei lavori pubblici, veniva manifestata la speranza da parte del primo che non occorresse interruzioni nell'esecuzione delle opere data l'importanza che esse rivestivano per la cospicua marineria locale. La risposta che pervenne dal Ministero però fu che a causa dell'insufficienza dei fondi non era possibile il finanziamento per il completamento dei lavori.

Nel luglio del 1958, con l'avvicinarsi della stagione invernale venne fatta richiesta al Ministero della Marina Mercantile di un nuovo e più potente apparato acustico per la nebbia. La marineria fanese era infatti preoccupata dell'inefficienza di quello in uso e del pericolo che ne derivava per gli oltre cento motopescherecci ospitati nel porto<sup>34</sup>. La risposta del Ministero arrivò a fine agosto e, per via della mancanza di fondi, fu negativa. Sempre a luglio il sindaco Elia Augusto Gambini, scrisse al Ministero dei Lavori Pubblici per chiedere che venissero stanziati dei fondi per il completamento della scogliera: a settembre il Ministero autorizzò un

---

<sup>32</sup>Archivio storico comunale di Fano, «Fascicolo n. 22, 1956», Corrispondenza tra la Prefettura di Pesaro e Urbino e il sindaco di Fano, Pesaro, 10 giugno 1955.

<sup>33</sup>Ibid., Corrispondenza tra l'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Ancona e il sindaco di Fano, Ancona, 21 settembre 1956.

<sup>34</sup>Ibid., Corrispondenza tra il comune di Fano e il Ministero della Marina Mercantile, Fano, 19 luglio 1958.

contributo di L. 35.000.000 per il proseguimento della scogliera del molo <sup>35</sup>. Nel 1958, nonostante le varie richieste sottoposte dalle Autorità locali al Ministero dei Lavori Pubblici, il porto di Fano non ricevette i L. 65.000.000 previsti per i lavori di sistemazione e ampliamento (quarto lotto) <sup>36</sup>.

Nel 1962 i rappresentanti dei Cantieri Navali di Fano, Ciavaglia e Piccinetti, rivolsero al sindaco la richiesta di intercedere presso l'Autorità competente per alleviare le difficili condizioni in cui si trovavano a dover operare. I cantieri che si occupavano della costruzione di motopescherecci erano installati lungo la strada di accesso al molo di Levante e sistemati in un spazio talmente ristretto da rendere estremamente difficile la loro produzione. L'intento dei cantieri era quello di incrementare i lavori, ma ne erano impossibilitati ed erano costretti talvolta a sconfinare nella strada attigua per mancanza di spazio. A ciò si aggiungevano le cattive condizioni igienico-sanitarie in cui gli stessi cantieri erano costretti a lavorare a causa dei cumuli di macerie depositate a ridosso degli impianti. La loro richiesta era, nello specifico, che venissero ripresi i lavori del piano regolatore iniziati otto anni prima e più volte sospesi per poi essere interrotti definitivamente dal 1958 circa. Con la ripresa dei lavori, infatti, sarebbe stato creato anche un retroterra per la sistemazione dei loro cantieri <sup>37</sup>.

Da una relazione sul porto di Fano risalente al 1962<sup>38</sup> si apprende di come, nonostante le infrastrutture portuali non fossero particolarmente solide o moderne, grazie agli interventi di ricostruzione e consolidamento operati al termine della guerra il porto canale fosse divenuto maggiormente idoneo alle esigenze della moderna marineria. Ciò gli aveva consentito di divenire tra i più importanti porti pescherecci dell'Adriatico.

---

<sup>35</sup>Ibid., Corrispondenza tra il Ministero dei Lavori Pubblici e il segretario provinciale della Democrazia Cristiana, Roma, 1 settembre 1958.

<sup>36</sup>Ibid., Corrispondenza tra la Prefettura di Pesaro e Urbino e il sindaco di Fano, Pesaro, 12 febbraio 1958.

<sup>37</sup>Ibid., Corrispondenza tra i rappresentanti dei Cantieri Navali di Fano e il sindaco di Fano, Fano, 16 maggio 1962.

<sup>38</sup>Archivio di Stato di Ancona, «Fondo: Ufficio speciale del genio civile per le opere marittime di Ancona», Relazione sullo stato del porto di Fano, s.d., PR b.12, fasc. 1/12.

Con il crescere della flottiglia peschereccia lo spazio nei due bacini di stazionamento e di levante era divenuto insufficiente, motivo per cui sul finire degli anni Cinquanta vennero proposti una serie di interventi per porre rimedio alla carenza di ricettività del porto. I lavori contemplati prevedevano: colmatatura e pavimentazione del piazzale a tergo della scogliera e sistemazione stradale, impianto di illuminazione dei nuovi terrapieni, installazione di una gru a corredo delle banchine prospicienti il bacino di Levante, costruzione del nuovo scalo d'alaggio comprese tutte le attrezzature a corredo, ampliamento del bacino di Levante con la costruzione delle relative banchine e gli scavi per la creazione di nuovi fondali. Con una spesa prevista di L. 590.000.000,00 si sarebbe provveduto alla creazione di uno spazio vitale sufficiente a contenere tutti i natanti ed evitato danni agli scafi. Gli interventi avrebbero inoltre dato nuovo impulso alle locali attività cantieristiche e di carpenteria fino a quel momento soffocate o in stato di disagio a causa dell'inadeguatezza e della mancanza di spazi idonei.

### **4.3 Il porto di Senigallia**

Come gli altri porti marchigiani, anche quello senigalliese venne sconvolto dalle azioni belliche delle truppe tedesche. In una relazione a corredo di una perizia per la manutenzione delle opere d'arte del 1945, viene descritto lo stato in cui versava lo scalo: opere d'arte, moli guardiani e muri di sponda del porto erano stati tutti pesantemente danneggiati. Vennero ritenuti prioritari alcuni interventi, tra cui il ripristino dello scalo di alaggio e la sistemazione dei moli guardiani. Lo scalo d'alaggio, a ovest della nuova darsena, doveva essere sistemato quanto prima data l'importanza che rivestiva per le imbarcazioni locali e quelle della Regia Marina, in considerazione anche della limitata spesa che avrebbe richiesto. Gli estremi dei moli guardiani - in special modo quello di Ponente - erano stati gravemente lesionati o parzialmente distrutti e si ritenne necessario intervenire quanto prima onde evitare che le mareggiate, aggravandone ulteriormente lo stato, portassero a un incremento nella spesa necessaria alla loro sistemazione. Tutto ciò senza contare la pericolosità che rappresentavano per l'incolumità della cittadinanza. I



primi interventi messi in atto furono proprio diretti alla sistemazione dello scalo d'alaggio e dei moli guardiani.

I lavori vennero affidati alla ditta di Giovanni Giraldi, personaggio che contribuì ampiamente alla ricostruzione del porto di Senigallia e dello scalo sanbenedettese. Nato a Macerata nel 1902 ma residente a Senigallia, Giovanni Giraldi (fu Alessandro) costituì la sua impresa il 30 maggio 1940 impegnandosi da quel momento in poi nei settori delle costruzioni edili, stradali e marittime<sup>39</sup>. Nel 1956 spostò la sede dei suoi uffici da Via San Martino 12 a Via Raffaello Sanzio 23 sempre a Senigallia<sup>40</sup>. Cessò la sua attività nell'aprile del 1967 a causa di problemi di salute<sup>41</sup>. È probabile che Giraldi fosse il figlio di Alessandro Giraldi (fu Giovanni) da Senigallia titolare di una impresa a sua volta impegnata in lavori idraulici, stradali, edili e marittimi<sup>42</sup>. L'impegno di Alessandro Giraldi peraltro lo portò anche fuori regione: alcune testimonianze indicano che fu attivo anche a Giulianova<sup>43</sup> e Cagliari<sup>44</sup>. Come Giovanni, inoltre, anche Alessandro Giraldi eseguì alcune opere nel porto di San Benedetto del Tronto tra cui il primo braccio del molo nel 1912<sup>45</sup> e alcune opere di manutenzione ordinaria tra il 1938 e il 1939<sup>46</sup>.

L'importo del progetto di sistemazione dello scalo d'alaggio e del molo guardiano di Ponente fu di L. 110.000<sup>47</sup>. I lavori presero il via nel giugno del 1945 e si conclusero regolarmente nell'ottobre dello stesso anno. Sempre nel 1945, nell'attesa di poter procedere alla sistemazione di alcuni tratti dei moli guardiani e del

---

<sup>39</sup>Camera di Commercio delle Marche sede di Ancona, «Denuncia di inizio attività individuale Giovanni Giraldi», Denuncia di inizio attività, 30 maggio 1940.

<sup>40</sup>Ibid., Denuncia di modificazione ditta, 13 agosto 1958.

<sup>41</sup>Ibid., Denuncia di cessazione ditta, 15 aprile 1967.

<sup>42</sup>Ministero dei Lavori Pubblici, *Bollettino Ufficiale*, p. XXV.

<sup>43</sup>Italia Fascista. Rivista della Nuova Italia, *Fascicolo dedicato a Teramo. Il nuovo porto di Giulianova*, p. 41.

<sup>44</sup>Ministero dei Lavori Pubblici, *Bollettino Ufficiale*, p. 2120.

<sup>45</sup>Rassegna dei lavori pubblici e delle strade ferrate, p. 154.

<sup>46</sup>Ministero dei Lavori Pubblici, *Bollettino Ufficiale*, p. 1694.

<sup>47</sup>Archivio di Stato di Ancona, «Fondo: Ufficio speciale del genio civile per le Opere Marittime di Ancona», Certificato di ultimazione dei lavori, Senigallia, 31 ottobre 1945, SEN.06, fasc. 1/8.

muro di sponda, si procedette al riempimento di cavi e buche lungo i moli nonché al salpamento di pali e materiali pericolanti. L'auspicio, oltre che di mettere in sicurezza il porto, era quello di poter reimpiegare i materiali recuperati nella ricostruzione. Con una spesa di L. 1.620.000 la ditta di Giraldi si occupò dei lavori tra il novembre del 1945 e il febbraio del 1946 <sup>48</sup>.

La stessa ditta curò anche la ricostruzione dell'Officina Escavazione Porti del Regno danneggiata dalla guerra. Il Servizio Escavazione Porti venne istituito con il regio decreto del 27 febbraio 1927. La sua funzione principale era garantire una profondità dei fondali tale da consentire il libero transito dei natanti all'interno delle degli specchi d'acqua dei porti marittimi; al contempo forniva occasione di lavoro alla popolazione locale. Fu inizialmente alle dipendenze del Ministero dei Lavori Pubblici ma nel 1994 venne trasferito alle dipendenze del Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Servizio venne soppresso nel 1998 con l'art. 106, d.lg. 31 marzo 1998, n. 112. Il cantiere navale del Servizio Escavazione Porti era situato nella vecchia darsena, ed era costituito da un fabbricato ad uso uffici e da vari magazzini, capannoni e tettoie <sup>49</sup>. Una sua celere ricostruzione era vista in maniera particolarmente gradita poiché questo, avrebbe ridato lavoro ai numerosi operai che ivi lavoravano. L'importo del progetto venne inizialmente stabilito in L. 2.100.000 e poi innalzato a L. 2.435.000 a seguito dell'approvazione di una perizia suppletiva, la cui attesa di approvazione interruppe i lavori di ricostruzione, iniziati nel febbraio del 1946, da giugno a settembre. La ricostruzione terminò ad ottobre. L'impresa di Giulio Benni si occupò, nello stesso anno della riparazione dell'edificio demaniale sede degli Uffici Marittimi, i quali dovevano concludersi entro l'ottobre del 1946 <sup>50</sup>.

Nel 1947, Giraldi e la sua ditta, si occuparono dei lavori di ordinaria manutenzione del porto canale nonché della riparazione del molo guardiano destro e della ricostruzione del muro di sponda interno all'esterno del porto canale. L'ordina-

---

<sup>48</sup>Ibid., Relazione del direttore dei lavori in accompagnamento allo stato finale, Ancona, 28 maggio 1946, SEN.04, fasc. 1/7.

<sup>49</sup>Ibid., Relazione sui lavori di riparazione di un fabbricato da adibire a cantiere del Servizio Escavazione Porti, Ancona, 29 dicembre 1945, SEN. b.07, fasc. 1/4.

<sup>50</sup>Ibid., Verbale di consegna, Senigallia, 2 maggio 1946, SEN.04, fasc. 1/7.

ria manutenzione, eseguita tra l'ottobre del 1946 e il giugno del 1947, necessitò di una spesa di L. 1.750.000 e contemplava: demolizioni, riempimenti, murature ed altri lavori accessori <sup>51</sup>. La riparazione del molo guardiano ebbe inizio nel febbraio del 1947 e comprendeva il rifiorimento della scogliera, opere in cemento armato, demolizioni, murature e calcestruzzi e ulteriori lavori di vario genere, il tutto da eseguirsi entro una spesa complessiva di L. 6.600.000<sup>52</sup>. Per i lavori venne affittata una biga a pontone di 15 tonnellate che venne impiegata nei lavori per un totale di 120 ore <sup>53</sup>. La ricostruzione venne ultimata nell'ottobre dello stesso anno. Il muro di sponda interno venne sistemato tra l'aprile e l'ottobre del 1947. I lavori per la ricostruzione del faro e degli alloggi per il personale, assunti dall'impresa di Alessandro Girolimini, ebbero inizio nel marzo del 1947 <sup>54</sup>. Nel corso degli avvenimenti bellici il faro del porto canale era andato completamente distrutto. A salvarsi, solo parzialmente, era stata la torre del faro che però aveva subito lesioni tali da rendere necessaria la sua demolizione. Il faro rappresenta una componente fondamentale nel porto affinché questo possa essere operativo e funzionale, così tecnici e ingegneri si impegnarono in un progetto che prevedeva la demolizione dei resti del vecchio faro e la sua riedificazione nel medesimo luogo e con le stesse dimensioni planimetriche. Rispetto al vecchio faro il nuovo manufatto però innalzato così da poterne ricavarne due piani da adibire ad alloggi. Iniziati nel marzo del 1947, i lavori di ricostruzione sarebbero dovuti terminare nel gennaio dell'anno successivo ma dovendo attendere l'approvazione di una perizia suppletiva – dei cui lavori contemplati si occupò sempre Girolimini - il porto canale fu nuovamente provvisto di un faro solo nel giugno del 1948.

