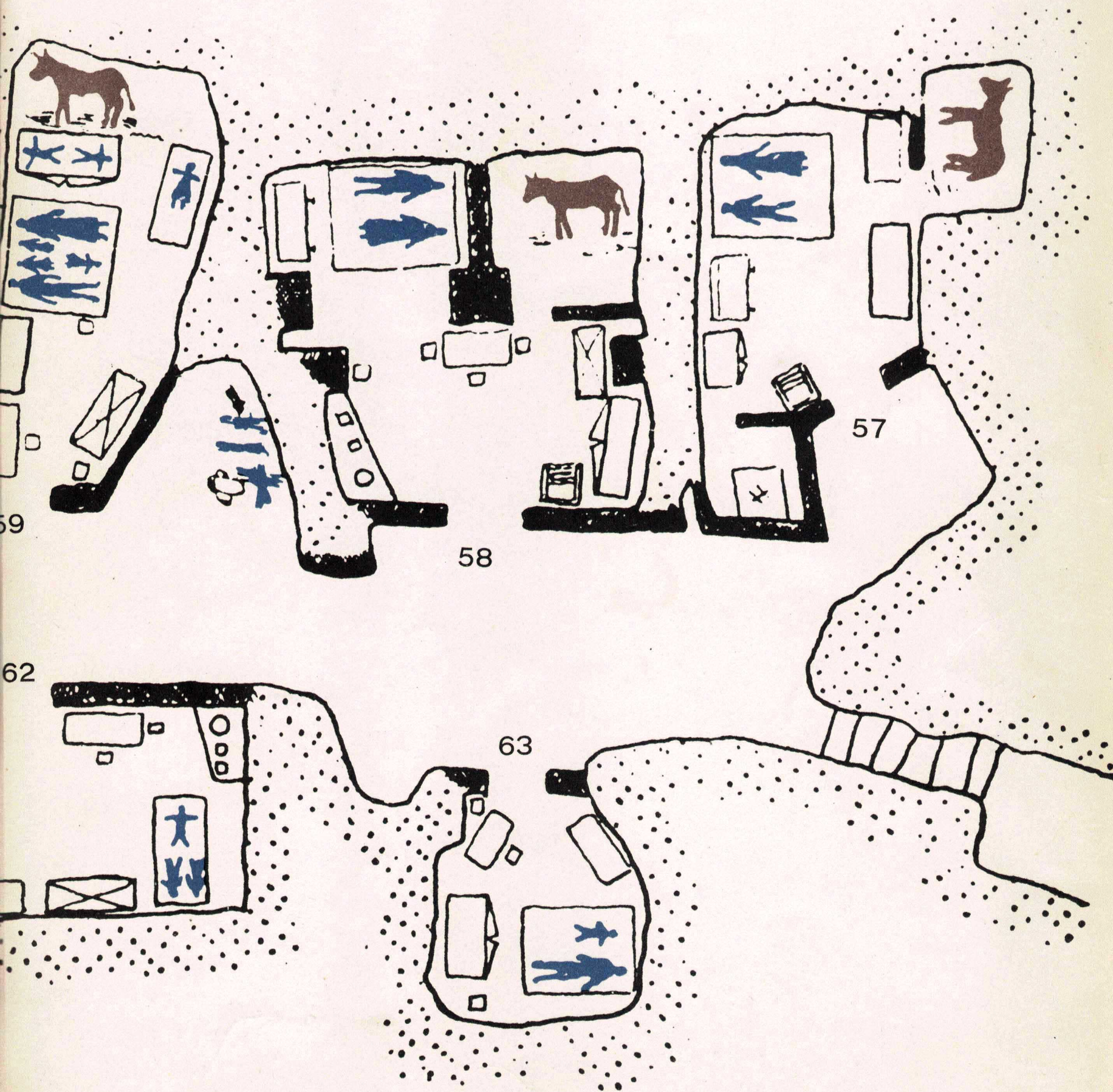


# CIVILTÀ DELLE MACCHINE

MARZO-APRILE 1956

RIVISTA BIMESTRALE

SPEDIZ. ABBON. POSTALE - GRUPPO IV



# IL CANTIERE DEL MUGGIANO

di Luciano Rebuffo

**P**ARLARE del golfo della Spezia « non lice », senza parlare di sogni, di poesia, di colori. Si ha un bel venire qui in fretta, con un direttissimo impaziente, con la borsa sotto il braccio, e la raccomandazione del Direttore di non fare della lirica, ma un « pezzo » concreto, sulla situazione del cantiere. Sarebbe facile fare così al Cantiere di Sestri Ponente, o al Meccanico di Sampierdarena, immersi in un paesaggio grigio degno del « Metropolis » di Lang, dove il paese si esprime con la voce della fabbrica, e la prosa nasce spontaneamente di colore verista, senza altre tentazioni.

Là una nave in allestimento è una nave in allestimento, e un pontone-gru è un pontone-gru. Qui al Muggiano, invece, una nave in allestimento è una impressionistica pennellata rossa che si riflette in cento « nuance » diverse su un mare dall'azzurro di zaffiro orientale, e un pontone gru è un fenicottero posato su uno specchio che leva il becco in alto, verso il verde dei pini aperti come ombrelloni da spiaggia.

Il paesaggio è dunque irresistibilmente romantico, e romantica sarà inevitabilmente la prosa, anche se cercherò di ancorarla ai « fatti ». Del resto, il mio amico, il conte, dice sempre che io e lui fonderemo la scuola dei « realisti-romantici »: vuol dire che io comincerò dal Muggiano.

D'altronde, se lascio scivolare sull'onda lo sguardo e riposare l'animo stanco, mettendo in tasca il taccuino degli appunti, se mi abbandono all'onda dei ricordi dolci e amari, se dietro i riflessi cristallini dell'acqua vedo i sogni indistinti vanamente inseguiti, se gli ulivi che salgono stanchi per i dolci pendii mi sembrano una processione di mille dolori, se i pini che si stagliano netti sulle vette come cammelli in carovana somigliano ai cento pensieri che mi attendono al mattino, rigidi come sentinelle prussiane, ai piedi del mio letto, tradirò per questo il realismo? Vedendo già in quelle navi rosse il loro futuro carico di umanità, con colui che parte per fuggire una delusione o per inseguire una promessa; udendo nel frastuono delle lamiere il grido di uomini che lottano quotidianamente per rispondere alle immutabili esigenze della vita, sarò per questo meno vero?

