

**DOPO IL CASO SELEX
CHE COSA RESTA
DEL MADE IN GENOA
NELLA EX CAPITALE
DELL'INDUSTRIA**

La prima locomotiva d'Italia si chiamava Sampierdarena. Oggi la città rischia di perdere anche la sfida con l'innovazione

GALLETTA >> 10

L'INDUSTRIA E LA SFIDA DELLA CRISI DOVE È FINITO IL MADE IN GENOA

La città era leader nella produzione di locomotive, impianti nucleari e turbine. Ecco cosa rimane di quel passato e cosa è cambiato



SMARRIRE L'ANIMA

**Lo storico:
«Il rischio è che si
perda il ruolo
di polmone
per l'innovazione»**

GIULIANO GALLETTA

LA PRIMA locomotiva italiana (anzi sabauda, l'Italia non esisteva ancora) si chiamava Sampierdarena e nasceva a Genova nel 1854. A costruirla un giovane ingegnere Giovanni Ansaldo a capo della società, voluta da Cavour, che portava, e porta ancora, il suo nome. Della macchina simbolo dell'industrializzazione, a Genova, ne sopravvive un esemplare, proprio a Sampierdarena, a pochi metri di distanza dal grattacielo che ospita la sede della Selex Es, l'azienda del gruppo Finmeccanica, specializzata in sistemi elettronici per la difesa, che ha annunciato un piano di ristrutturazione che prevede 2.500 esuberanti, centinaia dei quali a Genova. Molti dei dipendenti che oggi rischiano il posto sono ingegneri com'era Ansaldo nel 1854.

In un certo senso in quelle poche decine di metri quadrati si chiude il cerchio della storia del "made in Genoa" che è stata poi quella di una buona fetta della produzione industriale italiana. «Basti pensare che la prima donna italiana a brevettare un'invenzione negli Stati Uniti» spiega Vittorio Marchis, autore del volume "150 anni di invenzioni italiane" (Codice) «è nel 1906 la genovese Cateri-

na Pino che progetta un "apparecchio per la discesa, la propulsione e il lavoro sott'acqua". È solo la punta dell'iceberg di un fervore che è tecnologico ma anche imprenditoriale e che troverà nell'Ansaldo, su cui si potrebbe scrivere un romanzo, il suo massimo sviluppo. Nel mio libro cito anche la produzione aeronautica della Rinaldo Piaggio che brevettò negli anni Trenta gli idrovolanti P.6 e P.C.7». Ma oggi, quando quotidianamente si snocciolano dati della crisi, cosa è rimasto di quella gloriosa tradizione di creatività e innovazione? Piaggio Aero continua l'attività in due fabbriche, a Genova e Finale, dove si costruisce il P 180, ma è in cerca di nuovi soci per problemi di liquidità. Resta il segnalamento ferroviario con Ansaldo Sts e le turbine con Ansaldo Energia. Entrambe le società, però, sono in vendita. Della galassia Ansaldo resta poi Nidec Asi, ex Ansaldo Asi che, però, ora fa capo a un gruppo giapponese che sta tagliando i posti di lavoro, ma è viva. Va meglio Malacalza, alla Spezia, con Asg che opera nei superconduttori (ha collaborato alla costruzione del maxi-acceleratore del Cern di Ginevra) ed è un buon esempio di hi tech, nato dalle ex partecipazioni statali. Ci sono Abb, sistemi di controllo e progettazione per le centrali elettriche, e le acciaierie di Riva che di sicuro non rappresentano l'eccellenza tecnologica mondiale che Cornigliano poteva vantare ai tempi di Oscar Sinigaglia. La tradizione ferroviaria è da tempo passata di mano al gruppo ca-

nadese Bombardier, con sede europea a Berlino, e stabilimento a Vado, impegnata anche nell'alta velocità con Ansaldo-Breda di Pistoia. «Genova è stata una punta di diamante dello sviluppo industriale italiano» spiega lo storico Valerio Castronovo «ed ha anche anticipato Torino e Milano sin dalla metà dell'Ottocento, grazie all'Ansaldo e alla cantieristica. Poi è stata il punto massimo di concentrazione di aziende Iri nei settori di base: trasporti marittimi, cantieristica, siderurgia e meccanica, pesante e di precisione. All'inizio degli anni '90, è arrivata la smobilitazione delle partecipazioni statali e già negli anni precedenti Genova aveva subito crisi congiunturali. Il colpo di grazia è arrivato con la rinuncia al nucleare in cui Ansaldo era diventata una delle aziende di punta. Ora c'è la crisi di Finmeccanica che mette in vendita altri gioielli e il rischio che vedo è quello della de-



