

## **L'industria italiana della difesa nei 150 anni dell'Unità d'Italia**

GIANFRANCO LIZZA\*

### *Abstract*

*The intention is to provide a general fresco of Italian arms industry, paying attention to the decisive facts which saw its rising between the late Nineteenth and early Twentieth century, trying to grasp the actual motivations that have led to become what is now and features that still characterize our production system, after 150 years.*

*Keywords: industry, defence, Italy*

### *1. Introduzione*

In queste pagine verranno svolte alcune riflessioni discusse in occasione di un incontro tenuto presso il CASD (Centro Alti Studi Difesa) sull'industria italiana in questo specifico settore. Si tratta di riflessioni con evidenti richiami alla storia e all'economia, e riguardano un'interpretazione dello sviluppo dell'industria della difesa sul territorio italiano in relazione alle dominanti economico-territoriali, demografiche e sociali.

L'intenzione è quella di fornire un affresco generale, con l'attenzione rivolta ai fatti decisivi che videro la nascita dell'industria bellica italiana tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, cercando di cogliere le motivazioni effettive che hanno condotto la nostra industria bellica a diventare ciò che è attualmente e i tratti distintivi che ancora oggi a distanza di 150 anni caratterizzano il nostro sistema produttivo nel settore.

L'industria della difesa è essenziale per lo sviluppo delle tecnolo-

\* Università degli Studi di Roma "La Sapienza", glizza@tiscali.it

gie più avanzate e in Italia ha rappresentato il mezzo attraverso il quale il nostro Paese ha sicuramente ridotto lo squilibrio tecnologico con le altre potenze europee che in passato erano le sue fornitrici.

Fondamentale è ritenere che l'industria della difesa si forma e si sviluppa solo nei paesi tecnicamente sviluppati che hanno peso politico e diplomatico. Il mercato bellico è, tuttavia, condizionato ovviamente dalle politiche statali; alla fine dell'Ottocento le singole imprese delle grandi potenze dell'epoca operavano in regime oligopolistico allacciando alleanze con le grandi imprese belliche degli altri paesi. L'Inghilterra, la Germania e la Francia dalla fine dell'Ottocento rifornirono di materiale bellico l'Italia che, successivamente, da importatrice si trasformò negli anni Venti del secolo scorso in esportatrice mondiale di armamenti, attraverso lo strumento dell'intervento pubblico e *joint venture* con le multinazionali straniere del settore. Tuttavia, in Italia si è sempre discusso e contrastato, a differenza di altri paesi europei (come la Francia), sulla partecipazione diretta dello Stato nell'industria della difesa, pur riconoscendone il ruolo a livello politico e diplomatico. Perciò, lo Stato è sempre intervenuto indirettamente con garanzie, sostegno delle commesse e con salvataggi dalla bancarotta di grandi aziende degli armamenti in crisi.

Le classi dirigenti italiane, favorendo il liberismo nelle attività produttive e dunque anche forme di accordi e compartecipazioni con altre imprese straniere, tecnologicamente più avanzate, privilegiarono soprattutto i rapporti con la Gran Bretagna. Infatti, in questo settore con gli Inglesi c'era un approccio più liberale tra le rispettive classi dirigenti, a differenza di quanto avveniva in Germania e Francia, dove l'industria bellica era soprattutto controllata dallo Stato e le aziende erano libere di manovrare sui prezzi ma non sulle esportazioni di tecnologie e conoscenze. Gli Inglesi, sotto questo aspetto, erano sicuramente più aperti e dunque favorirono la nascita e lo sviluppo della nostra industria della difesa.

## 2. *La nascita dell'industria*

Alla fine dell'Ottocento, l'Italia, collocandosi tra le medie potenze,

si legò prima alla Francia e poi nella Triplice Alleanza agli imperi centrali. Dovendo dotarsi di armamenti coerenti con la politica di una media potenza, subito dopo l'Unità, nel 1884 lo Stato fornì le garanzie per lo sviluppo delle acciaierie di Terni, che nacquero con i capitali della Banca Generale, del Credito Mobiliare e della Banca Nazionale, oltre al supporto delle maestranze francesi dell'acciaieria *Schneider*. Lo Stato, seguendo l'orientamento sopra accennato, decise, infatti, di non assumere direttamente la gestione dell'iniziativa sostenendo la nascente industria bellica con le ordinazioni di armamenti.