Il ponte a bilico presente nella nuova darsena e rimasto distrutto nel corso della guerra, essendo di particolare interesse per l'Amministrazione Doganale, venne celermente ricostruito dietro sollecitazioni da parte dell'Amministrazione stessa

---

<sup>51</sup>Ibid., Certificato di ultimazione dei lavori, Ancona, 2 luglio 1947, SEN.06, fasc. 1/8.

<sup>52</sup>Ibid., Relazione a corredo del progetto di riparazione del molo guardiano destro nel porto canale di Senigallia, Senigallia, Ancona, s.d., SEN.04, fasc. 1/7.

<sup>53</sup>Ibid., D.D. per la prestazione della biga a pontone, Ancona, 25 ottobre 1947, SEN.04, fasc. 1/7.

<sup>54</sup>Ibid., Ultimo stato di avanzamento dei lavori, Ancona, 9 giugno 1948, SEN b.03, fasc. 1/5.

<sup>55</sup>. Dei lavori si occupò l'Ing. Eugenio Vannini, già proprietario del cantiere Navalmeccanico con sede nel porto di Senigallia, che diede inizio ai lavori nell'aprile del 1948 e li concluse entro il termine stabilito nel giugno dello stesso anno. La spesa complessiva per la ricostruzione fu di L. 770.000 <sup>56</sup>. Nel 1949 Giraldi eseguì nuovamente lavori per il Servizio Escavazione Porti occupandosi questa volta ricostruzione e adattamento di un fabbricato sito accanto al cantiere del S.E.P. <sup>57</sup>. I lavori cominciarono a febbraio e terminarono a luglio, interrompendosi per quasi due mesi a causa del periodo invernale. Il costo complessivo dei lavori fu di L. 9.738.000 <sup>58</sup>.

La ditta di Gino Ghiandoni si occupò nel 1949 della sistemazione di un magazzino idraulico per complessiva spesa di L. 1.500.000 <sup>59</sup>.

Tra il 1948 e il 1949 Giraldi si occupò della riparazione delle banchine del porto canale (L. 9.594.000) <sup>60</sup>. Nel corso del 1950 fu nuovamente Giraldi ad occuparsi dei lavori di ordinaria manutenzione delle opere d'arte e degli edifici del porto (L. 758.390) <sup>61</sup>. Tra l'aprile e il settembre dello stesso anno, inoltre, fu impegnato nell'ampliamento dello scalo di alaggio (L. 8.000.000) <sup>62</sup>.

Qualche tempo dopo la riedificazione del faro, il Comando Radiofari zona Alto Adriatico richiese l'esecuzione di alcuni lavori di rifinitura e di completamento dello stesso impianto e dei locali annessi ritenuti necessari anche dallo stesso Ufficio del Genio Civile di Ancona. Si trattava principalmente della modifica della scala di accesso alla lanterna, da sostituire con una scala in muratura al posto di

---

<sup>55</sup>Ibid. Relazione a corredo della perizia per la riparazione del ponte a bilico nella nuova darsena nel porto di Senigallia, Ancona, maggio 1948, SEN. b.07, fasc. 1/4.

<sup>56</sup>Ibid., Certificato di ultimazione dei lavori, Ancona, 5 giugno 1948, SEN. b.07, fasc. 1/4.

<sup>57</sup>Ibid., Atto di cottimo fiduciario, Venezia, 2 marzo 1949, SEN. b.07, fasc. 1/4.

<sup>58</sup>Ibid., Relazione del Direttore dei lavori a carico dello stato finale, Venezia, 3 ottobre 1949, SEN. b.07, fasc. 1/4.

<sup>59</sup>Ibid., Dichiarazione del Provveditorato per le Opere Pubbliche delle Marche, Ancona, s.d., SEN b.03, fasc. 1/5.

<sup>60</sup>Ibid., Decreto del Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche per le Marche, s.d., SEN b.02, fasc. 1/8.

<sup>61</sup>Ibid., Certificato di regolare esecuzione, Ancona, 15 febbraio 1951, SEN b.02, fasc. 1/8.

<sup>62</sup>Ibid., Stato finale dei lavori, Ancona, 27 settembre 1950, SEN b.02, fasc. 1/8.

quella in legno al tempo in uso, della costruzione di un casotto in muratura per la protezione della botola di accesso alla lanterna, costruzione di doppie finestre per gli alloggi del personale necessari alla sua protezione data l'ubicazione che rendeva il fabbricato esposto a tutti i venti, la creazione di un bagno al piano terra comprese le forniture necessarie, lavori di rifinitura e apertura di una porta nel locale dei motori, la copertura di una vasca per il raffreddamento motori, l'impianto di una lampada e di due campanelli elettrici. Sul finire del 1949, pervenne un altro telegramma all'Ufficio del Genio Civile di Ancona da parte del Comando Radiofari zona Alto Adriatico con la richiesta di porre immediata soluzione ad un problema di umidità causata dalla vicinanza tra il cassone dell'acqua di raffreddamento del motore con la parete della cabina dell'apparato <sup>63</sup>. Ciò aveva comportato numerose avarie e destato altrettante preoccupazioni data l'importanza della segnalazione che garantiva. La spesa prevista era di complessive L. 570.000. Dell'opera fu incaricata la ditta di Natale Olivi: i lavori ebbero inizio nell'ottobre del 1949; vennero completati, con un mese d'anticipo rispetto alla scadenza indicata nel contratto, nel dicembre dello stesso anno <sup>64</sup>

Nel 1950 si procedette al recupero di ulteriori relitti dai fondali del porto canale. Dalla corrispondenza emerge che nel maggio del 1950, nel corso dei lavori di escavazione da parte del "Grappo Livenza", venne riscontrata la presenza di numerosi pali di cemento armato che non fu possibile recuperare poiché ancora saldamente attaccati alla banchina dai ferri dell'armatura e per i quali sarebbe stato necessario l'intervento del palombaro. Oltre a ciò, all'imboccatura del porto era presente un grosso masso tra le 7 e 8 tonnellate che intralciava il libero transito dei natanti <sup>65</sup>. L'importo per la rimozione dei relitti, tra palombaro, marinai, battello e gru con battipalo, fu di L. 232.500 <sup>66</sup>.

---

<sup>63</sup>Ibid., Telegramma del Comando Radiofari Venezia indirizzato all'Ufficio del Genio Civile di Ancona, Ancona, 9 novembre 1949, SEN b.03, fasc. 1/5.

<sup>64</sup>Ibid., Certificato di regolare esecuzione dei lavori, Ancona, 10 giugno 1953, SEN b.03, fasc. 1/5.

<sup>65</sup>Ibid., Lettera della Capitaneria di Porto del compartimento marittimo di Ancona all'Ufficio del Genio Civile di Ancona, Ancona, 1 agosto 1950, SEN b.02, fasc. 1/8.

<sup>66</sup>Ibid., D.D. per la prestazione di rimozione dei relitti, Senigallia, 29 dicembre 1950, SEN

Ad aprile cominciarono inoltre i lavori di ampliamento del canale di ingresso tra la vecchia e la nuova darsena ad opera di Giraldi, che li portò a completamento a settembre di quell'anno con una spesa di circa L. 8.061.000 <sup>67</sup>. Gli inizi del 1951 vedono la ditta di Giraldi impegnata nei lavori di costruzione della zona a tergo lo scalo di alaggio e della relativa difesa a mare; si conclusero presumibilmente a maggio con una spesa complessiva di L. 5.000.000 <sup>68</sup>. Nello stesso anno vennero presi provvedimenti per la sistemazione delle infrastrutture dei moli; di entrambe le opere si occupò lo stesso Giraldi. I lavori riguardavano la demolizione e ricostruzione di 30 metri di muro di sponda (di fronte al faro) e il contestuale ripristino delle calate e della rete stradale per accedere ad esse, fortemente danneggiate da spezzoni e dal passaggio continuo di carri armati. Vennero eseguiti tra il maggio e l'ottobre del 1951 con una spesa di L. 10.000.000 <sup>69</sup>. Ulteriori interventi vennero fatti su 40 metri di infrastruttura e sovrastruttura del molo di ponente ed altre opere accessorie per un importo pari L. 8.500.000<sup>70</sup>. Tra l'ottobre e il novembre del 1952, la Soc. Coop. Arte Muraria si occupò della sistemazione dell'edificio della Capitaneria di Porto (L. 250.000) <sup>71</sup>. I lavori eseguiti furono di vario genere: il rifacimento della pavimentazione del terrazzo del magazzino, ripresa dell'intonaco esterno e tinteggiature, sistemazione di una stufa "Becchi" con tubi, sostituzione di ferramenta e serratura alle porte e ripristino della fontanella di una vasca in giardino. Nel novembre del 1952, la ditta di Giraldi ultimò i lavori di rivestimento e sistemazione dello scalo di alaggio del cantiere del Servizio Escavazione Porti. Cominciati nel dicembre del 1951, questi erano rimasti infatti sospesi per 318 giorni, in attesa dell'approvazione di una perizia di variante. La spesa per i lavori effettuati da Giraldi, comprensiva delle varianti, fu di circa L. 2.700.000 <sup>72</sup>.

---

b.02, fasc. 1/8.

<sup>67</sup>Ibid., Verbale di consegna dei lavori, Ancona, 1 aprile 1950, SEN b.02, fasc. 1/8.

<sup>68</sup>Ibid., Primo stato di avanzamento dei lavori, Ancona, 18 aprile 1951, SEN b.02, fasc. 1/8.

<sup>69</sup>Stato finale di avanzamento dei lavori, Ancona, 15 ottobre 1951, SEN.04, fasc. 1/7.

<sup>70</sup>Ibid., Relazione sul conto finale dei lavori, Ancona, s.d., SEN.04, fasc. 1/7.

<sup>71</sup>Ibid., Relazione sul conto finale dei lavori, Ancona, s.d., SEN.06, fasc. 1/8.

<sup>72</sup>Ibid., Certificato di ultimazione dei lavori, Ancona, 14 novembre 1952, SEN b.02, fasc.

Agli inizio del 1953 la ditta di Gaetano Di Dio, per una spesa complessiva pari a circa L. 2.000.000, si occupò del consolidamento delle sovrastrutture del molo di ponente in corrispondenza dello scarico delle fognature cittadine e del completamento della pavimentazione del nuovo scalo d'alaggio <sup>73</sup>. Sul finire degli anni Cinquanta la condizione del porto canale di Senigallia è descritta come quella di un porto con un carattere eminentemente peschereccio, di dimensioni modeste, angusto e quanto mai inadeguato. Lo scalo offriva alla sua flottiglia un rifugio e una possibilità attracco alquanto limitati soprattutto a causa della carente agibilità alle due darsene (Vecchia e Nuova). A ciò si aggiungeva la precarietà degli ormeggi e una instabilità nella ricettività del porto dovuta sia all'interrimento degli specchi d'acqua che ai frequenti vari ed alaggi effettuati sugli scali d'alaggio. Allo scopo di donare al porto canale di Senigallia una maggiore ricettività vennero proposti una serie di interventi, tra cui: ampliamento degli specchi acquei interni mediante la costruzione di una grande darsena ad Ovest del molo di Ponente, così da aumentare la ricettività del porto; banchinamento della grande darsena; escavazione fondali della grande darsena; potenziamento dell'impianto di illuminazione lungo il molo di ponente e nella Nuova darsena; lavori di straordinaria sistemazione dello scalo di alaggio ubicato nella Nuova darsena in corrispondenza del cantiere Navalmeccanico e, infine, lavori di prolungamento dei moli di Levante e di Ponente. L'importo complessivo previsto per i lavori fu di L. 1.475.000.000.

## 4.4 Il porto di Civitanova Marche

Rispetto ai porti di Pesaro, Fano e Senigallia il caso di Civitanova si distingue poiché si trattò di un progetto sia di ricostruzione che di completamento. I danni subiti dal porto di Civitanova vennero arrecati dall'esplosione dirompente di bombe dirette alle navi ricoverate nello specchio d'acqua ma che colpirono nei fatti anche la diga, i risvolti e le scogliere; dalle numerose esplosioni nello specchio

---

1/8.