O non farò che cedere alla magia di questo golfo, che incantò ben altri, e in tutti i tempi? Esso non per niente fu dedicato a Latona e a Venere, e i romani già ammonivano « Lunae portum est operae cognoscere cives ». Dei colli coperti di ulivi che aveva veduti in un viaggio per mare verso Roma si ricordò il Petrarca nel « De Africa », mentre il Boccaccio, da par suo, si ricordò del formidabile vino delle vicine « Cinque Terre », che del resto ispirò una saporitissima novella al Sacchetti. Quelle cinque terre, cinque paesi a ripicco sul mare senza allacciamenti stradali, dove ancora adesso non ci sono automobili, si torchiano le ulive a mano e si seppelliscono i morti in un antico castello saraceno.

Non poteva mancare Dante, che ci dice che « Tra Lerici e Turbia la più deserta, la più remota via è una scala, verso di quella agevole ed aperta » ed infatti la leggenda lo fa approdare qui, il pellegrino inquieto, al Monastero del Caprione, dove risponde a frate Ilario che « va cercando pace ».

Solo per chi non conosce il Golfo, o per la mia imperizia nel citare, queste cose possono apparire sfoggio di erudizione o semplice esercitazione liceale: emergono invece pienamente giustificate dall'atmosfera ambientale, che fu la stessa, infatti, che nel tempo del più sensibile romanticismo portò qui il Carducci a battere alla porta di Annie Vivanti, e Severino Ferrari ad implorare con nostalgia infinita la propria donna, e Shelley, il più noto e il più sventurato dei poeti del golfo, a vivere per Jane la sua sfortunata passione, che doveva essere l'ultima della sua vita:

« She left me at the silent time  
when the moon had ceased to climb  
the azur path of Heaven's steep.  
And like an albatross asleep  
balanced on her wings of light  
hovered in the purple night ».

Ed io lo so, che questo golfo è tuttora il golfo degli innamorati, anche se ci sono le mura dell'arsenale, le gru del cantiere e le ciminiere di Pertusola, e vi posso dire che se anche l'amore dei marinai sulle panchine del parco è lo stesso che si fa sulle panchine di tutti

i parchi del mondo, quello degli amanti rifugiati nelle insenature del golfo, quando la luce fredda della luna accarezza le acque immobili, è di un languore unico. Le antenne della nostra sensibilità possono captare qui correnti insospettite: non per niente Wagner, sfuggito all'enorme frastuono del porto di Genova, venne qui a cercare un'assoluta quiete. Non la trovò perché il suo animo era agitato come il mare che dovette affrontare nella traversata, ma in compenso trovò qui, come avvolto in una medianica corrente, il preludio orchestrale dell'« Oro del Reno » che andava inutilmente cercando da tempo. E' un fatto che più di una volta mi ha fatto riflettere e non mi ha lasciato dormire, in queste camere degli alberghi spezzini, non molto più comodi di allora, così come egli lo racconta nel « Mein Leben »: « Sie erschien nicht; dafür versank ich in eine Art von sonnambulern Zustand, in welchem ich plötzlich die Empfindung, als ob ich in ein stark fließendes Wasser versänke, erhielt. Das Rauschen derselben stellte sich mir bald in musikalischen Klänge des "Es-dur"-Akordes dar, welcher unauffhaltsam in figurister Brechung dahin vogte; diese Brechungen zeigten sich als melodische Figuren von zunehmender Bewegung, nie aber veränderte sich der reine Dreiklang von "Es-dur" welcher durch seine Andauer dem Elemente, darin ich versank, eine urrendliche Bedeutung geben zu wollen schien. Mit der Empfindung als ob die Wogen jetzt hoch über mich dahinbrausten, erwachte ich in jährem Schreck aus meinem Halbschlaf. Sogleich erkannte ich, dass das Orchester-Vorspiel zum "Rheingold", wie ich es in mir herum trug, doch aber nicht genau hatte finden können, mir aufgegangen war ».

Ma la bibliografia del golfo potrebbe continuare per pagine intere: ci furono tutti, da Ceccardo Ceccardi a Mantegazza, da D'Annunzio a Sem Benelli, che fu forse il più retorico. Del resto, l'eco di questa sua retorica si può trovare ancora a pochi chilometri da qui, nel castello che si fece costruire a Zoagli, e che sembra una brutta scenografia per la « Cena delle Beffe ».

Ma in questo golfo di sogno non valgono solo i ricordi veri: a Portovenere c'è una magnifica grotta su un piccolo seno di mare, che si chiama la « Grotta di Byron » e su di essa il comune murò addirittura una lapide bilingue per annunciare che lì Byron trasse ispirazione per il suo poema « Il corsaro ». Cosa che non può assolutamente essere perché Byron fu qui nel 1821-'22 e il « Corsaro » fu pubblicato nel 1814, ma tant'è, ogni anno centinaia di « misses » lunghe e sottili vengono qui a sospirare su questa grotta; che il fatto sia vero o no, che importanza ha, ormai? L'importante è che la stessa George Sand, quando ancora il comune non pensava alla lapide, aveva osservato che « On ne saurait imaginer un décor plus frappant pour caractériser un nid de pirates ».

Tutto questo spero che mi scuserà « ad abundantiam » per non aver ancora tirato fuori il taccuino e cominciato a parlare del Muggiano. Lo vedo benissimo, dalla punta delle Grazie, sorgere di fronte, una sottolineatura rossa e gialla tra il mare e le colline, ma non è colpa mia se tutto il versante orientale è dominato dalla mole massiccia del castello di Lerici, che mi intimidisce se penso che esisteva già sette secoli prima che Spezia nascesse.