In quegli anni le maggiori imprese a livello internazionale erano quelle inglesi, tra cui la *Armstrong*, la *Whitworth & C.* e la *Vickers Sons & C. Limited*. In Germania, la struttura dell'industria degli armamenti era soprattutto di tipo misto con una presenza pubblica più estesa rispetto agli altri paesi europei. In questo senso era certamente molto importante la cantieristica di Kiel, Danzica e Wilhelmshaven. Le aziende più rilevanti erano *Krupp*, *Bochumerverein* e la *Mauser A.G.* Tutte le industrie tedesche degli armamenti mantenevano una cospicua quota di attività nel settore civile, che nel caso della *Krupp* arrivava a circa il 60% del fatturato. Anche in Francia l'industria degli armamenti era per tradizione un settore nelle mani dello Stato, tuttavia, dopo la guerra franco-prussiana il governo francese sollecitò l'ingresso dell'industria privata nel campo degli armamenti; una funzione che precedentemente i privati avevano svolto solo a livello di mero supporto dell'industria statale.

Inoltre, l'industria bellica, necessitando di enormi quantità di capitali e avendo tempi lunghissimi di attesa per la riscossione dei profitti, non può dipendere dalle commesse del solo Stato di appartenenza, commesse che possono oscillare nel tempo in relazione a molteplici accadimenti. Deve cercare di espandersi fisiologicamente a livello internazionale, trovando aggregazioni per moltiplicare il proprio *output*, appunto per rendersi sempre competitiva ed efficiente. Possiamo anzi affermare che l'industria della difesa, in virtù delle sue peculiarità e caratteristiche è stata la prima a sperimentare i vantaggi e gli svantaggi della globalizzazione.

Da qui nasce il diverso approccio delle imprese belliche delle grandi potenze del passato sul mercato italiano: quelle inglesi, più aperte e liberali, e quelle tedesche e francesi, meno propense all'exportazione di tecnologia, quindi più chiuse, meno competitive e tecnologicamente meno sviluppate.

In virtù della loro maggiore propensione all'aggregazione gli Inglesi ottennero molto meno dai loro investimenti sul mercato italiano rispetto alle attese e all'utilità tecnologica che ne trasse invece l'industria italiana. Allo scoppio della Prima Guerra Mondiale, grazie a queste partecipazioni, l'Italia aveva realizzato, con il contributo dello Stato e con i capitali privati, una struttura addirittura quasi auto-sufficiente in tema di produzioni belliche. Anzi, la presenza straniera, consolidata e ramificata in questo settore come in nessun altro, realizzò un complesso intreccio di interessi politici ed economici con le altre potenze europee, prima alleate poi divenute nemiche.

Le acciaierie di Terni, in particolare, si svilupparono a partire dal 1884, con il compito di costruire acciai per corazze e cannoni. Nel 1887, l'accordo tra il governo italiano e la *Armstrong* portò all'investimento diretto estero a Pozzuoli per la costruzione di artiglierie navali, dove però gli impianti dipendevano per i semilavorati dalle acciaierie di Terni. La *Armstrong* tentò un accordo con la *Terni* allo scopo di generare le necessarie economie di scala che, con la separazione fisica degli stabilimenti, penalizzavano l'economicità delle produzioni, ma il tentativo fu un insuccesso.

Successivamente, la *Armstrong* raggiunse un'intesa (1903) con Ferdinando M. Perrone, costituendo a Genova la *Ansaldo-Armstrong* per la costruzione di artiglierie navali. Nel 1905 invece entrò in Italia la *Vickers*, che investì con la *Terni* nella "*Vickers-Terni*", dove si fabbricavano principalmente cannoni. Il sito della nuova società fu La Spezia, scelta sotto le pressioni del governo italiano, in modo che sorgesse in una piazza già difesa militarmente.

A questo punto si tentò anche un'intesa tra la *Terni* e l'*Ansaldo*, attraverso l'intermediazione delle società inglesi, che avrebbe cambiato il corso delle vicende industriali italiane. Invece, a causa di un continuo

scambio di accuse su presunti favoritismi sulle commesse statali non si arrivò mai alla collaborazione. Lo Stato italiano continuò a dividere equamente le commesse per non fare torti economico-territoriali, perpetuando un frazionamento improduttivo, mentre in tutta Europa, al contrario, si erano realizzati accordi fra le imprese per la spartizione del mercato.