<sup>73</sup>Ibid., Certificato di ultimazione dei lavori, Ancona, 1 giugno 1953, SEN b.03, fasc. 1/5.

d'acqua del porto di un motopeschereccio carico di alcune decine di tonnellate di dinamite; dall'effetto dei tiri di artiglieria effettuati per esercitazione dai carri armati alleati contro la scogliera. Tutto ciò determinò la sconnessione e poi la rovina della parte superiore della scogliera della diga e dei massi ad essa sovrapposti cosicché, durante le mareggiate, potendo le onde sorpassarla senza difficoltà trasportarono tra la diga e la spiaggia ingenti quantità di sabbia che causarono in breve tempo l'interrimento dello specchio d'acqua. Dall'anno in cui vennero sospesi i lavori del porto rifugio – dal 1937 al 1943 – numerosi furono i pescherecci che trovarono rifugio nello specchio d'acqua protetto dalla diga, compreso il periodo durante il quale ebbero luogo le operazioni belliche del primo semestre del 1944. Lo specchio d'acqua, infatti, conservava il suo ruolo di rifugio per i motopescherecci in servizio bellico, come dimostrato dall'esplosione di quello adibito a trasporto dinamite cui si accennava precedentemente. Dalle varie relazioni disponibili presso l'Archivio di Stato di Ancona si evince come la costruzione del porto iniziò negli anni Trenta (i primissimi progetti per la sua costruzione risalgono a fine Ottocento inizi Novecento), con l'approvazione del progetto da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Fortemente riconosciuta era la necessità di dotare la città di un porto affinché si potesse offrire rifugio ai pescherecci che facevano regolarmente scalo a Civitanova, ove il comparto ittico esercitava un peso importante nell'economia locale. Con la costruzione del porto, inoltre, si sarebbe potuto ovviare al grave problema della disoccupazione che affliggeva la città e offrire uno sbocco ai prodotti agricoli e industriali della provincia di Macerata (700 disoccupati su 13.000 abitanti nel 1944/1945). Allo scopo venne autorizzata una spesa inizialmente pari a L. 10.000.000 e la stessa somma venne stanziata nel corso degli esercizi dal 1940 al 1942. Con il sopraggiungere della guerra i lavori non riuscirono a prendere il via e il porto rimase nelle medesime condizioni in cui si trovava nel 1938.

Nel 1945 i lavori eseguiti erano circoscritti alle sottostrutture di un antemurale e a due moli laterali di circa 50 metri che dagli estremi della diga si protendevano verso la spiaggia. Il mancato dragaggio per ben otto anni dello specchio d'acqua ne aveva provocato il suo interrimento che, associato all'incremento nei pescaggi



dei pescherecci moderni, lo rendeva inutilizzabile. Conseguenza di ciò fu un graduale regresso dell'attività peschereccia. Oltre alla pesca, Civitanova contava su alcuni importanti cantieri e il timore, in parte certezza, era che se non si fosse provveduto a dotare il porto di adeguate infrastrutture le attività si sarebbero spostate verso località meglio attrezzate. L'auspicio era che lo Stato concedesse gli stanziamenti necessari al completamento del porto ai quali il Comune non era in grado in alcun modo di contribuire a causa della sua pesante situazione debitoria. Mettere il porto rifugio in condizioni operative avrebbe portato alla ripresa dell'attività peschereccia dando speranza alla popolazione locale<sup>74</sup>.

I primi interventi nel settembre del 1948, eseguiti dalla ditta di Fabrizi e Malaisi, riguardarono una serie di interventi sulla scogliera che vennero portati a compimento nel novembre dello stesso anno (L. 3.946.431)<sup>75</sup>. Nonostante i lavori procedessero secondo i tempi attesi l'urgenza di dotare il porto di una infrastruttura di difesa che fornisse riparo alla flottiglia peschereccia e ai natanti impegnati nei lavori di costruzione del porto condusse alla richiesta di accelerarne lo svolgimento cosicché venissero ultimati anticipatamente rispetto al termine previsto. Il materiale per la costruzione della scogliera veniva però reperito nella cava del Monte Conero; a causa della distanza, della mancanza di un porto rifugio tra la cava e lo scalo di Civitanova e dell'esiguo spazio nel piazzale antistante la cava che limitava quindi la possibilità di caricare il pietrame non era possibile garantire un approvvigionamento continuo e sufficiente di materiale da gettare nella scogliera. Per accelerare i lavori venne proposto l'impiego di massi artificiali oltre a quelli provenienti dalla cava. I massi sarebbero stati costruiti sulla spiaggia di Civitanova e poi trasportati e gettati in corrispondenza della scogliera. Ciò avrebbe garantito continuità nei lavori dal momento che nel corso della stagione invernale era capitato che le mareggiate avessero danneggiato le installazioni della cava costringendo l'impresa a sospendere i lavori.

---

<sup>74</sup>Archivio di Stato di Ancona, «Fondo: Ufficio speciale del genio civile per le opere marittime di Ancona», Memoriale sul porto rifugio di Civitanova Marche, Civitanova Marche, s.d.

<sup>75</sup>Ibid., Certificato di ultimazione dei lavori, Macerata, 11 novembre 1948, P.CIV. 02, fasc. 1/2.

Ulteriori lavori a difesa della spiaggia vennero intrapresi nel 1950 dalla ditta Società Muratori Cementisti di Ravenna, la quale si occupò della manutenzione e protezione della zona di arenile antistante il porto rifugio <sup>76</sup>. Cominciati a marzo del 1950, vennero portati a termine nell'agosto dello stesso anno per L. 7.000.000. Nel corso dell'esercizio finanziario 1950-1951, vennero approvati una serie di lavori di ordinaria manutenzione a protezione delle opere marittime (dighe, approdi, scogliere e muri di protezione) <sup>77</sup>. Come in altri porti del litorale, esisteva infatti anche a Civitanova una vasta zona portuale in cui erano necessari interventi di carattere periodico, al di fuori della costruzione del pontile di attracco eseguiti con fondi, e regolati, con contratti a parte. I lavori contemplati riguardavano la manutenzione di un muro di protezione della spiaggia e lavori di spianamento dell'arenile, da tempo in condizioni di deterioramento, il tutto da eseguirsi con una spesa complessiva di L. 7.000.000. La perizia per i suddetti lavori venne approvata nel novembre 1950 e nell'aprile del 1951 indetta una gara ufficiosa per l'aggiudicazione dei lavori, ma nessuna delle imprese invitate fece pervenire alcuna offerta. Dalla corrispondenza tra gli enti interessati emerge come prima che venisse esperita la gara ad aprile, venne richiesto alla Società Muratori Cementisti di Ravenna di eseguire la manutenzione a patto che questa elevasse i ribassi sui prezzi di capitolato <sup>78</sup>. Al termine di marzo la Cooperativa comunicò al Provveditorato l'impossibilità di mantenere oltre l'offerta presentata in considerazione del tempo trascorso e degli aumenti intervenuti. In considerazione del diniego allo svolgimento dei lavori da parte della Cooperativa, il Provveditorato autorizzò l'Ufficio del Genio Civile a procedere con la gara d'appalto. Nel novembre del 1951 una violenta mareggiata colpì la città di Civitanova causando ulteriori corrosioni e danneggiamenti alla zona litoranea a Nord del porto rifugio. I danni prodotti erano imputati, oltre che alla violenza della mareggiata, anche al pontile di attracco in costruzione che aveva modificato il regime della spiaggia stessa.

---

<sup>76</sup>Ibid., Stato finale dei lavori, Macerata, 30 agosto 1950, CIV. 04, fasc. 1/4.

<sup>77</sup>Ibid., Verbale di consegna dei lavori, Macerata, 24 febbraio 1950, CIV. 8, fasc. 1.

<sup>78</sup>Ibid., Lettera della Cooperativa Muratori Cementisti di Ravenna indirizzata all'Ufficio del Genio Civile di Macerata, Rimini, 7 aprile 1951, CIV. 8, fasc. 1.

A gennaio del 1952, l'Ufficio del Genio Civile di Macerata, redasse una relazione a proposito dello spostamento del fanale di Porto Civitanova richiesto dal Comando zona fari di Venezia, stabilendo la sua nuova ubicazione sull'angolo Sud-Est del pontile di attracco di recente costruzione <sup>79</sup>. La costruzione dei fari avveniva secondo degli standard uguali in tutta Italia, per cui lo schema del basamento venne fornito direttamente dal Comando Zona Fari. I lavori, dell'importo complessivo di L. 120.000, consistevano nella costruzione di un basamento ancorato al pontile d'attracco e nello smontamento, trasporto e ricollocamento del fanale nella nuova ubicazione. Ad ottobre dell'anno precedente, inoltre, era pervenuta una lettera da parte del Presidente dell'Associazione Piccola Pesca, il quale richiedeva lo spostamento del fanale intermittente con settore rosso poiché potesse essere visibile ad almeno 9 miglia dalla costa, dal momento che i Capi Barca dei motopescherecci in navigazione asserivano di non vedere il fanale nemmeno a due miglia di distanza. La stessa richiesta fu ripetuta l'anno successivo, quando la perizia per i lavori in oggetto era stata approvata<sup>80</sup>. Presumibilmente i lavori vennero svolti dalla ditta di Raul Moschini (a margine di una lettera si legge: "parlare a Moschini affinché provveda") <sup>81</sup>. Nel 1952, a marzo, la ditta di Raul Moschini si occupò dei lavori di ordinaria manutenzione concludendo gli interventi a maggio (L. 7.000.000) <sup>82</sup>.

Nel 1949 ebbe inizio la costruzione del pontile di attracco del porto rifugio di Civitanova che avrebbe dovuto essere completato nei dodici mesi successivi. La Società Cooperativa Muratori Cementisti si aggiudicò i lavori per cui la spesa prevista era di L. 74.500.000 <sup>83</sup>. I lavori vennero consegnati all'impresa nel

---

<sup>79</sup>Ibid., Relazione tecnica sui lavori di spostamento del fanale del porto rifugio di Civitanova Marche, Macerata, 21 gennaio 1952, CIV. 10, fasc. 1/9.

<sup>80</sup>Ibid., Lettera del Presidente dell'Associazione Piccola Pesca indirizzata all'Ufficio del Genio Civile di Macerata, Civitanova Marche, 30 ottobre 1951, CIV. 10, fasc. 1/9.

<sup>81</sup>Ibid., Lettera del Presidente dell'Associazione Piccola Pesca indirizzata all'Ufficio del Genio Civile di Macerata, Civitanova Marche, 19 aprile 1952, CIV. 10, fasc. 1/9.

<sup>82</sup>Ibid., Stato finale dei lavori, Macerata, 9 maggio 1952, CIV. 04, fasc. 1/4.

<sup>83</sup>Ibid., Relazione, Verbale di visita e Certificato di collaudo, Macerata, 8 novembre 1952, CIV. 1, fasc. 1/9.

maggio del 1949 e contestualmente venne redatta una perizia di variante (il 20 giugno 1949) sottoscritta dalla stessa impresa aggiudicatrice. Nella perizia veniva manifestata da parte di questa l'impossibilità di condurre i lavori via mare a causa dei bassissimi fondali che non consentivano l'ingresso e l'ormeggio delle chiatte nelle aree portuali interessate dai lavori. Di qui la necessità di svolgerli prevalentemente a terra. La ditta propose quindi l'impiego di massi artificiali di calcestruzzo per la formazione della scogliera a protezione della struttura piena, data l'impossibilità di impiegare i massi naturali del Monte Conero la cui cava era accessibile unicamente via mare. Il Ministero dei Lavori Pubblici ad agosto respinse la proposta di variante. Nel corso del periodo invernale varie mareggiate resero ancor più evidente l'impossibilità di impiego di massi naturali del Monte Conero.

A dicembre dello stesso anno, inoltre, una violenta mareggiata danneggiò un tratto del pontile già realizzato, causando la sospensione dei lavori per il tempo necessario all'approvazione da parte del Ministero di una perizia di variante che prevedeva una modalità di costruzione del pontile differente. Ciò amplificò il disagio di molti operai che si trovarono disoccupati. Intervenne nello stesso mese anche la C.G.I.L. con una lettera indirizzata al Ministero del Lavoro, alla Prefettura di Macerata, alla Società Cooperativa Muratori Cementisti, al commissario prefettizio e all'Ufficio del Genio Civile di Macerata dove manifestava le sue preoccupazioni relative alla sospensione dei lavori. Ad una città che già contava 850 disoccupati si auspicava non si aggiungessero i 17 operai dipendenti della cooperativa, i quali vedevano la loro condizione economica aggravarsi a causa della sospensione dei lavori. La richiesta fatta era che si provvedesse celermente all'approvazione della perizia di variante diversamente, si riservava di impiegare tutti i mezzi sindacali e legali <sup>84</sup>.

Nel febbraio del 1950, l'Ufficio del Genio Civile per Opere Marittime scrisse al Provveditorato per le Opere Pubbliche richiedendo all'Ufficio di riprodurre nuovamente la perizia di variante del 20 giugno del 1949 al Ministero dei Lavori

---

<sup>84</sup>Ibid., Lettera della C.G.I.L. indirizzata all'Ufficio del Genio Civile di Macerata et al., Civitanova Marche, 27 dicembre 1949, CIV. 1, fasc. 1/9.

Pubblici, dal momento che l'impossibilità di svolgere i lavori via mare persisteva<sup>85</sup>. Venne richiesto anche un certo sollecito nella risposta a causa del grave problema di disoccupazione che affliggeva la città e che una sospensione troppo lunga dei lavori avrebbe aggravato. Nel complesso i lavori per la costruzione del pontile si svolsero piuttosto lentamente; ciò, sia per le difficili condizioni nelle quali la ditta appaltatrice dovette operare e per la necessità conseguente di predisporre un complesso particolare di macchinari per l'espletamento dell'opera, sia per le attese in merito alle decisioni del Ministero dei Lavori Pubblici. La costruzione del pontile venne ultimata all'inizio di ottobre del 1951. Nel complesso, durante il corso dei lavori, l'impresa richiese due proroghe per complessivi 360 giorni una nel dicembre del 1950 ed una nel marzo del 1951, che vennero accordati poi per 300. L'11 aprile 1951 una lettera da parte degli operai della Società Cooperativa Muratori Cementisti annunciava una sospensione dei lavori, nel corrente giorno, per protestare contro il licenziamento di otto operai della cooperativa e per sollecitare il proseguimento dei lavori del porto rifugio<sup>86</sup>. I lavori rimasero inoltre sospesi – dal 30 novembre 1949 al 28 giugno 1950 – per via di nuovi studi per la protezione dall'esterno del pontile d'attracco nel corso della cattiva stagione. La somma autorizzata con il progetto principale era di L. 74.500.000 quella effettivamente sostenuta di L. 52.794.404.