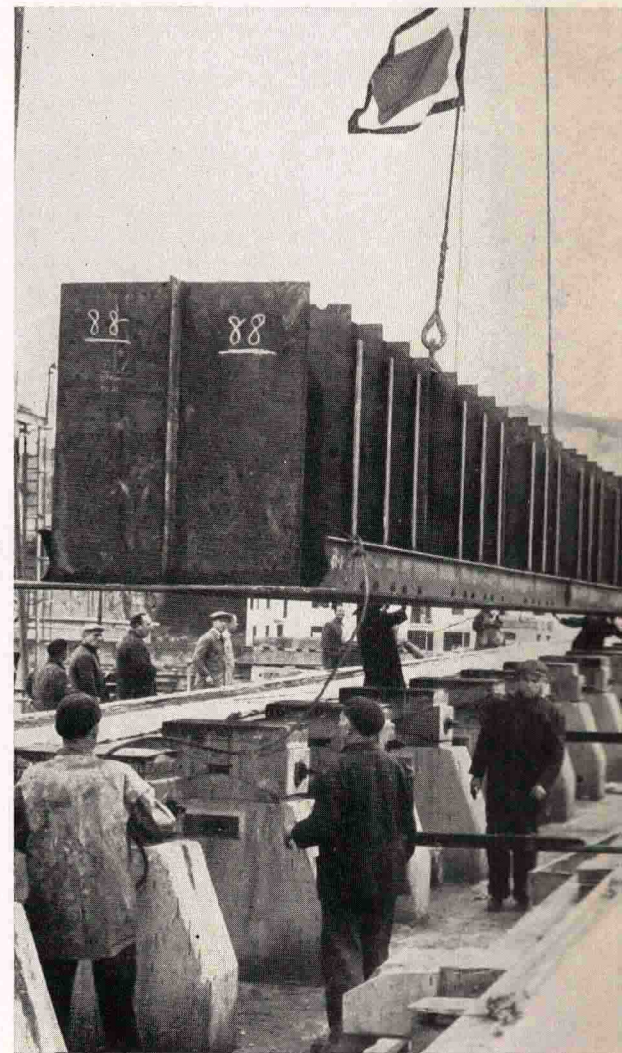
Perché dovete sapere che La Spezia è una città nuova, creata al centro del golfo quasi con una deliberazione consigliare, mentre il golfo è antico come la storia del nostro paese. Sulle punte del golfo le stazioni romane facevano segnalazioni col fumo di giorno e col fuoco di notte, e nel medio evo il castello di Lerici era, come si sarebbe detto più tardi, una pistola pisana puntata contro i domini genovesi. Il golfo doveva essere tutto una selva mentre sui due corni estremi stavano a guardarsi in cagnesco i due castelli opposti, e su quello di Lerici i pisani scrissero, come si vede ancora adesso:

« Stoppa boca al zenoeze,  
crepacor a lo portovenereze  
streppa torsello a lo lucchese ».

Poi venne la Meloria, e « chi voleva veder Pisa doveva andare a Genova », e il golfo diventò « lago genovese ». Ma la città non sorse, in questo magnifico porto naturale, perché il governo genovese fu sempre accentratore, e piuttosto che costruire città andava

ad interrare i porti già esistenti, come fece a Variogotti e a Savona. Quel che è curioso è che un arsenale fu costruito nel borgo ai piedi del « Poggio » dai... milanesi del Duca Francesco Sforza, quando occuparono i domini genovesi, ma alla cacciata dello Sforza esso fu precipitosamente distrutto dai genovesi stessi, e di arsenale non se ne doveva riparlare che dopo oltre tre secoli. Cioè dopo Napoleone. Fu lui che ebbe la percezione esatta, come doveva poi scrivere nel Memoriale di S. Elena, che la zona si sarebbe prestata ottimamente per una piazzaforte marittima: « La Spezia è il più bel porto dell'universo, la sua rada è anche superiore a quella di Tolone, la sua difesa per terra e per mare è facile, i progetti redatti sotto l'Impero, e di cui s'era cominciata l'esecuzione, dimostrarono che con spese anche mediocri gli stabilimenti marittimi sarebbero al riparo e chiusi in una piazza capace della più gran resistenza ». Infatti, durante l'Impero, Napoleone creò La Spezia « Arrondissement Maritime » con una prefettura marittima e quindi la volle capoluogo di un nuovo circondario. Vi fu sottoprefetto quel poetico eroe che fu Santorre di Santarosa. Con Napoleone dunque cominciano i progetti per fare della Spezia una base navale di primordine, e la cosa fu presa con passione tutta francese. Nella biblioteca comunale ho trovato un manoscritto del 12 maggio 1808, firmato dal Comandante Chabert, dove si osserva che: « Si la baye d'Aboukir nous avait offert une position semblable, l'Amiral Nelson avec tout son audace n'eût pas eu un avantage aussi complet que celui qu'il obtint dans cette fatale journée ». I lavori, iniziati lungo l'arco di ponente, furono interrotti con la caduta dell'Impero, quando si erano spesi poco più di 250.000 franchi, ma la strada per Porto-

**13-11-55: impostazione della motonave « Giovanni Ansaldo » nel cantiere navale del Muggiano (La Spezia).**





VEDUTE del cantiere navale del Muggiano di La Spezia. (Tavole di Rocco Borella).

venere, che doveva servire l'arsenale, restò ed è ancora, come tracciato, quella che in estate migliaia di automezzi percorrono carichi di turisti.

Dell'Arsenale a La Spezia non si parlò più per oltre quarant'anni, fino al giorno che Cavour riprese, sia pure in termini diversi da quelli napoleonici, il programma dell'unità italiana. Per la precisione, il primo timido tentativo di porre il problema fu fatto dal suo intimo collaboratore, il generale Alfonso Lamarmora, che presentò un progetto alla camera piemontese, nel 1850. Il Lamarmora, a mio parere, lo presentava con un sottile piacere personale, perchè si trattava di «castigare» i genovesi, contro i quali egli aveva dovuto marciare a tappe forzate nelle giornate del '49. Ma la proposta non fu accolta, e numerose furono le opposizioni di ogni genere. Si pensò che tra il 1853 e il 1857 il fratello del Lamarmora, senatore Alberto, evidentemente di tutt'altro avviso, stampò ben tre opuscoli, dalla eloquente copertina che mostrava un sacco di milioni rovesciati nel golfo della Spezia, in bocca ai pesci, e dove si leggevano frasi come questa: «Fortificare La Spezia? Ma è una vera follia! Trasferire l'arsenale marittimo all'estrema frontiera significa provocare l'Austria ad assalirci...». Ma il Cavour tornò alla carica personalmente, come Presidente del Consiglio, destreggiandosi tra le opposizioni dei genovesi, che non volevano perdere l'arsenale, e di coloro che avevano paura dell'Austria. D'altra parte, mica poteva dichiarare in piena camera che aveva intenzione di spostare presto i confini... Finalmente, nella famosa seduta dell'aprile 1857, mentre il deputato Pareto gridava che «si voleva ridurre Genova città di provincia, emporio di droghe e di derrate» e il Costa di Beauregard urlava che «era follia attuare il progetto di Napoleone, perchè lo aveva detto Gioberti», e ancora Solaro della Margarita non risparmiava aggettivi salati, il progetto della Commissione passò a maggioranza. A Genova si sobillò la piazza, che era ancora memore delle luttuose giornate del '49, e che comunque molta simpatia per il Piemonte e per i suoi uomini non l'aveva mai avuta, e la gente si sfogava, col pretesto dell'arsenale, a urlare «Abbasso Cavour!».