Tra il 1909 e il 1910 la *Armstrong* si separò dalle sue consociate a Genova e Pozzuoli, e rimase in Italia più per forza di inerzia che per convinzione. La *Vickers* consentì, invece, con le sue conoscenze tecniche alla *Terni*, di fabbricare artiglierie, rendendosi meno dipendente dalle forniture a Pozzuoli. Nonostante la scarsa soddisfazione di questi investimenti, la *Vickers* fece un secondo investimento in Italia con uno stabilimento a Napoli attraverso la controllata *Whitehead*. Lo stabilimento di Napoli produceva siluri, dato che quello già esistente a Venezia della *Swartzkopff* era chiuso per mancanza di commesse.

A dimostrazione della scarsa propensione italiana per i committenti stranieri si tenga presente che tra il 1905 e il 1913 il Governo effettuò pagamenti per materiale bellico per 140 milioni ma di questi solo 2,2 finirono a ditte estere. Invece per le costruzioni navali, su 342 milioni di commesse solo poco più di 30 milioni furono fatturati da imprese straniere.

Prima della Grande Guerra le maggiori localizzazioni dell'industria bellica italiana erano: Terni, Pozzuoli, La Spezia e Genova. A fianco di queste grandi imprese, una ramificata intelaiatura di medie e piccole imprese artigianali, soprattutto nell'Italia settentrionale, lavorava sia per le grandi imprese che per forniture dirette all'esercito e allo Stato.

Dopo la fine della Prima Guerra Mondiale fu soprattutto nel settore della cantieristica navale che l'Italia impressionò la concorrenza, innanzitutto quella inglese che considerava i cantieri di Odero, Terni e Orlando (La Spezia) i principali concorrenti. Nel 1930 in Gran Bretagna era in costruzione solo una nave da guerra, mentre in Italia se ne stavano costruendo diciannove. Le ragioni del successo risiedevano non tanto nella qualità tecnologica dei prodotti quanto nelle agevolazioni che le imprese italiane offrivano ai committenti esteri. Era evidente che la buona

qualità e l'alta tecnologia da sole non bastavano più. Lo Stato aiutava i cantieri garantendo il 50% dei crediti delle forniture navali, esentava da dazio le importazioni dei materiali e consentiva all'azienda costruttrice la riscossione immediata della somma, concedendo ai clienti nove anni di tempo per i pagamenti.

### 3. *Tra le due guerre*

Dal 1920 al 1935 la spesa militare italiana oscillò intorno al 20% della spesa pubblica, spostandosi dal 1936, allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, al 36%. In rapporto al PIL, l'Italia spendeva meno dei Tedeschi, ma di più dei Francesi e degli Inglesi. Tuttavia, durante il periodo fascista i programmi del Governo in merito alla spesa militare non furono di particolare supporto tecnologico agli armamenti, puntando soprattutto al mantenimento in efficienza dell'esistente, con appena qualche miglioramento. Questa situazione ebbe ripercussioni negative, tanto che il Paese si trovò ad entrare in guerra con un apparato bellico vetusto e con personale operaio senza particolare specializzazione produttiva.

Nemmeno il passaggio all'IRI, la *holding* pubblica creata nel 1933 per salvare le banche e le industrie dalle conseguenze della crisi del 1929 e diventata ente permanente nel 1937, servì a riorganizzare l'industria degli armamenti. L'IRI arrivò a controllare il 100% della siderurgia bellica, delle costruzioni d'artiglieria ed il 90% dei cantieri navali.

L'incapacità dello Stato di assolvere in tempi stretti al ruolo di imprenditore industriale andò di pari passo col ritardo che già segnava la debolezza strutturale del Paese e la disorganizzazione del suo apparato bellico.