Come oramai può dirsi noto, un grave problema sofferto dal porto rifugio di Porto Civitanova era la mancanza di fondali idonei. Tra il 1950 e il 1952 pervennero varie richieste per il dragaggio degli specchi acquei. A settembre del 1950 il comune di Civitanova Marche fece richiesta al Ministero dei Lavori Pubblici perché si provvedesse ad un'opera di dragaggio del porto rifugio. A novembre l'Associazione Piccola Pesca di Porto Civitanova fece richiesta all'Ufficio del Genio Civile affinché venisse fatto il dragaggio del porto. Le condizioni dei

---

<sup>85</sup>Archivio di Stato di Ancona, «Fondo: Ufficio speciale del genio civile per le opere marittime di Ancona», Lettera dell'Ufficio del Genio Civile di Macerata indirizzata al Provveditorato regionale alle Opere Pubbliche per le Marche, Macerata, 1 febbraio 1950.

<sup>86</sup>Ibid., Lettera degli operai della Società Cooperativa Muratori Cementisti di Ravenna indirizzata all'Ufficio del Genio Civile di Macerata et al., Ravenna, 11 aprile 1951, CIV. 1, fasc. 1/9.

fondali, infatti, avevano costretto spesso i pescatori a subire le intemperie poiché impossibilitati ad entrare in porto oppure a rifugiarsi in altri scali <sup>87</sup>

Nel corso del 1952, alcuni rappresentanti dell'industria peschereccia di Civitanova arrivarono a proporsi di eseguire con mezzi propri e a proprie spese il dragaggio della zona portuale asserendo, inoltre, che l'interrimento non fosse dovuto al nuovo pontile di attracco, come da molti sostenuto, bensì dall'antemurale e quindi conseguenza di un fenomeno noto e ricorrente da tempo. In una lettera dell'ACLI di Macerata indirizzata alla Sezione Staccata escavazione porti di Senigallia, al Prefetto di Macerata, alla Presidenza Centrale ACLI di Roma e all'Ufficio del Genio Civile di Macerata, viene riportato di come i piccoli pescatori di Civitanova si fossero rivolti all'associazione poiché intercedesse presso le autorità competenti affinché queste esaminassero i vari problemi che li affliggevano: affondare col cattivo tempo prima di ormeggiare; mettere a terra ogni volta lo scafo, con difficoltà enormi; spreco di tempo e denaro per il ritiro e varo dei natanti; perdita della giornata lavorativa in caso di mare mosso, data l'impossibilità di varare l'imbarcazione. Le condizioni dei fondali non permettevano l'ormeggio nemmeno di piccoli natanti e questa condizione pesava molto sulla produzione ittica locale. La S.A Cecchetti si propose di offrire gratuitamente la sua draga, mentre i pescatori congiuntamente alle autorità, misero a disposizione una somma di L. 100.000 per il dragaggio di un piccolo canale che avrebbe consentito almeno per pochi mesi il riparo dei piccoli natanti da pesca.

Le ridotte dimensioni della draga, però, non consentivano il dragaggio dell'intero porto rifugio, motivo per cui venne richiesto l'invio di una draga adatta allo scopo alla Sezione staccata escavazione porti di Senigallia<sup>88</sup>. La S.A. Cecchetti fu una società fondata nel 1892 da Adriano Cecchetti come piccola officina meccanica per la riparazione di macchine agricole. Inizialmente stabilitasi a Civitanova Alta, nel 1908 si trasferì a Porto Civitanova così da sfruttare la vicinanza

---

<sup>87</sup>Ibid., Lettera dell'Associazione Piccola Pesca di Porto Civitanova indirizzata all'Ufficio del Genio Civile di Macerata, Civitanova Marche, 11 novembre 1950, CIV. 10, fasc. 1/9.

<sup>88</sup>Ibid., Lettera dell'A.C.L.I. di Macerata al Servizio Escavazione Porti di Senigallia, all'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Ancona et al., Macerata, 5 maggio 1952, CIV. 10, fasc. 1/9.

alle vie di comunicazione. Nel corso del primo conflitto mondiale realizzò importanti profitti grazie alla produzione di manufatti bellici. Nel primo dopoguerra la Cecchetti impiegò i proventi realizzati nel corso della guerra per attrezzare la fabbrica e costruire e riparare materiale rotabile. Tra i suoi clienti principali vi erano il ministero dei Lavori Pubblici, della Marina, dell'aeronautica e delle comunicazioni. La SA Cecchetti divenuta Società Gestioni Industriali S.p.A. nel 1957, chiuse definitivamente i battenti nel 1994.

Nel 1951, mentre venivano ultimati i lavori per la costruzione del pontile d'attracco per i motopescherecci, si rese necessario un intervento consistente nella creazione di una scogliera sommergibile posta a circa 60 metri dalla battigia del quale di occupò un'importante ditta di Ancona fondata nel 1934 da Cesare Davanzali e un altro socio come impresa edile. Nel 1936 Davanzali, entrato in affari con il cognato Ciro Cantoni, si impegna nei traffici marittimi e nell'esercizio delle cave di pietra del Monte Conero. Nel dopoguerra fonda la Cesare Davanzali srl e si dedicherà all'edilizia, recuperi marittimi e demolizioni, continuando ad occuparsi anche delle cave del Monte Conero<sup>89</sup>. L'intervento si rese necessario in quanto il pontile aveva determinato una zona di corrosione lungo un tratto di spiaggia posta a Nord che aveva distrutto circa 100 metri di muro in calcestruzzo a protezione della strada. I lavori ebbero inizio i primi giorni di luglio e si sarebbero dovuti ultimare nel gennaio del 1952. La ditta di Davanzali, impiegando nella costruzione della scogliera massi naturali, ricorreva per il trasporto via mare di questi a due natanti: il Tagliamento e il Luisa. Il 25 luglio del 1951, la ditta informò l'Ufficio del Genio Civile che il pontone Tagliamento, a causa di una violenta e improvvisa tempesta, era affondato poco lontano dalla scogliera per la protezione della Fiera della Pesca di Ancona al lato esterno del molo Sud, nella cui costruzione era impegnato. L'affondamento del pontone causò un ritardo nell'inizio dei lavori, che slittò alla metà di agosto<sup>90</sup>. A gennaio del 1952, i lavori

---

<sup>89</sup>Giulianelli, *Porto e città. L'economia del mare ad Ancona dall'Unità al Duemila*, pp. 70-71.

<sup>90</sup>Archivio di Stato di Ancona, «Fondo: Ufficio speciale del genio civile per le opere marittime di Ancona», Lettera della ditta di Cesare Davanzali indirizzata all'Ufficio del Genio Civile di Macerata, Ancona, 25 luglio 1951.

vennero sospesi a causa della stagione invernale e ripresero regolarmente a giugno dello stesso anno. A settembre, la ditta di Davanzali richiese all'Ufficio del Genio Civile di Macerata una proroga di 360 giorni per l'ultimazione dei lavori. La richiesta era dovuta alla necessità che la scogliera si assestasse prima che venisse ricaricata e conformata al progetto così che i lavori sarebbero stati ultimati a fine estate del 1953. Così fu, e il 22 luglio i lavori vennero portati a compimento con un importo complessivo di L. 18.000.000 <sup>91</sup>.

Da una lettera del Comune di Civitanova Marche indirizzata al Ministero dei Lavori Pubblici si scopre che nel giugno del 1952 vennero eseguiti i lavori di dragaggio dello specchio d'acqua del porto rifugio. Nella stessa lettera si richiedeva inoltre di intervenire per il ripristino delle opere di difesa e protezione dello specchio d'acqua, così da garantire il mantenimento dei fondali. Nella stessa lettera si suggeriva inoltre di impiegare per il ripristino delle opere portuali danneggiate, le centinaia di massi di calcestruzzo presenti sull'arenile <sup>92</sup> Al 1952 le opere portuali esistenti consistevano quindi in: un pontile diga sul lato Sud, il quale si sviluppava per metri 315 dalla spiaggia di fronte alla pescheria sino a congiungersi con il risvolto Sud dall'antemurale preesistente; da una diga antemurale, in stato di abbandono dal 1936, che correva parallelamente alla spiaggia in direzione Sud-Est di metri 320, collegata a Sud con il pontile diga di cui appena accennato e necessitante di manutenzione; 450 massi di calcestruzzo, inizialmente destinati al banchinamento dell'antemurale e giacenti sulla spiaggia. Nello stesso anno venne redatto inoltre un progetto che prevedeva la costruzione di una diga che riparasse lo specchio d'acqua dai venti del settore Nord, impedendo così l'afflusso dei materiali causa dell'interrimento. La spesa stimata per i lavori era di L. 30.000.000<sup>93</sup>.

Nel 1953 il porto rifugio di Civitanova contava su cinquantacinque motope-

---

<sup>91</sup>Ibid., Relazione sul conto finale dei lavori, Ancona, 18 febbraio 1954, P.CIV. b.02, fasc. 1/2.

<sup>92</sup>Ibid., Lettera del Comune di Civitanova al Ministero dei Lavori Pubblici, Civitanova Marche, 26 novembre 1952, CIV. b.04, fasc. 1/4.

<sup>93</sup>Ibid., Relazione a corredo del progetto di completamento delle opere portuali – costruzione diga Nord, Civitanova Marche, 24 ottobre 1952, CIV. 7, fasc. 1/3.



scherecci per complessive 962 tonnellate e 3325 H.P.; parte di questo armamento era però dislocato in porti vicini, a causa delle difficoltà di ingresso e attracco in quello di Civitanova. In quell'anno venne presentato un progetto di massima dei lavori di sistemazione del porto rifugio di Civitanova, il quale contemplava le seguenti opere: sistemazione del molo foraneo Est, costruzione del molo foraneo Nord, costruzione della banchina lato terra, costruzione dell'avamposto, fornitura di impianto elettrico, bitte ed accessori ed escavazione del porto. L'importo complessivo del progetto era di L. 560.000.000. La Commissione per lo studio, la redazione e l'aggiornamento dei piani regolatori dei porti marittimi nazionali espresse parere sfavorevole. In realtà già nel 1946 era stato presentato un progetto su iniziativa di una società privata, la S.A. Cecchetti, con il quale venne studiato un possibile completamento del porto rifugio, che però venne scartato dalla Commissione. La perizia del 1953, seppur con alcune modifiche e aggiunte, riprendeva grosso modo le linee del vecchio progetto <sup>94</sup>.

Un nuovo progetto, riguardante la costruzione del molo Nord, di un muro paraonde sopra l'antemurale Est e di una banchina di attracco per il molo Sud, venne approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel gennaio del 1955. I lavori vennero affidati alla ditta Ingg. Gagliardi, Chiodoni e Bianchi di Ancona fondata nel 1938 e impegnata nelle opere portuali ancor prima dello scoppio della Seconda guerra mondiale. Nel corso della guerra acquisì l'appalto per la manutenzione di alcune opere nello scalo di Ancona e al termine del conflitto, come è il caso anche delle altre ditte, fu coinvolta nelle opere di ricostruzione dei vari porti marchigiani<sup>95</sup>. Cominciati nel 1955, i lavori terminarono nello stesso anno.

Nel 1933 il Comune di Civitanova fece costruire un antemurale posto a circa 450 metri al battente marino e lungo circa 330 metri con risvolti agli estremi convergenti verso la spiaggia di metri 80, con lo scopo di creare un porto rifugio

---

<sup>94</sup>Ibid., Relazione della Commissione per lo studio, la redazione e l'aggiornamento dei piani regolatori dei porti marittimi nazionali sul porto rifugio di Civitanova Marche, Civitanova Marche, 18 dicembre 1953, CIV. 7, fasc. 1/3.

<sup>95</sup>Giulianelli, *Porto e città. L'economia del mare ad Ancona dall'Unità al Duemila*, pp. 69-70.

per pescherecci. Tra il 1940 e il 1945, i bombardamenti aerei diretti ai natanti ricoverati all'interno dello specchio d'acqua, brillamento di mine contro la scogliera di protezione dell'antemurale e il minamento di un natante sito all'interno del porto carico di esplosivo provocarono la rottura parziale e il dissestamento pressoché completo del massiccio di coronamento e della scogliera, che perse in questo modo la sua originaria funzione. Nel corso delle mareggiate, le onde, scavalcando il manufatto, determinarono l'accumularsi di materiali sul fondale. Nel 1954 venne redatto un progetto di complessive L. 35.000.000 per la sistemazione dell'antemurale<sup>96</sup>.

