

E nessuno parla di industrializzazione

Angelo D'Ambra

La Napoli dei Borbone nel solo campo della meccanica pesante annoverava gli stabilimenti di Pietrarsa e quelli dei Granili, che ricoprivano un'area di oltre 50 mila mq ed occupavano oltre due mila operai. Essi, riuniti sotto la ragione di Società Nazionale Costruzioni Meccaniche, produssero in un decennio 85 locomotive e 1700 altri veicoli, ma pensiamo all'Arsenale militare che ricopriva una superficie di 73 mila mq con 1500 operai, all'Arsenale di artiglieria con 250 operai, alla Real Fonderia dedita alla fabbricazione di proiettili ed armi con 1750 dipendenti; pensiamo ancora alla Real Fabbrica d'armi di Torre Annunziata con 600 dipendenti e agli Stabilimenti Meccanici Guppy e Pattison con 400 operai ciascuno. Nel 1860 iniziò il declino, lento ma inesorabile. Perduto il suo ruolo di Capitale, Napoli proseguì e proseguì per forza di inerzia ad essere la capitale giuridica, economica e cultura del Mezzogiorno, accoglie gli studenti meridionali nel suo secolare ateneo ed avvocati, magistrati e giuristi di tutte le regioni meridionali guardano alla Corte di Napoli che forma giurisprudenza ed orientamento per i Tribunali del Sud Italia; ma non basta. Quelle fabbriche chiusero, la gente emigrò, da Napoli partirono navi cariche di emigranti, padri di famiglia, bambini per le miniere e perfino di ragazzine che andavano a prostituirsi nelle cittadine portuali del Mediterraneo; dell'acciaio borbonico restava solo la corrosione della ruggine, il bagaglio di esperienze tecniche e capacità professionali delle maestranze napoletane era perso.

Era il 1885 quando il Ministro Brin incaricò la società britannica Armstrong di insediare a La Spezia uno stabilimento per la costruzione di cannoni e cantieri navali. Pochi mesi di dura trattativa e la società optò invece per Pozzuoli, città che attraeva per la posizione geografica particolarmente favorevole e per la presenza di grandi infrastrutture ferroviarie, che permettevano un facile collegamento non solo con Napoli, ma anche con le altre città dell'Italia. L'accordo era fatto: la Armstrong, grande industria cantieristica di Elswick, Newcastle, specializzata nella produzione di artiglierie navali, aprì il suo stabilimento. Tra il 1886 e il 1888 il comune di Pozzuoli acquistò a proprie spese una superficie di 28 ettari destinate a divenire i cantieri della Armstrong e fornì anche acqua potabile gratuita. I cantieri contavano su acciaieria, fonderie, fucine, officine ed una centrale elettrica. La macchina venne messa in moto e dal 1890 sino alla guerra

di Libia l'espansione fu inarrestabile, la crescita dell'attività produttiva dei cantieri segnò il tentativo di costruzione di un sistema industriale integrato capace anche di assicurare alla proprietà uno sbocco commerciale indipendente dalle forniture dello Stato. Si tentò prima un accordo con le acciaierie di Terni, ma c'era già in corsa la Vickers e l'esito non fu positivo, poi fu la volta dell'Ansaldo di Genova e finalmente le due società si fusero. Il mercato della cantieristica navale era ora nelle mani degli stabilimenti meridionali, a Pozzuoli nascevano tutte le armi per gli incrociatori italiani; sulla Caio Duilio, nave ammiraglia durante il primo conflitto mondiale, tuonavano cannoni forgiati dagli operai puteolani. L'Ansaldo però aveva ben altre mire, intendeva soppiantare l'alleato, fornitore preferenziale della Regia Marina; i suoi uomini si fecero quindi largo nelle stanze dei bottoni e quando l'Armstrong nel 1927 chiuse i battenti per la perdite conseguite nel biennio precedente, lo Stato avvoltoio acquistò gli stabilimenti e li concesse in affitto ai genovesi che dieci anni dopo ne diventavano i proprietari. Finalmente il concorrente era spazzato via, ora comandavano loro. Cosa importava se non avevano pari competenze, bastavano le amicizie. La decadenza era iniziata, la sconfitta nella seconda guerra mondiale, lo stabilimento devastato dai bombardamenti alleati, nuovi cambi societari, incapacità di mercato, ristrettezza di vedute, l'amianto, la morte, le lotte operaie: il 20 settembre del 2003 dopo 120 anni di attività ed una lunga agonia, quella che era divenuta la Sofer Ansaldo-Breda di Pozzuoli chiudeva i battenti. Sono trascorsi altri dieci anni e l'intera area aspetta ancora di essere riqualificata, neppure più si parla di nuovi impianti, di industrializzazione, di occupazione e produzione, solo ipotesi di centri commerciali per servire banche e malaffare ed aree verdi per bucarsi.