Concludendo, il bilancio tra le due guerre è piuttosto negativo: se da una parte possiamo indicare come effetto positivo il definitivo affrancamento dall'estero sul piano tecnologico ed una notevole concorrenzialità sui mercati internazionali delle armi, dall'altro lato vi è una lunga catena di fattori negativi: sovraccapacità produttiva, sottoutilizzazione degli impianti, eccessiva dipendenza dalle commesse statali, incapacità di approntare

programmi di sviluppo efficienti, carenze di investimenti nella ricerca e nello sviluppo, contrasti ed incomprensioni tra aziende produttrici, potere pubblico, politici, amministrazione e gerarchie militari.

Non c'è dubbio che l'effetto *spin-off* che interessò l'industria bellica italiana prima e dopo la Grande Guerra, venne lentamente a mancare negli anni successivi fino allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, interessando sempre più marginalmente le imprese del settore civile, radio, automobili, fibre artificiali ecc., che dall'industria bellica avevano tratto il loro originario sviluppo.

Lo *spin-off* si era prodotto più facilmente in un'economia in fase di industrializzazione, com'era l'Italia liberale. Infatti, tra la fine del primo conflitto mondiale ed il riarmo nella seconda metà degli anni Trenta i fondi destinati alla ricerca e allo sviluppo furono molto esigui. La crescita delle industrie e dei prodotti della seconda rivoluzione industriale, come automobili, radio, fibre artificiali, alluminio ecc., contribuì perciò autonomamente a restringere il *gap* del nostro settore civile con quello internazionale<sup>1</sup>.

#### 4. Localizzazione industriale e scelte strategiche

È senz'altro utile individuare alcune tra le diverse realtà geografiche industriali e produttive dell'apparato bellico italiano sviluppatasi dal secondo dopoguerra ad oggi, tenendo in considerazione la particolare caratteristica del nostro sistema governativo<sup>2</sup>. Per accontentare tutte le componenti politiche del Paese, rappresentate dai principali schieramenti nelle loro diverse concentrazioni sul territorio nazionale, il Governo italiano ha sempre privilegiato il metodo dei finanziamenti a pioggia, dividendo le commesse tra gli attori industriali appartenenti alle diverse rappresentazioni geografiche e amministrative. Più in particolare,

1. I dati e i riferimenti storici dei paragrafi 2 e 3 sono stati tratti da Segreto (1997).

2. In questo paragrafo saranno approfondite solo alcune tra le più importanti realtà industriali italiane che si sono distinte nella produzione bellica dalla proclamazione del Regno d'Italia ai nostri giorni.

diluendo le commesse, si frammentò in modo significativo la produzione, impedendone uno sviluppo efficiente e concorrenziale, soprattutto con riferimento al problema della ricerca.

Nelle scelte localizzative di ordine industriale lo Stato italiano ebbe sempre un ruolo cruciale, in modo che la fresca Unità del Paese si rinforzasse tramite una maggiore condivisione della ricchezza. Questa scelta, se portava indubbiamente benefici dal punto di vista politico, finì per indebolire il sistema industriale che ne usciva in tal modo frammentato e incapace di generare quelle economie di scala nelle concentrazioni industriali che nel frattempo facevano la fortuna dell'industria europea e americana.

In questo contesto di fondamentale importanza si inserisce la dicotomia dello sviluppo dell'industria bellica tra Nord e Sud del Paese: nel Nord prevaleva infatti l'impresa artigianale, orientata verso prodotti di eccellenza ma di nicchia, senza poter ovviamente competere con i grandi gruppi industriali. Nel Mezzogiorno, al contrario, per l'insieme di complesse ragioni storiche, che non è possibile approfondire in questa sede, solo l'intervento dello Stato fu in grado di assicurare la crescita del settore.

Analizzando alcuni grandi complessi industriali italiani è possibile riscontrare qualche peculiarità come la frammentazione produttiva, la mancata concentrazione industriale e infine la squilibrio tra Nord e Sud. Ad esempio Bolzano, posta all'incontro tra la valle dell'Isarco, dell'Adige e della Val Sarentino, si è sempre distinta per la presenza di una vasta area produttiva nel settore dell'industria della difesa. La città altoatesina è riuscita a sfruttare la sua posizione strategica di raccordo tra la pianura padana, l'Europa continentale e la storica attività estrattiva presente nella sua provincia<sup>3</sup>. Bolzano è il maggior polo produttivo della provincia ed annovera alcune tra le più importanti aziende dell'Alto Adige come l'*Iveco* con la produzione di autoveicoli pesanti e acciai speciali.