Il Ministro piemontese, alcuni anni prima, di fronte ai numerosi progetti genovesi di trasformazione dell'arsenale, aveva chiamato dall'Inghilterra l'ing. Rendel, tecnico di fama mondiale, che dopo una visita a Genova disse testualmente: «Ma che porto! E' una cattiva rada. Bisogna trasformarlo di sana pianta, costruendo calate, magazzini, bacini. Ma prima di tutto, togliere l'arsenale militare». Ed era vero, anche se i genovesi non se ne rendevano conto. Tolto l'arsenale, infatti, il porto mercantile prese uno sviluppo sempre crescente, adeguandosi veramente al-

l'aumentare del traffico e all'introduzione del vapore. Alla Spezia l'ing. Rendel scelse come luogo adatto i seni del Varignano e delle Grazie, poco distanti dal luogo napoleonico. Ma i lavori furono interrotti per la guerra del '59, e alla loro ripresa il capitano Domenico Chiodo, incaricato di dirigere i lavori, trovò il luogo non più rispondente alle nuove necessità maturate dopo le annessioni, e scelse invece un terzo luogo, la piana tra la città e Marola, dove l'arsenale sorse infatti in breve tempo. Fu inaugurato il 28 agosto 1869, alla presenza di ministri e deputati, tra gli applausi di tutto un popolo, che aveva capito soprattutto cosa esso avrebbe significato per l'avvenire della città. Il giorno prima Domenico Chiodo, camminando sulla diga provvisoria che avrebbe dovuto immettere l'acqua nei bacini e nella darsena, disse: «Sentite? E' il mare che picchia alle porte. Domani gli apriremo». Era un genovese che parlava poco e a frasi lapidarie, come Garibaldi e Bixio. Ora gli hanno intitolato la grande strada longitudinale al mare, dove la sera passeggia tutta Spezia, e che guarda dritto sull'ingresso dell'Arsenale, dove gli hanno innalzato un monumento con spadino e feluca: «Mutato il golfo in porto militare, degno dell'Italia antica e futura, incarnò i disegni di Napoleone e Cavour». Con l'arsenale nacque la città senza dubbio alcuno: nel 1861 contava 11 000 abitanti, nel '71: 24 000, nell'81: 31 000. Dietro all'arsenale vennero i lavori urbanistici, le costruzioni edili, le ferrovie, il gas illuminante, e soprattutto le industrie private, sussidiarie o non degli impianti militari. Si ebbero forti immigrazioni, soprattutto dalla Lunigiana e dalla Liguria agricola, e da Massa Carrara. Nel 1901 la città contava già 66 000 abitanti, con un aumento del 50 % rispetto al precedente censimento, fatto unico in Italia. Ora è la seconda città di Liguria, con oltre 120 000 abitanti: questo per dire che è una città nata dall'arsenale e dai cantieri, ma dato che è nuova e posta al centro di un golfo poetico, non è diventata una città-fabbrica.

Dopo l'arsenale vennero i cantieri, come dicevamo, ma anche a questo proposito dobbiamo fare ancora il nome di Cavour che, forse sulla scorta di quanto aveva visto a Tolone, dove a oriente del porto militare sorgevano i «Chantiers des forges» (costruiti da quell'ing. Taylor che a Sampierdarena aveva impiantato il Meccanico), aveva fatto acquistare dall'altra parte del golfo la zona di S. Bartolomeo, che pensava di dare in affitto a qualche intraprendente ingegnere, che vi facesse sorgere un cantiere di costruzione. Pareva anche che avesse trovato il suo uomo in un certo William Webb di New York, divenuto cittadino italiano e nominato conte e senatore, ma alla morte di Cavour non se ne fece niente, e S. Bartolomeo

rimase un'appendice dell'Arsenale di La Spezia (come è ancora adesso) confinante con una spiaggia tra due gole di collina, chiamata Muggiano a causa del torrente che vi scendeva.

La prima destinazione di questa spiaggia fu di balneio, dove si provarono tra il 1873 e il 1878 i famosi cannoni da 100 tonnellate, che per quell'epoca fecero davvero colpo. La Spezia intanto non era più solo base navale di appoggio e vettovagliamento, ma anche cantiere di costruzione, anche se per un decennio tutta l'attività fu assorbita dagli stabilimenti governativi. L'attenzione dei privati fu ben presto richiamata su questo golfo vasto e tranquillo, naturalmente protetto, dove si poteva varare in acque calme e al coperto da ogni minaccia nemica, e fu proprio al Muggiano che sorse il primo cantiere navale privato. Il terreno fu acquistato per pochi soldi dalla Mensa Vescovile di Sarzana. Iniziatore fu l'ing. Manaira, un ingegnere navale al servizio regio che godeva buona fama, e che si associò all'ing. Hofer, persona importante della Società di Navigazione Italiana. Si formò così la «Hofer Manaira & Co.». Pare anche che non fosse estraneo un certo apporto di capitale piemontese, specie da parte di un certo Luigi Cappuccio che aveva una società armatrice per il trasporto del cotone americano per le nascenti fabbriche tessili del Piemonte. I primi vari, per la storia, furono quelli del «Maratea» e del «Cornigliano» per conto della «A. Piaggio». Tra i committenti figuravano i famosi Accame, armatori di grandi velieri, che avevano fatto i soldi con la vecchia «sciamada», negozio di torte e farinate in Genova, ma soprattutto la «Soc. Navigaz. Alta Italia» del citato Cappuccio, che fece costruire piroscafi che si chiamavano *Picmonte, Dora Baltea, Fert, Monviso* ecc. Con l'apporto del Cappuccio il cantiere assunse allora il nome di «Cantieri Navali Riuniti». Questo cantiere navale mercantile costituisce uno dei tronconi dai quali ebbe origine l'attuale cantiere del Muggiano. L'altro troncone è costituito da una iniziativa pionieristica assunta da due valenti e valorosi uomini, il Comandante Boselli, ufficiale superiore della Marina da guerra e genero dell'industriale Giovanni Agnelli, e il suo amico ing. Cesare Laurenti, uno dei tecnici precursori e giustamente famosi per la costruzione dei sommergibili. Nel 1906 essi acquistarono dai «Cantieri Riuniti» una piccola zona di terreno e vi impiantarono il cantiere che si chiamò dapprima «Fiat-Muggiano per la costruzione di Autoscafi» e poi, per un accordo intervenuto con la S. Giorgio di Sestri, per «Fiat-S. Giorgio - Soc. An. per la costruzione di Autoscafi, Torpediniere e Sommergibili». Le prime ordinazioni furono per tre sommergibili, da parte delle marine italiana, svedese e danese.