Agli inizi del 1958, vennero eliminati i massi di pietra che avrebbero dovuto formare il basamento del braccio interno dell'antemurale, nei fatti mai realizzato, ad opera del frangirocce "Rubicone". I massi, collocati proprio all'imboccatura del porto, rappresentavano un ostacolo ed un pericolo per i motopescherecci tanto che uno di questi, denominato "Miss America", cercando rifugio nel porto, vi urtò contro affondando. Tra la fine del 1958 e gli inizi del 1959 vennero installati i fanali di via ed un nautofono. Giunti oramai a conclusione i lavori di completamento del porto rifugio, si ripresentò nuovamente il problema dell'interrimento dello specchio d'acqua, che aveva reso inaccessibile ai pescherecci più grandi l'accesso. Il Comune, a proprie spese, noleggiò per quasi un anno due draghe governative il "Tritone" e la "Vigilena", che vennero impegnate a pieno regime nell'attività di dragaggio del porto rifugio. A conclusione dei lavori di dragaggio e con la costruzione del mercato ittico agli inizi degli anni Sessanta il porto, finalmente accessibile anche ai motopescherecci più grandi, assunse un ruolo primario nella vita economica della città, auspicato tanto dalle Autorità locali quanto dalla cittadinanza<sup>97</sup>. Nel 1960, il porto di Civitanova Marche venne riconosciuto come porto rifugio di prima classe ed assegnato, da un punto di vista commerciale, alla seconda classe-quarta categoria<sup>98</sup>.

---

<sup>96</sup>Ibid., Relazione a corredo della perizia per i lavori di riparazione dell'antemurale Est, Civitanova Marche, 29 novembre 1954, CIV. 5, fasc. 1/2.

<sup>97</sup>Guarnieri, *Il porto rifugio tra progetti e fantasia*, pp. 127-128.

<sup>98</sup>Archivio di Stato di Ancona, «Fondo:: Ufficio speciale del genio civile per le opere marittime di Ancona», Lettera del Ministero dei Lavori Pubblici all'Ufficio del Genio Civile per le Opere

## 4.5 Il porto di San Benedetto del Tronto

Nel corso della Seconda Guerra Mondiale il porto rifugio di San Benedetto del Tronto venne pesantemente danneggiato da attacchi aerei e bombardamenti navali. Le distruzioni causate dai tedeschi in ritirata resero i moli e il tratto di banchina a terra che componevano il porto inservibili. Il molo Nord, banchinato, venne danneggiato in otto punti mentre quello Sud in cinque. La banchina di terra venne sconvolta a tal punto che, del porto, rimase lo specchio di mare interno. Il mancato dragaggio, aggravato dalla presenza di relitti sul fondale, rendeva difficoltoso l'accesso al porto. Sempre nel corso della ritirata i tedeschi danneggiarono i vari edifici presenti nel porto, tra cui la sede del Genio Civile, l'Ufficio Marittimo locale, il casotto della Guardia di Finanza e la Scuola di avviamento professionale a tipo marinaresco. Subirono danni anche due depositi privati di carburante (di proprietà rispettivamente della Ditta Salvi e della Ditta Bruni), la draga "Campania" venne affondata (fu in seguito recuperata e resa nuovamente operativa) all'ingresso del porto, gli impianti di illuminazione e idrico vennero distrutti e con essi anche la strada di accesso al porto e il piazzale antistante la pescheria divenuto impraticabile <sup>99</sup>.

I lavori di ripristino del porto rifugio ebbero subito inizio inizialmente sotto il Comando degli Alleati e poi sotto il Governo Nazionale. Il 15 maggio del 1945 vennero affidati all'impresa di Giovanni Giraldi da Senigallia i primi lavori di ricostruzione del porto rifugio. I lavori, riguardavano il molo Nord e consistevano principalmente nella demolizione di tratti di muri lesionati, sgombrò di materiale da portarsi a difesa della banchina esterna o a rifiorimento della banchina interna, posa di massi artificiali per il rifiorimento della scogliera e per il riempimento del fondo marino fino al livello del mare, nella ricostruzione del muraglione nei tratti relativi agli squarci ed a quelli lesionati e demoliti, ricostruzione dei tratti

---

Marittime di Ancona, Roma, 30 settembre 1960, Lettera del Ministero dei Lavori Pubblici all'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Ancona, Roma, 30 settembre 1960, PR b.12, fasc. 1/2.

<sup>99</sup>Ibid., Relazione sulle distruzioni in dipendenza della guerra, Ascoli Piceno, 29 ottobre 1952, b. 63.

di banchina. Per i lavori venne autorizzata una spesa di L. 6.740.000<sup>100</sup>. In corso d'opera si manifestarono difficoltà nel reperimento della nafta; ciò rese necessario rivolgersi al commercio e il prezzo di acquisto anziché essere di L. 20,00 al litro (prezzo di assegnazione) fu di L. 70,00 al litro. L'aumento del prezzo del carburante rese necessario l'impiego, autorizzato tramite una perizia suppletiva, di un'ulteriore somma già stanziata per imprevisti pari a L. 608.000. La problematica relativa alle forniture di carburante è testimoniata anche da un missiva del 9 giugno 1945 indirizzata all'Ufficio del Genio Civile, nella quale l'impresa di Giraldi evidenziava come il ritardo nell'assegnazione e consegna del combustibile rendesse difficoltoso portare a termine i lavori entro i termini stabiliti<sup>101</sup>. L'ultimazione dei lavori che doveva inizialmente avvenire il 15 settembre 1945 slittò al 31 maggio 1946. I lavori vennero sospesi il 13 settembre del 1945 a causa dell'impossibilità di reperire carburante a prezzi convenienti. Ripresero il 24 dello stesso mese, quando l'impresa di Giraldi riuscì a procurarsi in commercio nafta a sufficienza per il lavoro di tre o quattro giorni del pontone, sufficienti ad ultimare alcuni lavori. Per via dell'incapacità da parte dell'Ufficio del Genio Civile di Ascoli Piceno di fornire il cemento necessario al prosieguo dei lavori, l'impresa di Giraldi si trovò inoltre a richiedere due proroghe, una prima di cinque mesi e una seconda di uno. Il problema relativo alle forniture di calcestruzzo si aggravò al punto tale che in una relazione dell'Ufficio del Genio Civile di Ascoli Piceno, datata 10 aprile 1947, viene riportato di come l'impresa di Giraldi, asserendo che dalle mancate forniture gli fossero derivati danni complessivi pari a L. 800.000 da essa indipendenti, richiedesse che tale spesa gli venisse rimborsata<sup>102</sup>. Tale riserva venne rifiutata dall'Amministrazione.

A partire dagli inizi di novembre del 1945, Giraldi si occupò di un ulteriore lotto (quarto) di lavori necessari alla riparazione del porto rifugio. La perizia

---

<sup>100</sup>Ibid., Relazione, verbale di visita e certificato di collaudo, Ascoli Piceno, 18 gennaio 1947, b. 62.

<sup>101</sup>Ibid., Lettera dell'impresa Giraldi all'Ufficio del Genio Civile di Ascoli Piceno, Senigallia, 9 giugno 1945, b. 62.

<sup>102</sup>Ibid., Relazione riservata sulle riserve dell'impresa Giraldi, Ascoli Piceno, 30 dicembre 1947, b. 62.

contemplava la demolizione dei tratti di banchina danneggiati dal brillamento delle mine, la ricostruzione di un tratto di muraglione di basamento sul fondo marino, la ricostruzione della banchina e la posa di anelloni di ferro e delle bitte di ormeggio su tutta la lunghezza così da ripristinare il funzionamento del porto. I lavori, per i quali venne impegnata una somma pari a L. 8.000.000, dovevano essere portati a compimento entro il 5 aprile del 1948 ma una sospensione degli stessi tra il 21 novembre e il 30 gennaio, fece slittare l'ultimazione delle opere al 15 giugno del 1948. Esauriti i lavori contemplati dalla perizia principale, emerse la necessità di altri lavori non previsti riguardanti la sistemazione della strada di accesso al Molo Nord, la protezione delle cassette di derivazione dell'impianto elettrico del Molo, paraluce delle lampade e le porte in ferro per la latrina del Molo e per la scaletta d'accesso al muro paraonde. Per i lavori venne redatta una perizia suppletiva di importo pari a L. 1.111.500. Consegnati alla fine di marzo del 1949, i lavori vennero portati a compimento il 20 giugno dello stesso anno <sup>103</sup>. I bombardamenti delle truppe tedesche aprirono profondi squarci sulle banchine e sui muri paraonde del molo Nord. Il progetto di sistemazione delle opere (secondo lotto), affidato all'impresa di Giraldi agli inizi di febbraio del 1946, prevedeva una spesa pari a L. 7.040.000<sup>104</sup>. Il termine per l'ultimazione dei lavori inizialmente stabilito nel settembre del 1946 slittò di sette mesi e si conclusero solo agli inizi di aprile del 1947. Tra le cause che portarono allo slittamento dell'ultimazione dei lavori, la difficoltà nel reperire il cemento giocò un ruolo importante. Ad occuparsi del terzo lotto di lavori (riparazione di un tratto lungo metri 110 sito a metri 394 dalla radice) fu sempre Giraldi. L'importo del progetto era di L. 10.000.000 <sup>105</sup>.

Nello stesso anno l'impresa di Luigi Merli si occupò di ulteriori lavori per la riparazione del porto rifugio e degli edifici demaniali ivi siti. I lavori ebbero inizio a metà aprile del 1946. Agli inizi di luglio Merli richiese una proroga di tre mesi

---

<sup>103</sup>Ibid., Verbale di consegna dei lavori, San Benedetto del Tronto, 28 marzo 1949, b. 62

<sup>104</sup>Ibid., Stato finale dei lavori, Ascoli Piceno, 18 marzo 1947, b. 64.

<sup>105</sup>Ibid., Relazione sulla riparazione dei danni al molo Nord del porto di San Benedetto del Tronto, Ascoli Piceno, s.d., b. 64.

per l'ultimazione dei lavori a causa della difficoltà nel reperire i materiali e del continuo passaggio delle truppe alleate con i loro veicoli. Una ulteriore proroga di tre mesi venne richiesta e concessa nell'ottobre del 1946, sempre a causa delle difficoltà riscontrate nel reperimento dei materiali. I lavori vennero portati a compimento agli inizi di gennaio del 1947 <sup>106</sup>.

Tra la fine di dicembre del 1947 e gli inizi del 1949, la ditta di Giovanni Giraldi si occupò della sistemazione della banchina interna al molo (dalla progressiva 127 alla 231 partendo dalla radice). I lavori, che sarebbero dovuti terminare nel giugno del 1948, rimasero sospesi per sei mesi a causa del maltempo e del mancato completamento dei lavori del quarto lotto. La spesa impegnata per il progetto fu pari a L. 13.400.000. Si resero successivamente necessari lavori ulteriori, per i quali venne redatta una perizia suppletiva alla principale di importo pari a L. 1.385.650. I lavori suppletivi, consegnati il 28 marzo del 1949, si conclusero alla fine di giugno dello stesso anno <sup>107</sup>.

Nel corso dell'esercizio 1946-1947 si provvide ai lavori di manutenzione ordinaria del porto rifugio (ripristino della scogliera mediante massi artificiali e del muro paraonde) e alla ricostruzione del casotto della Guardia di Finanza. L'ammontare complessivo della perizia era di L. 3.000.000 di cui 800.000 destinate alla ricostruzione del casotto della Guardia di Finanza del porto, pesantemente danneggiato dai bombardamenti <sup>108</sup>. A causa dei depositi edilizi e dei materiali pescherecci, la visuale sul porto e sullo specchio d'acqua dal casotto risultava insoddisfacente e le sue funzioni di sorveglianza venivano così inficiate. Per questa ragione si preferì localizzare il casotto alla radice del molo Sud. Da una relazione del gennaio del 1949 si evince che la spesa destinata al casotto venne poi ridotta a L. 566.000, conseguentemente ad una riduzione nelle dimensioni dell'edificio che

---

<sup>106</sup>Ibid., Verbale di ultimazione dei lavori, Ascoli Piceno, 10 febbraio 1947, b. 62.

<sup>107</sup>Ibid., Relazione del Direttore dei lavori a corredo dello stato finale, Ascoli Piceno, 2 ottobre 1951, b. 64.

<sup>108</sup>Ibid., Relazione sui lavori per la manutenzione ordinaria del porto di San Benedetto del Tronto e sulla ricostruzione del casotto della Guardia di Finanza, Ascoli Piceno, 17 febbraio 1947, b. 1900.

vennero riportate a quelle prebelliche <sup>109</sup>. Sempre nel corso dell'esercizio 1946-1947, con perizia urgente, vennero previste opere di manutenzione al molo Sud del porto rifugio; a causa del cedimento del fondo marino, infatti, parte della scogliera esterna e banchine erano state ingoiate, indi per cui si rendevano necessarie opere per la rifioritura della scogliera e della ricostruzione di alcuni tratti di banchina. L'importo messo a disposizione con la perizia era di L. 6.000.000 <sup>110</sup>.

Fatture e corrispondenza varia testimoniano la ricostruzione della palazzina della regia delegazione di spiaggia nel corso del 1946, mentre nel corso del 1947 vennero eseguiti lavori di sistemazione all'edificio sede dell'Ufficio del Genio Civile e della Scuola di Avviamento Professionale per marinai per un importo complessivo pari a L. 6.000.000 <sup>111</sup>. Tra il 1946 e il 1947 si provvide all'escavazione dei fondali del porto rifugio (dalla zona numero uno alla numero sedici compresa) per mezzo dell'idroscaricatore "Campania" <sup>112</sup>. Vennero previste opere di escavazione anche per l'esercizio successivo: i lavori ebbero inizio il 2 febbraio 1948 e si conclusero il due luglio dello stesso anno. Per i lavori venne impiegata la draga "Etruria" <sup>113</sup>. Il 5 marzo del 1948 l'Associazione Armatori Motopescherecci richiese, che la draga "Etruria" si occupasse dell'escavazione all'imboccatura del porto anziché dell'interno in quanto, in considerazione della possibilità di eventi meteorologici avversi, il porto rifugio doveva essere di agevole accesso. Poche settimane prima, infatti, alcuni motopescherecci erano stati costretti a rifugiarsi altrove mentre altri, tentando l'attracco, avevano invece subito danni alle chiglie.