3. Segnaliamo in particolare le miniere di Monteneve e Predoi nelle quali venivano estratti piombo, zinco e soprattutto rame. Entrambe le miniere sono attualmente in disuso.



La Val Trompia, invece, si caratterizza per la presenza di minerali di ferro e abbondanti riserve di legname che hanno da sempre garantito materie prime essenziali promuovendo, fin dall'antichità, una fiorente lavorazione del ferro. Gardone Val Trompia, sede della famosa casa produttrice di armi *Beretta*, è solo un esempio del dinamismo imprenditoriale presente in un territorio in cui vanno ad inserirsi numerose aziende di ragguardevoli dimensioni e piccoli laboratori artigianali, spesso a conduzione familiare. Anche Brescia, nell'alta pianura padana, sede della prima associazione industriale in Italia fondata nel 1897, ricopre un ruolo di fondamentale importanza per l'industria metallurgica.

Seppur lontana dalla tradizione della Val Trompia, unica nel suo genere in Italia, Samarate, in provincia di Varese, è senza dubbio la città simbolo dell'elicotteristica italiana essendo sede dell'*Agusta*, poi *Agusta-Westland*. La storia di Samarate è legata agli industriali Giovanni Agusta e Gianni Caproni, che nel 1909 crearono presso la cascina Malpensa un campo di aviazione, per far volare i propri prototipi, campo che successivamente divenne una scuola di pilotaggio.

L'imprenditorialità della famiglia Agusta - il cui fondatore morì nel 1927 - fece sì che l'azienda, anche dopo la guerra, riuscisse a superare la crisi dovuta alle imposizioni del trattato di pace. Dopo il 1950, cessando i divieti relativi al trattato, l'azienda entrò nel settore degli elicotteri acquistando la licenza di costruzione in Europa del *Bell-47* sperimentando, successivamente, modelli di propria ideazione. Attualmente l'Agusta è *leader* del settore a livello mondiale<sup>4</sup>.

Nel contesto ligure degna di nota è sicuramente la base militare di La Spezia, che trasformò la città da borgo di pescatori in capoluogo di provincia. A La Spezia si producevano artiglierie, sia navali che militari e proprio in tale città aveva sede la *oto Melara*. Dopo la Seconda Guerra Mondiale la produzione si orientò anche verso i carri armati; la riconversione di La

4. Sempre nella provincia di Varese, a Venegono, è presente la sede dell'*Aermacchi*, parte di *Finmeccanica*.

Spezia avvenne a partire dagli anni Ottanta, quando la diminuzione della presenza della Marina militare spostò l'attenzione verso il settore turistico.

La città di Genova rappresenta, invece, il terzo polo industriale italiano e il cuore da una vasta area metropolitana. Il porto di Genova, simbolo della città, è uno tra i più attivi del Mediterraneo e il maggiore porto commerciale e industriale italiano. Per la sua posizione strategica, rappresenta lo sbocco naturale al mare delle regioni del Nord Italia più industrializzate: in particolare sono molto importanti gli stabilimenti dell'*Ansaldo*, società industriale sorta presso Sampierdarena, quartiere di Genova noto per i suoi opifici e dove fu costruita la prima locomotiva italiana. L'*Ansaldo* fu la grande concorrente della *Terni* all'inizio del Novecento nella produzione cantieristica e di artiglierie.

Nel mare Adriatico, invece, l'interesse di Trieste a creare una periferia industriale risale alla metà dell'Ottocento, rivolgendosi prima al goriziano, poi a Monfalcone e al basso isontino. Nella Bisiacaria un efficace sistema di trasporto era costituito dalla ferrovia meridionale, che congiungeva Trieste al Lombardo Veneto e dalle strade di comunicazione con l'intera pianura friulana. Ulteriori condizioni furono la disponibilità di terreni a basso prezzo, anche se paludosi, la presenza di acque correnti per il funzionamento dei motori a vapore e infine la disponibilità di manodopera a basso costo dalle campagne, dove l'agricoltura era di mera sussistenza. Questi fattori, uniti alle intuizioni dell'amministrazione locale, resero possibile la successiva trasformazione di Monfalcone. Lo storico cantiere navale austroungarico, tuttavia, fu declassato al momento dell'unificazione e fu solo dopo la Seconda Guerra mondiale che la riconversione portò alla produzione di una marina civile.