industrializzazione totale. A tutto questo si aggiunge la questione dell'Ilva. Ho l'impressione che Genova stia perdendo, non solo il suo ruolo geo-strategico, ma anche la sua anima che era di essere un polmone dell'innovazione per tutta l'Italia». Alberto Gagliardi, ex dirigente Eltag Bailey e Italimpianti e ex sottosegretario del governo Berlusconi, la butta sul politico: «È mancata una classe dirigente in grado di capire dove stava andando il mondo. L'innovazione l'avevamo in casa ma l'abbiamo svenduta con alle partecipazioni statali che hanno creato, non dimentichiamolo, l'economia italiana». «Se il punto di partenza del ragionamento è la storia non si può parlare d'altro che di declino» aggiunge Stefano Zara, capo del personale della "grande Ansaldo" dal 1977 al 1983 «se invece vogliamo essere più ottimisti possiamo dire di essere davanti a un momento di grande trasformazione. Se guardiamo, ad esempio, al consorzio Dixet ci sono molte aziende di alta tecnologia nate dalla cultura della grande industria genovese e che tengono vivo quel "made in Genoa" di cui stiamo parlando». Fra queste c'è la Esaote Biomedica, *spin off* di Ansaldo creata da Carlo Castellano, che produce diecimila ecografi all'anno. Castellano, padre del progetto Erzelli, non vuole sentire parlare di declino. «Le glorie passate sono importanti» dice «ma non ci aiutano a costruire il futuro. Tantissime cose non ci sono più, non c'è più Italimpianti, l'acciaio è in difficoltà ecc. ma il tessuto della città è ancora vivace e l'università produce ottimi ingegneri. Penso che il settore che darà i maggiori sviluppi è quello della robotica, nato all'università e sviluppato all'Itit, ma non dimentichiamo l'automazione di fabbrica e anche la ricerca sulla banda larga».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sampierdarena, la prima "italiana"

La prima locomotiva italiana, o meglio sabauda, ha la firma dell'Ansaldo. Si chiamava Sampierdarena e fu prodotta nel 1854. La costruì un giovane ingegnere, Giovanni Ansaldo. Un esemplare di quella fortunata serie è ancora visibile alla Fiumara, a Sampierdarena

OGGI ALLE 17 ALLA FONDAZIONE ANSALDO DI GENOVA

Ingegneria e impiantistica una storia ligure di successi

OGGI alle 17.00 alla Fondazione Ansaldo (Corso Perrone 118, Genova), sarà presentato il volume "Storia delle società italiane di ingegneria e impiantistica" (il Mulino, pagine 663, 55 euro) curato da Vittorio Cariatì, Sergio Cavallone, Emilio Maraini e Vera Zamagni. Il libro racconta, per la prima volta, le vicende delle principali imprese italiane di ingegneria impiantistica. Tra le quali le genovesi Ansaldo impianti, Ansaldo Sts, Ansaldo Trasporti. Sono storie aziendali dai percorsi e dagli esiti più diversi ma che, nel loro insieme, meritano la massima considerazione per il ruolo svolto a partire dal secondo dopoguerra nello sviluppo dell'economia italiana e internazionale. Coniugando infatti rigore e talento creativo, queste aziende hanno progettato e costruito in tutto il mondo impianti termici, elettrici, chimici, siderurgici e industriali. Alla presentazione, introdotta e coordinata da Valerio Castronovo, intervengono Vittorio Cariatì, Carlo Castellano, Andrea D'Angelo, Sergio De Luca, Emilio Maraini e Giuseppe Zampini.



La fabbrica del movimento

In questa fotografia, tratta dall'Archivio della Fondazione Ansaldo, si vede la produzione di locomotive su larga scala. La tradizione ferroviaria è oggi passata di mano al gruppo canadese Bombardier



L'occupazione al femminile

Durante la guerra le grandi aziende hanno impiegato la manodopera femminile, come si vede dalla foto della Fondazione Ansaldo. Fu poi una genovese, Caterina Pino, a depositare il primo brevetto italiano al femminile



Questa foto storica dell'Ansaldo mostra l'attenzione ai dettagli nella rifinitura dei pezzi prodotti