Nel 1907 nacque il «Foca», il primo sommergibile italiano, che dislocava 184 tonnellate, con motore a benzina per la navigazione in superficie.

L'anno seguente fu varato lo svedese «Hwalen», che ebbe il coraggio di compiere senza scorta e coi propri mezzi la traversata di 4000 miglia da La Spezia a Stoccolma, affrontando una burrasca nel Golfo di Bisceaglia. Il sommergibile danese si chiamava «Dykeren». Fino alla prima guerra mondiale la Marina Italiana fece costruire ben otto sommergibili da 250 tonnellate, mentre tre furono costruiti per il Brasile, uno per la Russia e un altro per l'Inghilterra. Come si vede, il successo fu subito tale che marine straniere importanti si rivolsero al cantiere, e in base alla licenza di costruzione «Laurenti» si costruirono due sommergibili in Svezia, tre negli Stati Uniti e uno in Inghilterra. Sempre su progetti «Laurenti» il cantiere svedese «Koekums» costruì altri tre sommergibili, il cantiere giapponese «Kawasaki» due, e il cantiere russo «Nikolajev» ben sette da 920 tonn.

Nel frattempo i confinanti «Cantieri Riuniti» avevano varato grossi piroscafi, come «Duca di Genova», «Duca degli Abruzzi», «Oceania», «America». Nel 1913 la «Fiat-S. Giorgio» rilevò anche il cantiere mercantile, e si ebbe così quell'unico cantiere che è giunto fino ai giorni nostri, attraverso una imponente produzione sia di sommergibili (per i quali ha un indiscusso primato italiano e una ottima posizione mondiale) sia di navi di superficie, militari e mercantili, di primordine.

Basterà ricordare che durante la prima guerra mondiale furono costruiti quindici sommergibili da 260 tonnellate e quattro da 762 per la Marina Italiana, oltre a tre per il Portogallo, tre per la Spagna e uno per la Russia. Quest'ultimo stupì il mondo con la prodigiosa traversata da La Spezia ad Arcangelo.

Poi, dopo un periodo di costruzioni mercantili, si riprese nel 1928 con il famosissimo «Balilla», la cui serie di cinque unità segnò un passo decisivo nella tecnica sommergibilistica, poichè gli scafi passarono a struttura completamente circolare e raggiunsero per la prima volta, di fronte ai normali 30 metri, la

profondità di oltre 100. Il «Balilla», fra l'altro, compì felicemente la traversata da New York a Gaeta, mentre i gemelli «Sciesa» e «Toti» fecero l'intero periplo dell'Africa.

I sommergibili costruiti da questo cantiere, di tutti i tempi e di tutti i tipi, furono oltre novanta, e non ebbero mai a lamentare il minimo incidente tecnico. Ma i primati non si limitarono a questo. Durante la prima guerra mondiale si effettuò la prima applicazione di motore «Diesel-Fiat» su navi di superficie e si trattava di un tipo speciale di nave appoggio-sommergibili, ordinata dal Brasile, la «Cearà» di 4000 tonnellate, interamente ideata e progettata dall'ing. Laurenti. Essa fu chiamata «nave canguro» perché portava nella speciale carena un piccolo sommergibile, che poteva mollare in mare aperto.

Poi ci furono altre due navi di tipo strano ed originale, il «Milazzo» e il «Voturno» da 10 000 tonnellate, dalla coperta irta di potenti elevatori; le navi trasportavano carbone e potevano rifornire in alto mare altre navi.

Nel 1917 la società fu assorbita dall'Ansaldo, che era nella fase espansionistica dei Perrone, e si chiamò «Ansaldo-San Giorgio»: si vararono nel 1918 le prime quattro navi con motore «Diesel-Fiat». Dopo la guerra la fabbrica motori di Torino restò alla Fiat e il cantiere del Muggiano si unì alla famosa fabbrica di cannoni «Vickers-Terni» di Spezia, costituendo una nuova società sotto la ragione sociale «Odero Terni». In seguito passò al gruppo «Odero Terni Orlando» e con esso rimase fino al 1949, anno in cui entrò a far parte dell'Ansaldo, in seguito alla nota riorganizzazione della Finmeccanica.

Ma torniamo un momento alle costruzioni di superficie più impegnative: dal 1930 al '34 vi furono quelle dell'incrociatore «Zara» da 10 000 tonnellate, il primo incrociatore della serie interamente corazzato; dell'incrociatore «Diaz» e del «Duca degli Abruzzi» che è l'unico incrociatore rimasto a far parte della nostra attuale Marina Militare.

Nel '39 furono varate quattro riuscitissime motonavi da 6600 tonnellate, tipo «Lerici», andate disgraziatamente perdute durante il conflitto. Infine per la «Tirrenia» furono costruite quattro motonavi tipo «Oriani».