Una produzione bellica particolare, ma di rilievo, fu quella del silurificio *Whitehead*, che aprì le sue attività nella città di Fiume nel 1858, a cura dell'ingegnere omonimo. Lo stabilimento a Fiume era collegato con la presenza di un importante sito industriale che produceva motori per la marina austroungarica. Fiume, oltretutto, era un sito protetto dalla presenza a Pola dell'arsenale imperiale. Durante la Grande Guerra, il

silurificio lavorò esclusivamente per gli imperi centrali, per poi entrare in crisi subito dopo, a causa della mancanza di uno Stato in grado di garantire il necessario sostegno economico. Dopo la Seconda Guerra Mondiale, la *Whitehead* si trasferì a Livorno, dove continuò la produzione per la marina militare, aggiungendo quella di motori fuoribordo<sup>5</sup>.

Nel Centro Italia è utile sottolineare lo sviluppo, alla vigilia del primo conflitto mondiale, di una città di medie dimensioni come Colleferro, comune della provincia di Roma, posto a ridosso di un nucleo preesistente (Segni Scalo) e nelle vicinanze di una stazione ferroviaria. L'espansione di Colleferro ebbe inizio nel 1912, con la conversione dello zuccherificio Valsacco, in disuso da anni, in una fabbrica di esplosivi. L'ingegnere Leopoldo Parodi Delfino (figlio del fondatore della Banca nazionale, poi Banca d'Italia) e il senatore Giovanni Bombrini furono i fondatori dell'omonima fabbrica di esplosivi, la *BDP* (Bombrini Parodi Delfino). Proprio nei pressi dello stabilimento di esplosivi, che attirò un forte flusso migratorio, si sviluppò l'abitato di Colleferro.

Castellammare di Stabia ha un'importanza storica nella cantieristica italiana, soprattutto per la continuità d'uso del sito industriale. Nel 1783 il cantiere venne fondato per volere del Primo Ministro Giovanni Edoardo Acton per ovviare ai problemi tecnici dell'Arsenale di Napoli. Le grandi costruzioni navali non erano possibili a Napoli, quindi Castellammare diventò il centro per la realizzazione di vascelli e fregate, che fino all'Unità d'Italia arrivarono a 163 unità. Dopo l'Unità il sito conobbe un periodo di minore attività, durato sino a dopo la Seconda Guerra Mondiale; nonostante questo, fu proprio qui che nel 1931 venne varata la nave scuola Amerigo Vespucci.

Dopo il 1945 Castellammare conobbe una seconda giovinezza, fino al 1972, anno dell'ultima commessa eseguita per conto della marina militare. Dopo la crisi degli anni Ottanta, oggi Castellammare effettua

5. Attualmente la *Whitehead* fa parte di *Finmeccanica* e produce a Livorno, Napoli, Genova, La Spezia e Taranto.

costruzioni civili, principalmente traghetti.

Gli stabilimenti di Castellammare, insieme a quelli di Ancona e Palermo, sono adibiti alla costruzione di navi da trasporto, tutti facenti capo alla *Fincantieri*. Per la stessa capofila, le navi da crociera vengono invece costruite nei cantieri specializzati di Sestri Ponente, Marghera e Monfalcone.

La storia cantieristica di Ancona è antica, ma il primo stabilimento moderno venne insediato nel 1843, sotto lo Stato Pontificio. Dopo l'Unità d'Italia il porto ebbe la qualifica di piazzaforte militare di prima classe, per la sua posizione strategica nell'Adriatico rispetto all'impero asburgico. La sua fortuna cantieristica cominciò però a scemare sin dal 1866, quando con la Terza Guerra d'Indipendenza venne conquistata Venezia e il relativo Arsenal, a cui furono assegnate alcune commesse. Venezia, per la ben nota conformazione lagunare, era un sito ancora più strategico di Ancona, e assunse importanza a scapito della città marchigiana. Sotto il fascismo la città conobbe una notevole espansione urbanistica e anche i cantieri trovarono nuova linfa vitale. Ad Ancona, le attività di cantieristica militare sono continuate costanti negli anni successivi alla Seconda Guerra Mondiale, anche se ultimamente si sono specializzate nel settore del trasporto.