Nel corso dell'esercizio 1947-1948 vennero eseguiti inoltre opere di manutenzione ordinaria del molo Sud da parte dell'impresa di Giovanni Giraldi. I lavori

---

<sup>109</sup>Ibid., Relazione sulla ricostruzione dei casotto della Guardia di Finanza, Ascoli Piceno, 24 gennaio 1949, b. 766-105.

<sup>110</sup>Ibid., Relazione a corredo della perizia per i lavori urgenti di manutenzione ordinaria del molo Sud, Ascoli Piceno, s.d., b. 766-105.

<sup>111</sup>Ibid., Fattura della ditta Clemente Paris alla sezione distaccata di San Benedetto del Tronto del Genio Civile di Ascoli Piceno, San Benedetto del Tronto, 15 giugno 1946, b. 766-105.

<sup>112</sup>Ibid., Relazione sui lavori di escavazione nel porto San Benedetto del Tronto, Ascoli Piceno, 10 settembre 1947, b. 766-105.

<sup>113</sup>Ibid., Verbale di ultimazione dei lavori, San Benedetto del Tronto, 2 luglio 1948, b. 766-105.

contemplati nel progetto, per cui venne prevista una spesa pari a L. 8.000.000, si conclusero nel luglio del 1948 <sup>114</sup>. Ad essi si aggiunse poi una perizia suppletiva di importo pari a L. 1.320.000 e i lavori vennero offerti allo stesso Giraldi, già impegnato in quelli principali e con a sua disposizione mezzi e materiali idonei allo scopo. I lavori contemplavano l'esecuzione di alcune opere al molo Nord <sup>115</sup>.

Anche per l'esercizio 1948-1949 venne redatta una perizia che contemplava lavori di escavazione del porto rifugio soggetto a frequenti fenomeni di insabbigliamento. L'importo della perizia era di L. 74.762.662 <sup>116</sup>. Agli inizi di dicembre del 1949 ebbero inizio i lavori di prolungamento del molo Sud (primo e secondo lotto) per le difese foranee del porto rifugio. Ad occuparsene fu l'impresa di Giovanni Giraldi che portò a compimento i lavori il primo luglio del 1950, un mese dopo il tempo inizialmente stabilito per l'ultimazione dei lavori. L'importo della perizia era di L. 7.000.000 <sup>117</sup>.

Tra il novembre del 1949 e la fine di giugno del 1950 la società anconetana La Dorica si occupò dei lavori di manutenzione alle opere d'arte del porto rifugio per un importo pari a L. 8.000.000 <sup>118</sup>. La cooperativa La Dorica sorse all'indomani della liberazione su iniziativa di un gruppo di palombari che, impiegando barche in legno e a remi ed un solo motopeschereccio, si dedicava alla rimozione dei relitti dai fondali<sup>119</sup>. La stessa ditta si occupò anche della manutenzione della banchina e del muro paraonde tra l'aprile e l'ottobre del 1950 per L. 2.600.000<sup>120</sup>.

In una relazione a corredo di una perizia dell'aprile 1950 vennero preventiva-

---

<sup>114</sup>Ibid., Certificato di ultimazione dei lavori, Ascoli Piceno, 30 luglio 1948, b. 766-106.

<sup>115</sup>Ibid., Relazione a corredo della perizia suppletiva e di variante alla principale, Ascoli Piceno, 1948, b. 766-106.

<sup>116</sup>Ibid., Perizia metrica per i lavori di escavazione del porto di San Benedetto del Tronto, Ascoli Piceno, 4 ottobre 1948, b. 766-105.

<sup>117</sup>Ibid., Certificato di ultimazione dei lavori, San Benedetto del Tronto, 1 luglio 1951, b. 766-106.

<sup>118</sup>Ibid., Terzo stato di avanzamento dei lavori, Ascoli Piceno, 20 maggio 1950, b. 766-106.

<sup>119</sup>Giulianelli, *Porto e città. L'economia del mare ad Ancona dall'Unità al Duemila*, p. 70.

<sup>120</sup>Archivio di Stato di Ascoli Piceno, «Fondo:: Ufficio del Genio Civile di Ascoli Piceno», Relazione del Direttore dei lavori a corredo dello stato finale, Ascoli Piceno, s.d., b. 766-106.



ti una serie di lavori di escavazione del porto <sup>121</sup>. Poiché venne ritenuto inutile provvedere all'escavazione dell'intero bacino portuale, il lavoro fu suddiviso in tre zone: la zona A, imboccatura del porto (venne scavata tra il settembre e il dicembre del 1948 ma si insabbiò poco dopo); la zona B, ovvero la zona d'attracco (anch'essa già scavata dalla draga "Etruria"); la zona C, ovvero la zona davanti al costruendo scalo d'alaggio. I lavori relativi alle prime due zone vennero considerati estremamente urgenti, di carattere ordinario quelli dell'ultima zona. L'importo della perizia era di complessive L. 92.250.000 da far gravare sugli esercizi 1949-1950 e 1950-1951. Nel dicembre del 1949, nel corso di escavazioni ad opera della draga "Famagosta", vennero recuperati dal fondo del mare due ordigni esplosivi del peso di circa 10 chili ciascuno.

Nel 1951, a seguito di continue richieste da parte di marittimi ed industriali addetti alle costruzioni navali vennero eseguite alcune opere di escavazione al fine di rendere più sicure le manovre in porto e il varo dei natanti ed aumentare la capacità ricettiva dello specchio d'acqua. La perizia prevedeva lavori di escavazione ordinari della zona C1 di importo pari a L. 13.646.250 e della zona C2 per L. 23.221.125<sup>122</sup>. In particolare, all'escavazione straordinaria della zona C2 si provvede per la necessità di fornire profondità sufficiente al costruendo scalo d'alaggio per il varo dei natanti. Nell'agosto del 1951 l'Associazione Armatori MM/PP, richiese che venissero date disposizioni affinché la draga "Vigilena", giunta da poco in porto, provvedesse all'escavazione di alcuni banchi di sabbia prospicienti il cantiere "Marchegiani e Sciarra"<sup>123</sup>. Tale richiesta venne avanzata in quanto necessaria a garantire il varo in sicurezza di due natanti e a far sì che questo potesse avvenire con solenne cerimonia data la presenza di Autorità di Governo. L'Associazione si dichiarò inoltre pronta a rimborsare le spese dell'opera all'Uf-

---

<sup>121</sup>Ibid., Relazione a corredo della perizia per i lavori di escavazione del porto di San Benedetto del Tronto, Ascoli Piceno, 19 aprile 1950, b. 766-106.

<sup>122</sup>Archivio di Stato di Ascoli Piceno, «Fondo: Ufficio del Genio Civile di Ascoli Piceno», Relazione a corredo della perizia metrica per i lavori di escavazione straordinaria del porto di San Benedetto del Tronto, Ascoli Piceno, 10 marzo 1951, b. 766-106.

<sup>123</sup>Ibid., Lettera dell'Associazione Armatori MM/PP indirizzata all'Ufficio del Genio Civile di Ascoli Piceno, San Benedetto del Tronto, 23 agosto 1951, b. 766-106.

ficio del Genio Civile o all'Ufficio Escavazione Porti. Con missiva del settembre 1951, il Ministero dei Lavori Pubblici si dichiarò disposto a mettere a disposizione del cantiere Marchegiani e Sciarra la draga Vigilena cosicché questi potessero procedere ai lavori di escavo necessari al galleggiamento di due motopescherecci di nuova costruzione. Trattandosi di lavoro riconducibile ad interessi privati le spese per l'operato della draga erano a carico dei richiedenti. La draga poteva essere messa a disposizione in qualsiasi momento, previo versamento al Servizio Escavazione Porti di Bari di L. 8.760 per ogni ora di lavoro.

Dalla corrispondenza tra la sede distaccata del Genio Civile a San Benedetto del Tronto e la principale di Ascoli Piceno, nell'aprile del 1951, emerge come tra la metà di giugno e la fine di agosto del 1951, il porto rifugio ospitò quattro dragamine (40 metri di lunghezza ognuno). Dalla sezione distaccata si richiese di provvedere all'escavazione del tratto in cui sarebbero stati ormeggiati i natanti. All'epoca della corrispondenza, in porto, era presente la draga "Vigilena" (comandante Tandurella Giacomo) che aveva quasi ultimato i lavori di escavazione all'imboccatura del porto; di lì a poco, con l'arrivo della draga "Istria", avrebbe avuto inizio anche la manutenzione del canale lungo la banchina Nord. L'imminente partenza della draga "Vigilena", diretta a Crotona terminati i lavori a San Benedetto del Tronto, portò la sezione del Genio Civile di San Benedetto a richiedere che si ottenessero disposizioni da parte del Ministero competente poiché di provvedesse anche all'escavazione del tratto destinato all'ormeggio delle dragamine. A metà maggio venne data disposizione affinché la draga "Vigilena" provvedesse all'esecuzione dei lavori richiesti.

Nel 1952 vennero previsti lavori di escavazione in due zone. La prima, richiesta dalla marina militare, riguardava l'escavazione della zona destinata all'attracco di sei dragamine, così che fosse resa possibile la comunicazione tra le navi e la banchina mediante passerella. La seconda zona, inquadrata nello specchio di mare antistante il braccio estremo del molo Nord, nonostante fosse ritenuta non indispensabile, era in realtà di massima utilità in quanto avrebbe evitato il pericolo che per condizioni di mare o vento avverse o per errori di manovra le navi incappassero in qualche incidente. L'opera inoltre avrebbe ridotto la spesa per

la perizia di completamento per lo scavo delle fondazioni della nuova banchina allargata. Oltre agli scavi venne prevista la rimozione dei relitti di due pescherecci che formavano “secche” all’interno del porto come anche il salpamento di alcuni massi che ingombravano la seconda zona. L’importo della perizia per i lavori era di L. 8.730.000 <sup>124</sup>.

Nel 1950, l’impresa di Vico Fratalocchi si occupò dell’installazione dell’impianto di illuminazione elettrica nel Casotto della Guardia di Finanza per un importo pari a L. 36.000<sup>125</sup>.

Nel corso dello stesso anno, a ottobre, La Dorica diede avvio ai lavori di manutenzione ordinaria del porto rifugio che terminarono nel giugno dell’anno successivo, con circa due mesi di anticipo sul termine inizialmente stabilito. L’importo del progetto era di L. 3.230.000 <sup>126</sup>.

Tra la fine di dicembre del 1951 e gli inizi di maggio del 1952 la società anconetana La Dorica si occupò di alcune opere di manutenzione ordinaria al molo Sud del porto rifugio (importo perizia L. 6.100.000). Per la conclusione dei lavori, che dovevano essere inizialmente ultimati nel marzo del 1951, l’impresa La Dorica richiese una proroga di sessanta giorni dato il perdurare delle condizioni atmosferiche avverse che impedivano il regolare svolgimento dei lavori e della ristrettezza del piazzale per la confezione dei massi. Con un progetto del valore di L. 27.000.000, dal gennaio del 1951, la ditta La Dorica fu impegnata per un anno nei lavori di sistemazione di un tratto di banchina del molo Nord. I lavori vennero portati a compimento nel gennaio del 1952 <sup>127</sup>.

Nel corso del 1951 ebbero inizio i lavori di sistemazione dell’edificio adibito a Ufficio Marittimo del porto rifugio. Come si evince da una relazione, allo scopo, vennero redatte due perizie <sup>128</sup>: una di importo pari a L. 5.722.500 e una secon-

---

<sup>124</sup>Ibid., Relazione a corredo della perizia metrica dei lavori di escavazione straordinaria nel porto di San Benedetto del Tronto, Ascoli Piceno, 28 maggio 1952, b. 766-106.

<sup>125</sup>Ibid., Certificato di regolare esecuzione, Ascoli Piceno, s.d., b. 766-105.

<sup>126</sup>Ibid., Stato finale dei lavori, Ascoli Piceno, 11 aprile 1950, b. 766-106.

<sup>127</sup>Ibid., Relazione del Direttore dei Lavori a corredo dello stato finale, San Benedetto del Tronto, 28 marzo 1952, b. 766-106.

<sup>128</sup>Ibid., Lettera dell’Ufficio del Genio Civile di Ascoli Piceno al Provveditorato regionale per

da pari a L. 990.000 approvate nel corso del 1950. Tra il gennaio del 1951 e il luglio dello stesso anno la ditta di Carosi Galliano si occupò dei lavori inerenti le opere murarie, mentre quella di Clemente Paris delle opere di falegnameria (fornitura infissi). Gli importi necessari ai lavori erano quelli contemplati dalla prima perizia. Nel 1952, venne approvata una ulteriore perizia necessaria al completamento dell'edificio e di importo complessivo pari a L. 2.400.000 <sup>129</sup>. La cifra venne ripartita e destinata a lavori vari: opere murarie, opere di falegnameria, impianto di riscaldamento e costruzione di inferriate, scale e ringhiere. Le ditte di Carosi e di Paris, tra l'ottobre e il dicembre del 1952, tornarono a occuparsi di nuovo rispettivamente delle opere murarie e di quelle di falegnameria necessarie al completamento dell'edificio. Tra la fine di dicembre del 1952 e la fine di gennaio del 1953 la ditta di Emidio Lattanzi si occupa del ripristino dell'impianto di riscaldamento (al primo piano), mentre l'anno successivo, nel 1954, Rizzoli Alceste si occupò dell'installazione dell'inferriata di recinzione in ferro dell'edificio. In realtà primi lavori effettuati per la ricostruzione dell'Ufficio risalgono ad un periodo antecedente il 1949. Da una relazione redatta nell'ottobre del 1949, infatti, si legge di come per la palazzina, sede dell'Ufficio e visibilmente danneggiata dagli eventi bellici, siano stati eseguiti i principali lavori di restauro, ma non i lavori relativi al decoro e conservazione dell'edificio, quali tinteggiatura alle pareti, riparazione di infissi e la loro verniciatura, sostituzione dei vetri. Con la perizia, oggetto della relazione, si voleva provvedere all'esecuzione di queste piccole opere con un importo impegnato pari a L. 160.000 completando così la sistemazione dell'edificio <sup>130</sup>. Solo successivamente vennero approvate le perizie di cui sopra. Fratolocchi Vico, nel 1951, provvide all'installazione dell'impianto di illuminazione dell'Ufficio Marittimo per un importo pari a L. 40.000.