Nel dopoguerra il cantiere ha cominciato col compiere delle difficili operazioni di recupero e di trasformazione di navi, che vanno segnalate perché segnano dei notevoli risultati tecnici. Il «Ravello» giaceva sul fondo vicino alla diga esterna del golfo, e dopo lunghi tentativi di recupero con mare agitatissimo si decise di tagliare lo scafo in due a mezzo palombari, e poi si rimorchiarono i due tronconi in bacino, dove furono «riuciti», e ne uscì una motonave mista. Un piro-

scafo inglese giacente sul fondo fu recuperato e adattato a nave passeggeri: è l'attuale «Napoli» che viaggia sulla linea dell'Australia. Si trasformarono due cisterne in navi da trasporto minerale, e poi si compì un'operazione miracolo: al piroscafo «Elisa Campanella» fu cambiato il fondo e il doppio fondo. Si misero in bacino i nuovi fondi e poi vi si mise sopra il piroscafo, smontando all'ultimo momento il pezzo vecchio e sostituendolo con il nuovo, punto per punto. L'operazione di alta chirurgia navale è stata illustrata dall'attuale direttore, ing. Palenzona, sul periodico aziendale.

Il famoso «Maroussa» di Faruk fu qui trasformato, come si espresse un giornale del nord, in un vero yacht da mille e una notte. Furono pure trasformati due caccia iraniani, e l'incrociatore «Duea degli Abruzzi» che venne qui ai piedi degli scali che lo avevano visto nascere per subire alcune modifiche. Così pure il «Montecuccoli» che fu adattato per poter ospitare, come nave-scuola, gli ultimi tre corsi dell'Accademia Navale di Livorno.

Quanto a costruzioni nuove, quelle del dopoguerra testimoniano di una continua tradizione di alta qualità e di una rapida ripresa di attività secondo la tecnica moderna più progredita. Basterebbe citare 12 potenti rimorchiatori per la Russia; tre navi speciali per la Norvegia, rese insommergibili grazie a speciali boccaporti stagni anche all'aria, richieste per la navigazione in mari dove invece di delfini si possono incontrare degli «icebergs»; la grande ed elegante motonave «Europa» per il Lloyd Triestino, ed ancora la trasformazione, in corso, di tre motonavi argentine e del piroscafo «Irpinia».

Un grande successo, che ha posto anche recentemente il cantiere alla ribalta internazionale, è costituito dalla costruzione delle grandi motonavi per carico secco costruite per il senatore Bibolini. Egli le ha volute veder nascere qui nel suo golfo, e dalla sua villa di S. Terenzo ne ha seguito lo sviluppo, fino a pochi mesi fa, quando ha lasciato la vita terrena mentre ancora la serie delle sue navi continua. Il progetto è nato dalla fusione di una idea del senatore Bibolini e degli studi dei progettisti dell'Ansaldo: si tratta di navi «autostivanti» che, senza un solo verricello di carico, possono effettuare rapidamente il carico e lo scarico del minerale; nel porto di Savona, la «Donegani» scaricava il 26 gennaio 15 000 tonnellate di carbone in meno di 22 ore.

Queste caratteristiche navi, dalla sagoma slanciata e dalla elegante ciminiera, hanno riempito e ancora riempiono dei loro colori le acque del golfo; colori che non rallegrano solo il poeta, ma tutti quanti perché significano sicurezza di lavoro. Le navi hanno richiamato qui, coi loro nomi, una fantomatica assem-

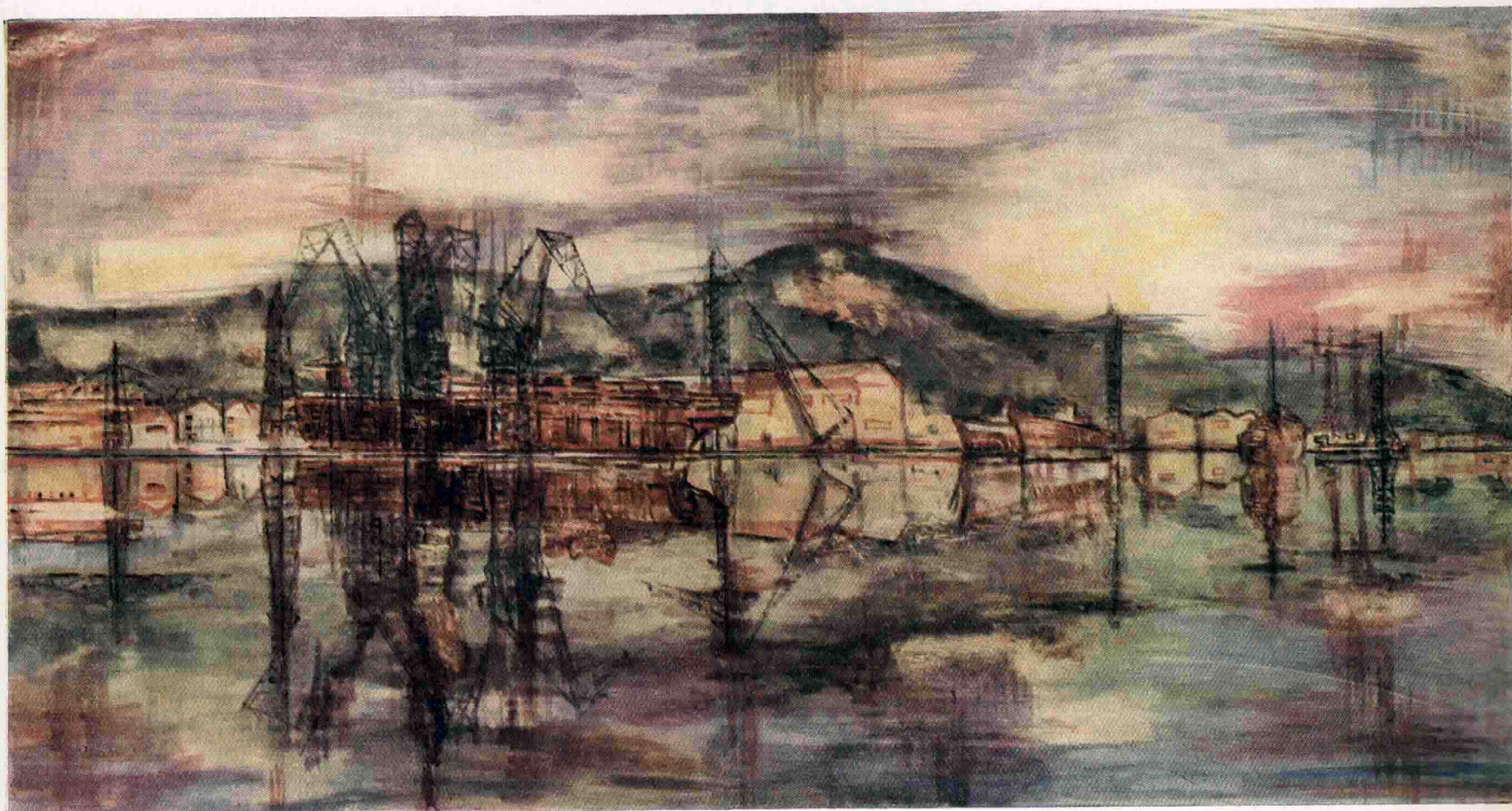
blea di grandi capitani d'industria scomparsi, e sono stati una forma di omaggio quanto mai indovinata. Sostituiscono, mi pare, nell'epoca moderna gli stereotipati monumenti del passato.