Il cantiere navale di Palermo, fondato nel 1897, ebbe una storia per molti versi simile a quello di Ancona. Costruito nelle vicinanze dell'arsenale borbonico per le esigenze di una compagnia locale, venne acquisito quasi subito (1906) dalla *Terni*. Negli anni tra le due guerre furono costruite *in loco* diverse unità della Regia Marina, ma la vera anima dello stabilimento era commerciale. Questa si sviluppò dopo il 1945 e ha portato Palermo, con la *Fincantieri*, a rappresentare un centro di prima grandezza nel Mediterraneo per quel che riguarda la cantieristica navale da trasporto.

Analizzando più nel dettaglio alcune realtà del Mezzogiorno certamente degna di nota è la città di Brindisi, che ha storicamente rivestito un importante ruolo in ambito culturale e soprattutto commerciale, sfruttando appieno le potenzialità della sua posizione geografica verso

Oriente e il suo porto naturale sul Mar Adriatico. La città ospita, infatti, un importante porto per i trasporti verso il Medio Oriente e la Grecia, rappresentando un centro industriale di rilievo per tutta la Puglia. Risulta ben avviato in particolare il settore aeronautico con la presenza degli stabilimenti dell'*Avio*, dell'*Agusta* e infine, nonostante le recenti difficoltà economiche, quello dell'*Alenia Aeronautica*, presente anche a Foggia e specializzata nella modifica di velivoli dalla configurazione passeggeri a quella cargo. Sempre in Puglia ricordiamo la città di Taranto la cui economia è storicamente basata sulle attività commerciali e industriali connesse alla posizione della città. L'*Arsenale Militare Marittimo* di Taranto, inaugurato nel 1889, ha infatti sempre svolto un ruolo di grande rilevanza: progettato per la costruzione di navi da guerra durante e dopo i due conflitti mondiali, attualmente viene utilizzato per compiti di supporto e mantenimento in efficienza delle unità navali.

Dopo aver selezionato solo alcune delle realtà territoriali italiane che si sono distinte e si distinguono nell'ambito dell'industria della difesa italiana è utile soffermarsi sullo sviluppo della città di Terni. Proprio nel Centro Italia sorge, infatti, l'importante complesso industriale di questa città, che sin dal 1884 ha fornito buona parte della produzione di acciaio italiano. Il sito di Terni si sviluppò per diverse ragioni: l'esistenza di una fabbrica di armi, di manufatti di ferro e ghisa; la grande disponibilità di risorse idriche e infine per la posizione strategica posta lontana dalle coste e dunque meno vulnerabile. L'impianto, pensato per la produzione di 140.000 tonnellate d'acciaio annue, ancora nel 1891 arrivava a poco più di 30.000, causando gravi perdite economiche. L'impresa controllava il ciclo della produzione cantieristica navale, dall'acciaio fino al prodotto finito, tramite lo stabilimento di La Spezia. Con l'ingresso dell'IRI, la cantieristica e la produzione siderurgica vennero definitivamente separate, nel quadro della riorganizzazione industriale nazionale.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, il sito fu riconvertito per la produzione civile, in particolare di acciai speciali, arrivando all'invidiabile produzione di 1.000.000 di tonnellate all'anno. Lo sviluppo delle

acciaierie di Terni, fondamentale per la costruzione di una moderna flotta militare, si accompagnò negli stessi anni alla fondazione di un sito industriale a Pozzuoli, che dal 1886 ebbe il compito della costruzione dell'artiglieria navale. Lo stabilimento meccanico si estendeva su 50.000 m<sup>2</sup> ed aveva diretto accesso al mare. Il sito di Pozzuoli permetteva, inoltre, un importante sviluppo industriale nel napoletano, dando la possibilità di crescita in un'area densamente popolata<sup>6</sup>.

Seguendo un'ottica di lungo periodo i mali della frammentazione industriale italiana, certamente connessi al particolare tessuto geografico, storico e sociale del Paese, non vennero risolti dal fascismo finendo per caratterizzare anche gli assetti industriali dell'Italia democratica.