Nel corso dell'esercizio 1951-1952 venne approvata una perizia per la manutenzione ordinaria del porto rifugio. La perizia, di importo pari a L. 6.300.000,

---

le Opere Pubbliche nelle Marche, Ascoli Piceno, 1 aprile 1952, b. 1140.

<sup>129</sup>Ibid., Relazione a corredo della perizia per i lavori di ricostruzione dell'Ufficio Marittimo nel porto di San Benedetto del Tronto, Ascoli Piceno, s.d., b. 1140.

<sup>130</sup>Ibid., Relazione a corredo della perizia per i lavori di manutenzione ordinaria nell'esercizio 1950-1951, Ascoli Piceno, 17 ottobre 1949, b. 1140.

contemplava lavori di ampliamento della banchina del molo Nord così da migliorare le possibilità di attracco dei natanti specie in condizioni di mare agitato. Vennero inoltre previsti lavori minori quali ad esempio il rifiorimento della scogliera esterna del molo Nord, costruzione di tratti di berma esterna per il consolidamento della struttura di scogliera e la formazione di un accesso a tergo del muro paraonde<sup>131</sup>. Al marzo del 1952 l'entrata del porto rifugio di San Benedetto del Tronto era segnalata con due fanali, rosso e verde, di appena quattro miglia di portata luminosa, oltre ad un terzo fanale che si prevedeva di spostare mano a mano che il molo Sud avanzava in mare. Il numeroso ceto marinaresco locale fece più volte appello agli Enti competenti affinché si provvedesse all'installazione di un faro con una portata luminosa di almeno 14-15 miglia. Nel dicembre del 1951 il Comandante della zona fari di Venezia, originario di San Benedetto del Tronto, si recò insieme ad un funzionario dell'Ufficio del Genio Civile sezione di San Benedetto ed altri interessati in alcuni luoghi reputati idonei all'installazione di un faro di considerevole portata, nello specifico: alla casa del pescatore, alla Scuola di Avviamento Professionale di tipo marinaro, in una zona posta sull'arenile ad Est del cantiere P. Cidonio, località site sull'arenile demaniale nell'ambito del porto ed infine a Sud Ovest dell'abitato nei pressi della Croce monumentale sulla punta terminale di una collina all'altezza di circa 90 metri sul livello del mare. In tale occasione venne reputato come luogo idoneo la posizione sita alla radice del molo Sud del porto. Di eguale opinione fu anche l'ingegnere di sezione della sezione distaccata del Genio Civile a San Benedetto: nonostante la collocazione in collina garantisse in assoluto una portata luminosa superiore rispetto a quella consentita dal luogo prescelto, la posizione vicina all'imboccatura del porto rendeva il faro idoneo anche all'avvistamento e allineamento del naviglio in arrivo <sup>132</sup>. In risposta ad una lettera del Ministero della Difesa (Divisione Fari), con la quale veniva richiesta la costruzione del faro e degli annessi alloggi, il Provveditorato

---

<sup>131</sup>Ibid., Relazione a corredo della perizia per lavori urgenti di manutenzione ordinaria del porto di San Benedetto, Ascoli Piceno, 10 novembre 1951, b. 766-106.

<sup>132</sup>Ibid., Lettera della sezione distaccata del Genio Civile a San Benedetto del Tronto all'Ufficio del Genio Civile di Ascoli Piceno, San Benedetto del Tronto, 2 febbraio, s.d., b. 766-106.

regionale alle Opere Pubbliche fece sapere che, nonostante la spesa prevista di L. 20.000.000 fosse a completo carico dello Stato, per gli esercizi 1951-52 e successivo non erano previste assegnazioni di fondi per nuove costruzioni, motivo per cui ogni intervento era al momento precluso <sup>133</sup>. L'attuale faro entrò in funzione nel 1957 e venne costruito dalla ditta di Adolfo Pazzaglia per conto dell'Ufficio del Genio Civile di Ancona. A partire dagli anni Sessanta si assisté ad un cambiamento nelle caratteristiche e nelle tecniche di pesca che passò da "mediterranea" a "oceanica". Ciò comportò un mutamento nelle caratteristiche e nelle attrezzature dei natanti oltre che ad un incremento delle attività commerciali, che raggiunsero nel corso del decennio successivo i massimi livelli di espansione e di produttività.

---

<sup>133</sup>Ibid., Lettera del Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche nelle Marche al Ministero dei Lavori Pubblici, Direzione generale Opere Marittime, Ancona, 9 aprile 1952, b. 766-106.



## Conclusioni

Sul finire degli anni Cinquanta si fece evidente il divario esistente tra l'incremento dei traffici marittimi e lo sviluppo infrastrutturale e delle attrezzature nei porti nazionali. Le distruzioni belliche interessarono non solo le opere foranee e quelle fondamentali, come banchine o fari ma anche gli edifici demaniali, le attrezzature essenziali alla ricezione delle merci, le officine di riparazione e i bacini di carenaggio, gru e sollevatori meccanici nonché gli specchi acquei per via dell'ingombro delle navi affondate e della presenza sul fondo di mine e bombe inesplose. Il problema della ricostruzione era stato però affrontato nelle condizioni e con le disponibilità di un Paese prostrato dalla guerra e soprattutto la carenza di adeguati mezzi economici aveva condotto ad una ricostruzione manchevole rispetto alle nuove esigenze. I criteri che ispirarono gli interventi inoltre erano legati più al passato che al futuro: ciò portò sostanzialmente ad un'opera di ripristino di quanto era andato distrutto. Non si tenne in sufficiente considerazione, invece, l'evoluzione sperimentata dai traffici marittimi sul finire degli anni Cinquanta che richiedeva infrastrutture più adeguate e attrezzature moderne. Al termine degli anni Cinquanta, le esigenze maggiormente sentite dagli operatori portuali vertevano su tre punti principali: adeguamento delle attrezzature, aumento della produttività dei servizi portuali e riduzione dei costi, in particolare di quelli legati alla manipolazione delle merci. Terminata la fase di ricostruzione, che aveva impegnato lo Stato per circa 60 miliardi di Lire si provvide, tra il 1958 e il 1959, ad un primo tentativo di ammodernamento delle infrastrutture portuali ma lo stanziamento di 24 miliardi di Lire, di carattere straordinario, fu sufficiente a fronteggiare unicamente le circostanze più urgenti. Ad aggravare la funzionalità e operatività dei porti nazionali, inoltre, contribuiva spesso la scarsità delle vie di comunicazione tra porti e centri principali di destinazione o smistamento. Collegato al tema dello sviluppo portuale importante fu inoltre il dibattito che si accese attorno alla questione delle autonomie funzionali tra fine anni Cinquanta e inizio anni Sessanta. Grazie ad esse le industrie operanti all'interno dei porti avrebbero potuto impiegare per le operazioni manodopera propria, senza avvalersi delle



compagnie portuali.

Le opinioni sulle autonomie funzionali erano diverse: secondo alcuni altro non erano che un tentativo di privatizzazione di un servizio pubblico, quale era quello portuale; altri le ritenevano essenziali in quanto strumento utile per la riduzione dei costi e per fermare il monopolio del lavoro portuale; altri ancora, invece, le ritenevano necessarie solo in presenza di specifiche circostanze e, in generale, solo nel caso di grandi gruppi industriali come un utile supporto alla concorrenza tra i porti nazionali e con i porti esteri.

Il caso dei porti marchigiani minori è in linea con quanto sperimentato a livello nazionale seppur con le dovute differenze date dalle dimensioni e dal tipo di attività in essi prevalentemente svolta. In tutti i porti minori del litorale marchigiano si svolgeva principalmente attività peschereccia e molte caratteristiche e necessità erano quindi comuni a tutti. Anche nel caso in esame, gli interventi di ricostruzione realizzati al termine del Secondo conflitto mondiale si sostanziarono principalmente nel ripristino di quanto andato distrutto e, al termine degli anni Cinquanta, la condizione di inadeguatezza di questi porti emerse nella sua interezza.

Tra le cause, sicuramente una manutenzione rivolta molto spesso alla sistemazione piuttosto che all'ammmodernamento, la mancanza di un piano di sviluppo organico dei porti che tenesse conto delle potenzialità di sviluppo locali e regionali e, senza dubbio, la scarsità di mezzi finanziari. Sul finire degli anni Cinquanta, le difficoltà incontrate dalla marineria e dalle maestranze locali, in tutti i porti in esame, non erano infatti da imputare alla mancanza di infrastrutture quanto piuttosto alla loro inefficienza, unitamente a quella degli impianti e delle attrezzature. La rapidità con cui il progresso tecnologico avanzò a partire da inizio anni Cinquanta, infatti, le rese ben presto obsolete di fronte alle mutate esigenze delle tecniche di pesca e delle caratteristiche del naviglio. Le stesse infrastrutture, nonostante rievocino spesso un'ideale di durata e funzionalità perenni, misero ben presto in evidenza la necessità di ammodernamenti tempestivi e organici che, nel caso e nel periodo in esame, vennero solo in parte eseguiti. Era necessario indagare il servizio reso da ciascuno di questi porti così da comprendere il con-

tributo e le potenzialità di sviluppo potendo effettuare così investimenti mirati all'ammmodernamento e potenziamento dei porti.

Un altro aspetto da considerare era quello degli investimenti in funzione del loro sviluppo, in relazione alle prospettive di crescita locali e della regione. Il minimo comune denominatore tra i porti in esame è stato constatato essere l'attività peschereccia ma soprattutto nei casi di Pesaro, Fano e San Benedetto del Tronto, in misura più o meno rilevante, esistevano anche alcuni movimenti per il commercio e l'approvvigionamento via mare di importanti industrie operanti nei rispettivi entroterra.

Nel caso della provincia di Pesaro, ad esempio, erano presenti piccole e medie aziende dedite all'artigianato e operanti ad esempio nel settore del legno, del tessile o della carta oltre ad una serie di prolifici cantieri per la costruzione e riparazione di navi di piccolo e medio tonnellaggio e aziende impegnate nella petrolchimica (Navigazione Montanari per esempio). In questo contesto si inserivano i casi di Pesaro e Fano. Nonostante Pesaro, unico porto di rilievo commerciale tra Ravenna e Ancona, subito dopo il termine del Secondo conflitto mondiale avesse sperimentato un progressivo incremento nei suoi traffici marittimi, a causa delle sue condizioni, non era in grado di rispondere né alle esigenze dei movimenti commerciali né a quelle dell'attività cantieristica. Il porto si caratterizzava infatti per la presenza di strutture in deperimento, di attrezzature e impianti inadeguati, per i cedimenti di tratti di banchina e per la mancanza di fondali, risultato di anni di trascuratezza e di manutenzione sporadica e di poca utilità.

Anche a Fano, secondo porto della provincia per importanza, la situazione non si discostava di molto. Nonostante fosse un importante centro per la produzione ittica e da sempre costituisse una importante risorsa per la popolazione fanese, la penuria e inadeguatezza delle sue attrezzature, la scarsità di fondali e la mancanza di opere foranee di protezione pregiudicavano sia lo svolgimento delle attività più importanti che le sue possibilità di sviluppo.

Il porto di San Benedetto del Tronto, centro di assoluto rilievo nella produzione ittica regionale e nazionale, si confrontava con vincoli analoghi: una

inadeguatezza dei fondali, delle attrezzature e degli impianti tale da compromettere la funzionalità del porto stesso. A San Benedetto del Tronto il problema dell'interrimento era giunto a livelli tali da rendere difficoltoso l'attracco e talvolta impedire l'ingresso ai pescherecci atlantici e alle navi di medio tonnellaggio in generale. Questi pescherecci erano talvolta costretti a fare scalo in altri porti e il rischio era che con il tempo gli armatori avrebbero spostato le loro attività in porti meglio serviti. Gli interventi auspicati riguardavano il dragaggio degli specchi acquei e il potenziamento degli impianti, delle attrezzature e delle infrastrutture per favorire le operazioni legate alla pesca ma anche quelle legate ai traffici commerciali. Esistevano infatti nell'entroterra piceno alcune industrie di rilievo che avrebbero potuto trarre beneficio dallo scalo sanbenedettese sia per l'approvvigionamento delle materie prime che per la commercializzazione via mare dei loro prodotti.