Se queste affermazioni sono state possibili, è stato perché il cantiere ha subito nel dopoguerra una radicale trasformazione, che lo ha rinnovato completamente mettendolo in grado di affrontare le prove più impegnative con i metodi più moderni e più rapidi. Si può anzi dire, forse, che è stato il primo cantiere italiano ad applicare nel senso più largo la nuova tecnica della prefabbricazione. Per far ciò si sono «messi in riserva» tutti gli scali orientali, quelli sui quali sorsero i famosi sommergibili e gli incrociatori, e si sono riorganizzati due scali fissi, in cemento, nella zona occidentale, spostando attorno ad essi tutte le officine di lavorazione, il piano di prefabbricazione e le necessarie attrezzature, con poderose gru a braccio retrattile da 35 tonnellate.

Ed ora tiriamo fuori il taccuino e veniamo alla mia visita, che non interrompe affatto il mio poetico vagabondare per il golfo, ma anzi lo sottolineò con colori nuovi. La strada è una passeggiata che costeggia il mare, aperta sui bagni e sui barcarizzi che si allungano su palafitte, e ogni tanto si vedono dei cantieri di demolizione. Lo specchio di mare è segnato qua e là da geometriche spazi a graticola, sembrano fitte fionde che escano dal mare, e sono i famosi allevamenti di mitili, i molluschi saporiti chiusi nel loro guscio nero e lucente. Da noi si chiamano datteri, nel Sud cozze, in Adriatico pidocchi di mare: gli allevamenti più notevoli sono qui, a Napoli e a Taranto. Pare che richiedano una cura specialissima, e ci sono infatti alcune dinastie locali che da tempo immemorabile praticano l'allevamento.

Lo specchio di mare scompare alla vista con lo stabilimento militare di S. Bartolomeo, che confina col cantiere. In estate, quando si prende il vaporetto per Lerici, il cantiere sfilava davanti agli occhi in tutta la sua lunghezza, e l'acqua azzurra inondata di sole ne rispecchiava i cento riflessi: il rosso, il nero, il giallo, il verde, il blu delle navi, e le linee sottili delle gru, tutte incoronate dai declivi coperti di ulivi. Sul vaporetto ne parlano tutti, con esclamazioni entusiaste: «Oh! the shipyard! What a beauty!», «Maman, le chantier!». Borella lo ha visto così, e ha fatto le tavole, beato lui: *une image vaut mille paroles!*

Visto dalla strada, invece, il cantiere sembra rattrappire le sue mura contro la montagna che scende a picco. Ma oltre il muro occhieggiano le grosse gru a braccio retrattile, poste lungo i due scali nuovi. Essi sono sufficienti per l'espletazione del programma massimo che il cantiere si prefigge, cioè la costruzione di navi per 18 000 tonnellate annue di materiali side-





LA SPEZIA: la M/n « Oscar Sinigaglia » dopo il varo avvenuto al Muggiano il 6 giugno 1955.

rurgici da scafo. Le navi, prefabbricate e saldate a terra in tronconi del peso massimo di 30-35 tonnellate, non permangono sugli scali più di 4 mesi.

Nel nuovo caseggiato prospiciente gli scali è sistemata la grande sala a tracciare, una delle migliori che io abbia viste: lunga 180 m e larga 23, perfettamente illuminata, ricoperta da tappeto di linoleum bianco sul quale si disegna a matita nera. L'officina navale, a tre navate servite da numerose e veloci gru a ponte, ha una superficie totale di 11.700 mq ed è ottimamente attrezzata, con un banco di ossitaglio Ravaille sul quale si possono formare nastri di lamiera lunghi 30 metri. I cannelli di taglio in numero di quattro sono portati da un carrello che scorre sulle rotaie del banco lungo 30 metri e la saldatrice elettrica automatica da un altro carrello scorrevole sulla stessa rotaia. I tagli eseguiti sui lembi sono di precisione tale da consentire l'impiego appunto della saldatura automatica, per la quale vi sono due saldatrici elettriche da 2000 Amp Union Melt e una Fusare.

Nell'officina sono sistemati pure due Megatomi, per il taglio delle lamiere a più cannelli con grande precisione, oltre a una cesoia a disco « Schulze e Naumann » che taglia le lamiere a smusso di 30° per la saldatura. Ho visto inoltre batterie di trapani, piegatrici idrauliche, curvatrici, due grandi presse idrauliche per la sagomatura.

La piattaforma di prefabbricazione ha un'area di circa 5800 mq e pare una enorme graticola dove lamiere e profilati prendono forma in grossi tronconi, che le ossature irrigidiscono. Dopo le operazioni di saldatura e di fissaggio i tronconi, alfine perfetti, sono sollevati e messi a posto da quelle possenti gru di cui ho già parlato. Così nasce la nave sugli scali

di cemento, pronta a baciare il mare nel giorno faticoso del varo, che è sempre un po' come una festa generale. Davanti agli scali, poco a levante, è la darsena di allestimento, dove la nave cresce e si prepara ad affrontare il mare nel giorno delle prove e della consegna. La darsena è sempre ingombra, sia per il ritmo delle costruzioni che per le navi in trasformazione, e riempie lo specchio di un continuo movimento di uomini, di mezzi, di materiali, di cavi, di rumori e di grida, da bordo a terra e viceversa. Le banchine sono ingombre di materiale che dovrà andare a bordo, per diventare parte viva della nave stessa; sembra impossibile che debba entrarci tutto. Sull'acqua c'è il grande pontone-gru, capace di sollevare una poppa intera. Sembra un gigante buono, verrebbe voglia di chiamarlo per nome.