La crescita industriale è, infatti, sempre stata condizionata dalla mancanza di investimenti statali nell'ambito strategico della ricerca. Ancora oggi gli investimenti italiani in questo settore sono significativamente bassi, nonostante si tratti di un'industria in grado di dare un forte impatto a tutto il settore della ricerca e dello sviluppo del Paese.

Tuttavia, le esportazioni italiane di armamenti, soprattutto grazie a *Iveco* e *Finmeccanica*, sono aumentate negli ultimi anni del 27% rispetto al 1999: *Finmeccanica* è sicuramente il gruppo di punta nel settore difesa, con un fatturato di 13,4 miliardi di euro nel 2007.

*Finmeccanica* fu fondata nel 1948, con lo scopo di riunire, all'interno dell'IRI, le realtà industriali meccaniche italiane. La cantieristica, prima voce di bilancio, doveva affrontare la grave crisi del dopoguerra, con la necessità di gestire ben 100.000 dipendenti e i vertici dell'azienda decisero così di concentrarsi sull'elettromeccanica e l'aerospazio. Ad esempio l'*Alenia* venne creata proprio al fine di aumentare la propria competitività in ambito internazionale in quest'ultimo settore. Negli anni Novanta *Finmeccanica* è divenuta il polo della produzione per la difesa in Italia, con

6. Lo stabilimento di Pozzuoli fu sempre nell'orbita dell'*Ansaldo*, producendo cannoni e artiglieria navale anche dopo la Seconda Guerra Mondiale. L'impianto venne chiuso dopo cento anni di attività nel 2003.

una serie di acquisizioni giustificate dall'alta capacità tecnologica sviluppata negli anni precedenti. Eppure, nonostante la concentrazione industriale di molti dei marchi storici italiani, *Finmeccanica* continua a mostrare i limiti strutturali del localismo italiano. Infatti, il mantenimento di molti marchi storici della nostra industria bellica comporta una sovrapposizione nella produzione e un'eccessiva esposizione in molti settori della difesa, che non ha eguali presso i principali concorrenti mondiali<sup>7</sup>.

### *Bibliografia*

AA. VV., *Cantieri riuniti dell'Adriatico, Trieste-Monfalcone: breve storia*, Trieste, Tip. Moderna, 1957.

DIPARTIMENTO PACE DI DEMOCRAZIA PROLETARIA, *Bella Italia armate sponde: Guida dettagliata alla presenza militare in Italia*, Roma, Irene edizioni, 1989, (presentazione di Eugenio Melandri e Stefano Semenzato).

SEGRETO L., "Marte e Mercurio", *Industria bellica e sviluppo economico in Italia 1861-1940*, Milano, FrancoAngeli, 1997.

TIRALOSI S., *Genesi dell'industria e delle multinazionali in Italia. La scelta etico-produttiva*, Roma, Armando Editore, 2003.

### *Resumé*

Le but est de fournir un tableau général de l'industrie italienne pendant la guerre en soulignant les faits décisifs qui en virent la naissance entre la fin du XIXème et le début du XXème, tout en essayant de recueillir les motivations effectives qui l'ont conduite à devenir comme elle est actuellement et les traits distincts qui encore aujourd'hui après 150 ans caractérisent notre système productif dans le secteur.

7. A queste difficoltà si è cercato di ovviare con un'oculata strategia di alleanze internazionali, indispensabili per entrare in mercati più ricchi di quelli italiani per le commesse della difesa. Oggi *Finmeccanica* ha i suoi principali interessi nel campo dell'elicotteristica, elettronica per la difesa, aeronautica e sistemi per la difesa. Accanto a *Finmeccanica*, vanno ricordati altri grandi gruppi, come *Iveco* (blindati ruotati), *Fincantieri* (produzione navale) e *Avio* (produzione aeronautica) (Dipartimento Pace di Democrazia proletaria, 1989).

*Mots-clés: industrie, défense, Italie*

*Resumen*

La intención de este ensayo es ofrecer una descripción general de la industria bélica italiana, hincando la atención sobre su nacimiento entre finales del siglo XIX y comienzo del siglo XX, con el intento de subrayar el porqué ha llegado a ser lo que es actualmente y cuáles son los rasgos que después de 150 años caracterizan nuestro sistema productivo en el sector.

*Parablas clave: industria, defensa, Italia*