Il porto rifugio di Civitanova Marche al termine degli anni Cinquanta era ancora in condizioni precarie. Sul finire del decennio contava su un centinaio di motopescherecci e un'altra cinquantina di natanti era ormeggiata in altri porti in attesa che le condizioni dello scalo migliorassero. I problemi più rilevanti erano collegati all'interrimento dei fondali, alla pericolosità dell'imboccatura del porto (soprattutto nel caso di mal tempo) e alla necessità di un maggior numero di banchine di attracco. Nonostante ciò, il porto rifugio era impegnato nelle attività della pesca e agli inizi degli anni Sessanta esistevano a Civitanova anche diversi cantieri per la costruzione di motopescherecci in legno e di imbarcazioni da diporto, cantieri di raddobbo, officine meccaniche, e piccole attività artigianali collegate alle attività della pesca e delle costruzioni navali. Queste attività rappresentavano una fonte di sostentamento importante per gli abitanti di Civitanova e una opportunità di sviluppo ulteriore per il porto rifugio. Per sfruttare appieno queste potenzialità era però necessario intervenire per migliorare le condizioni di operatività del porto.

Infine, anche nel caso del porto canale di Senigallia, dove l'attività principale era quella della pesca, le condizioni di attrezzature, impianti e infrastrutture erano analogamente agli altri casi esaminati inadeguate. Di rilievo nello scalo

senigalliese era l'attività del Cantiere Navalmecanico aperto verso la fine degli anni Quaranta.

Originariamente impegnato in riparazioni e modifiche di navi, nel corso degli anni passò alla costruzione di pescherecci oceanici e mediterranei, di motonavi, di rimorchiatori ed altro, commissionate sia da società italiane che estere, fungendo al contempo (e con esso anche il Cantiere Escavazione Porti) da catalizzatore per la manodopera locale. Allo scadere degli anni Cinquanta l'accesso alle due darsene del porto canale di Senigallia era alquanto difficoltoso come incerto era l'ormeggio che esse offrivano. Il frequente interrimento degli specchi d'acqua, per il quale si rendeva necessaria una pressoché costante escavazione, rendeva inoltre incerta la capacità ricettiva del porto e limitava le manovre in porto. Soprattutto nel caso del porto canale di Senigallia non vi furono particolari interventi per un suo sviluppo alternativo ma rimase legato principalmente all'attività peschereccia tramite la quale soddisfaceva la domanda dei cittadini e delle attività commerciali locali.

La pesca fu e rimarrà poi l'attività principale di ognuno di questi porti. Oltre a garantire la loro vitalità tutto l'anno, aveva importanti risvolti anche a livello sociale. Il lavoro della pesca era soprattutto artigianale e familiare e tutti all'interno della famiglia, in genere molto numerosa, erano impegnati in questa attività a diverso titolo: gli uomini salpavano per il mare, le donne cucivano le reti e le vele e, insieme agli anziani, trasportavano e vendevano il pescato. Attorno al porto esistevano quartieri abitati unicamente dai pescatori e le loro famiglie, ciascuno con i propri usi e costumi (ad esempio il Rione Porto a Senigallia o El Gugul a Fano). A partire dagli anni Sessanta poi cominciò a svilupparsi anche se con molta lentezza la nautica da diporto che negli anni successivi assieme alla cantieristica e alla pesca sarà una tra le tra attività principalmente svolte nei porti minori del litorale marchigiano.



# Bibliografia

- Balcer, Giovanni. *L'economia italiana. Evoluzione, problemi e paradossi*. Feltrinelli, 1997.
- Castronovo, Valerio. *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento al 2020*. Piccola Biblioteca Einaudi, 2021.
- Ciocca, Pierluigi. *Storia dell'IRI. L'IRI nell'economia italiana*. Editori Laterza, 2015.
- Flore, Vito Dante. *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte II: L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*. Bollettino Informazioni Marittime, 1970.
- *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte III: L'inserimento nei mercati internazionali*. Bollettino Informazioni Marittime, 1973.
- Ginsborg, Paul. *Storia d'Italia dal dopoguerra ad oggi*. Piccola Biblioteca Einaudi, 2006.
- Giulianelli, Roberto. *Porto e città. L'economia del mare ad Ancona dall'Unità al Duemila*. Franco Angeli, 2022.
- Graziani, Augusto. *Lo sviluppo dell'economia italiana. Dalla ricostruzione alla moneta europea*. Bollati Boringheri, 2000.
- Montesi, Barbara, Massimo Papini e Paolo Giovannini (a cura di). *Le Marche dalla ricostruzione alla transizione (1944-1960)*. Il lavoro editoriale, 1999.



# Sitografia

- Antonelli, Cristiano et al. *Collana storia della Banca d'Italia. Innovazione tecnologica e sviluppo industriale nel secondo dopoguerra*. 2001. URL: <https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/collana-storica/contributi/contributi-10/CSBI-contributi-10.pdf>.
- Banca d'Italia. *Relazione del governatore alla Adunanza generale ordinaria dei partecipanti*. 1945. URL: [https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/relazione-annuale/1945/rel1945\\_tot.pdf](https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/relazione-annuale/1945/rel1945_tot.pdf).
- CNEL. *Osservazioni e proposte sui problemi concernenti lo sviluppo dei porti marittimi italiani*. 1963. URL: <https://cdcpcnelblg01sa.blob.core.windows.net/documenti/1963/b769dc82-0073-4c2d-8524-ad86161be2e4/1963-05-P.pdf>.
- Commissione parlamentare. *Relazioni della Commissione parlamentare di inchiesta sulle condizioni dei lavoratori in Italia. Volume VII*. 1964. URL: <https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/285217.pdf>.
- Fuà, Giorgio. *Relazione economica sulle Marche*. 1960. URL: <https://giorgiofua.univpm.it/items/show/9>.
- *Un caso di agricoltura intensa e industria carente*. 1959. URL: <https://giorgiofua.univpm.it/items/show/10>.
- Guarnieri, Mariano. *Il porto rifugio tra progetti e fantasia*. URL: <http://bibliotecazavatti.com/wp-content/uploads/2015/06/Articolo-Guarnieri-Porto.pdf>.
- Istituto Centrale di Statistica. *Censimento generale dell'industria e del commercio. Industrie chimiche*. 1951. URL: <https://ebiblio.istat.it/digibib/Censimenti%20industria/censind1951/IST0007070CI1951VolIX.pdf>.



- Istituto Centrale di Statistica. *Censimento generale dell'industria e del commercio. Industrie del legno*. 1951. URL: <https://ebiblio.istat.it/digibib/Censimenti%20industria/censind1951/IST0007068CI1951VolVII.pdf>.
- *Censimento generale dell'industria e del commercio. Industrie del vestiario, abbigliamento e arredamento*. 1951. URL: <https://ebiblio.istat.it/digibib/Censimenti%20industria/censind1951/IST0007067CI1951VolVI.pdf>.
- *Censimento generale dell'industria e del commercio. Industrie estrattive*. 1951. URL: <https://ebiblio.istat.it/digibib/Censimenti%20industria/censind1951/IST0007064CI1951VolIII.pdf>.
- *Censimento generale dell'industria e del commercio. Industrie metallurgiche e meccaniche*. 1951. URL: <https://ebiblio.istat.it/digibib/Censimenti%20industria/censind1951/IST0007069CI1951VolVIII.pdf>.
- Istituto centrale di statistica. *Censimento generale dell'industria e del commercio. Industrie alimentari e affini*. 1951. URL: <https://ebiblio.istat.it/digibib/Censimenti%20industria/censind1951/IST0007063CI1951VolIV.pdf>.
- *Censimento generale dell'industria e del commercio. Industrie tessili*. 1951. URL: <https://ebiblio.istat.it/digibib/Censimenti%20industria/censind1951/IST0007066CI1951VolV.pdf>.
- Italia Fascista. Rivista della Nuova Italia. *Fascicolo dedicato a Teramo. Il nuovo porto di Giulianova*. A cura di Roma Arti Grafiche Fratelli Palombo. 1934. URL: [https://www.google.it/books/edition/Italia\\_fascista/op8QKEzRPyQC?hl=en&gbpv=1](https://www.google.it/books/edition/Italia_fascista/op8QKEzRPyQC?hl=en&gbpv=1).
- Ministero dei Lavori Pubblici. *Bollettino Ufficiale*. A cura di Roma Libreria dello Stato. 1922. URL: [https://www.google.it/books/edition/Bollettino\\_ufficiale\\_del\\_Ministero\\_dei\\_l/mUD3rAyAy5cC?hl=en&gbpv=1](https://www.google.it/books/edition/Bollettino_ufficiale_del_Ministero_dei_l/mUD3rAyAy5cC?hl=en&gbpv=1).
- *Bollettino Ufficiale*. A cura di Roma Libreria dello Stato. 1938. URL: [https://www.google.it/books/edition/Bollettino\\_ufficiale/01CTjriHaAsC?hl=en&gbpv=1&dq=alessandro+giraldi+senigallia&pg=RA3-PR25&printsec=frontcover](https://www.google.it/books/edition/Bollettino_ufficiale/01CTjriHaAsC?hl=en&gbpv=1&dq=alessandro+giraldi+senigallia&pg=RA3-PR25&printsec=frontcover).
- *Bollettino Ufficiale*. A cura di Roma Libreria dello Stato. 1938. URL: [https://www.google.it/books/edition/Bollettino\\_ufficiale/EdW34hgZKcEC?hl=en&gbpv=1](https://www.google.it/books/edition/Bollettino_ufficiale/EdW34hgZKcEC?hl=en&gbpv=1).

hl=en&gbpv=1&dq=alessandro+Giraldi+san+benedetto&pg=PA1694&printsec=frontcover.

Ministero del Tesoro. *Relazione del Direttore generale alla commissione parlamentare di vigilanza. Il debito pubblico in Italia 1861-1987*. 1988. URL: [https://www.dt.mef.gov.it/export/sites/sitodt/modules/documenti\\_it/debito\\_publico/presentazioni\\_studi\\_relazioni/20\\_12\\_1999\\_Relazione-del-Direttore-G.pdf](https://www.dt.mef.gov.it/export/sites/sitodt/modules/documenti_it/debito_publico/presentazioni_studi_relazioni/20_12_1999_Relazione-del-Direttore-G.pdf).

Rassegna dei lavori pubblici e delle strade ferrate. 1912. URL: [https://www.google.it/books/edition/Rassegna\\_dei\\_lavori\\_publici\\_e\\_delle\\_str/7w01AQAAIAAJ?hl=en&gbpv=1](https://www.google.it/books/edition/Rassegna_dei_lavori_publici_e_delle_str/7w01AQAAIAAJ?hl=en&gbpv=1).

Rey, Guido M. *Collana storica della Banca d'Italia - Statistiche. I conti economici dell'Italia. Una sintesi delle fonti ufficiali 1890 - 1970*. 1991. URL: <https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/collana-storica/statistiche/statistiche-01a/CSBI-statistiche-01a.pdf>.

Ricossa, Sergio e Ercole Tuccimei. *Collana storica della Banca d'Italia - Documenti. La Banca d'Italia e il risanamento post-bellico 1945-1948*. 1992. URL: <https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/collana-storica/documenti/documenti-10/CSBI-documenti-10.pdf>.

Sabbatucci Severini, Patrizia. *La storia dell'industria nelle Marche: publisher e riflessioni*. 1985. URL: <https://proposteericerche.univpm.it/files/0d8941807a3a3669c.pdf>.



# Fonti archivistiche

ARCHIVIO DI STATO DI ANCONA (Inventario 75). *Fondo: Ufficio speciale del Genio Civile per le Opere Marittime di Ancona:*

## Senigallia

- SEN b. 01, fascc. 1/5;
- SEN b. 02, fascc. 1/8;
- SEN b. 03, fascc. 1/5;
- SEN. b. 04, fascc. 1/7;
- SEN. b. 06, fascc. 1/8;
- SEN. b. 07, fascc. 1/4;
- SENIG. b. 08, fascc. 1/3;

## Pesaro

- PES. b. 01 fascc. 1/9;
- PROG. PES. b. 01, fascc. 1/4;
- PR b. 12, fascc. 1/12;

## Fano

- FAN. b. 01, fascc. 1/2;
- FAN. b. 01, fascc. 1/4;
- FAN. b. 02, fascc. 1/6;
- FAN. b. 03, fascc.1/7.

## Civitanova Marche

- CIV. b. 01, fascc. 1/9;
- P.CIV. b. 02, fascc. 1/2;
- CIV. b. 04, fascc. 1/4;
- CIV. b. 05, fascc. 1/2;

- CIV. b. 07, fascc. 1/3;
- CIV. b. 08, fasc. 1;
- CIV. b. 10, fascc. 1/9;
- PROG. CIV. b. 03, fascc. 1/6;
- PR b. 12, fascc. 1/2.

ARCHIVIO DI STATO DI ASCOLI PICENO. *Fondo: Ufficio del Genio Civile di Ascoli Piceno:*

- b. 62;
- b. 63;
- b. 64;
- b. 1140;
- b. 1900;
- b. 766/104;
- b. 766/105;
- b. 766/106.

ARCHIVIO DI STATO DI PESARO. *Fondo: Ufficio del Genio Civile di Pesaro - Carteggio:*

- b. 47 "Danni bellici";
- b. 90;
- b. 101;
- b. 367 "Porto nuovo";
- b. 445;
- b. 447;
- b. 459.

ARCHIVIO STORICO COMUNALE DI FANO

- Fascicolo n. 22, 1956, categoria X, classe 11;
- Fascicolo n. 27, 1959, categoria X, classe 11;
- Fascicolo n. 52, 1962, categoria X, classe 11.

CAMERA DI COMMERCIO DELLE MARCHE (SEDE DI ANCONA). *Archivio del Registro Imprese:*

- Denuncia di inizio attività individuale di Giovanni Giraldi;
- Denuncia di modificazione attività individuale di Giovanni Giraldi;
- Denuncia di cessazione attività individuale di Giovanni Giraldi.