Il lungo caseggiato degli uffici e della direzione unisce la zona orientale con quella occidentale, e sta con la linea lungo il golfo, e il sole in fronte. Dalle finestre si vede l'intero golfo, fino all'isola Palmaria e dietro di essa l'isolotto del Tino: è lo stesso panorama che andai a cercare l'estate scorsa arrampicandomi su per le « Tre strade ». Se dovessi stare otto ore in un ufficio, vorrei stare in uno di questi.

La parte orientale, « in riserva », viene oggi utilizzata come deposito di materiali. C'è ancora il capannone coperto donde scesero in mare tanti famosi sommergibili, e le vecchie gru « a bandiera » sono immobili come pensionati al sole.

Negli uffici della direzione parlo con alcuni dirigenti. Il direttore ing. Palenzona è un mio compaesano, essendo nato a Borzoli, che è come dire a Sestri. Lo avevo capito dall'accento. E' un uomo molto semplice e cordiale, essenziale come tutti i ponentini. Fu diret-

tore dei cantieri navali di Pietraligure, anch'essi sorgenti in una zona balneare. Ma qui è tutta un'altra cosa. Mi dice che la mano d'opera è ottima, e che utilissima deve essere stata l'esperienza fatta coi sommergibili, che richiedevano lavoro accurato, preciso, sicuro: « l'operaio che ha imparato a lavorare di fino continua a lavorare così anche se invece di un sommergibile sta facendo un transatlantico ». Mi dice che potrebbero fare anche sei navi all'anno. La serie dei « capitani di industria » è veramente fortunata ed importante, perchè è la prima volta che il cantiere può affrontare un programma a lunga scadenza con ripetizione dello stesso tipo di nave. Coi vantaggi che si possono immaginare. Mi dice anche che finite le « Bibolini » forse si faranno altre tre navi dello stesso tipo, per la Finsider. Se ha un rammarico, strettamente psicologico, è per questa monotonia del lavoro; ma è un rammarico di poco conto di fronte ai vantaggi concreti che il cantiere ne trae.

La trasformazione più importante? La « Macuto » trasformata da cisterna in nave da carico, con alzamento di un ponte, il cambio del fondo della « Campanella » e la liberty canadese « Ardea » trasformata in motonave al tempo record di 45 giorni!

La caratteristica che, dopo le esperienze precedenti, più lo ha colpito in questo cantiere? La estrema semplicità e sicurezza dei vari.

Il rag. Traverso, vice direttore amministrativo, proviene invece dalle terre di Pavese, e si sente che è uno che ha guardato dietro la collina, ed ha navigato oltre i crinali. I suoi erano nell'industria dei mulini, e lui dopo aver fatti gli studi a Brà se ne andò a Torino a quella scuola di macinazione e panificazione che abilitava alla direzione tecnica dei mulini.

Ma i mulini stavano in campagna e Torino era la capitale dell'industria moderna, la città delle macchine e dei grandi complessi, e da allora nella sua mente quello del grande complesso industriale fu l'obiettivo fisso. Fece in una banca torinese una esperienza che doveva poi essergli utile, fece un periodo in un cotonificio, ma intanto mandava le domande di assunzione alla Fiat e all'Ansaldo. Due nomi che erano un programma, e la sorte volle che fossero le navi invece che le auto, e il 1° dicembre 1936 fu assunto allo stabilimento Artiglieria di Campi. E' una data che non dimenticherà mai. Come non dimenticherà l'8 settembre 1937, quando fu trasferito all'Allestimento di Sampierdarena perchè il 20 agosto era stata varata la corazzata « Littorio ».

Fu tra quelli che costituirono il nucleo iniziale dell'Allestimento, e si accorse allora di quanto valessero i legami affettivi e i gruppi solidali, per il lavoro in un grande complesso. Nel '44 andò in Val di Serio a organizzare amministrativamente i gruppi « decentrati », e non fu impresa facile, data la iniziale ostilità della gente, che diceva che « tutte quelle macchine avrebbero portato le bombe ».

Qui al Muggiano fu mandato dopo l'assorbimento, per unificare i sistemi amministrativi con quelli Ansaldo. Gli chiedo se gli fu difficile. « No, soprattutto grazie all'accoglienza e al benevolo atteggiamento del personale ». L'ambiente è a suo parere tra i migliori, e ricorda con fraterna amicizia la nobilissima figura dell'ing. Du Jardin, direttore del cantiere, scomparso recentemente. Quanto all'ing. Palenzona, è una sua vecchia conoscenza, perchè stava nel nucleo iniziale dell'Allestimento di Sampierdarena, ai tempi della « Littorio ».

Trova che qui al Muggiano il personale è più solido, più affettuosamente unito, meno anonimo che altrove. Ciò forse perchè meno fluttuante, perchè costituito da nuclei che provengono da paesi vicini, perchè legato spesso da vincoli di parentela: « ci sono intere dinastie, padre e figlio, padre figlio e nipote, marito moglie e figlio e così via ». All'uscita dal suo ufficio coglierò io stesso sul fatto questa « continuità dinastica » nell'anticamera, dove attende di essere introdotto Edoardo Pittameglio, un uomo che ha passato qui 32 anni e se ne va in pensione, e conduce con sé la figlia di 18 anni, una ragazzina un po' timida, appena uscita dall'avviamento, che sarà assunta come impiegata. Lui mi dice che a quest'ora un po' di riposo ci vuole, e lei alla quale chiedo se intende restare trent'anni come il padre, non mi risponde. Ma gli occhi mi sembra che dicano di no: non so se sia per la differenza di generazione o di sesso. Il capo del settore scafo è l'ing. Renato Marras, un sardo dall'aspetto simpatico e volitivo, col quale ho un colloquio molto interessante. Si laureò poco dopo il suo ritorno dal fronte austriaco, dove fu ferito, e se ne venne qui al Muggiano con grande entusiasmo, perchè i sommergibili lo appassionavano. Parliamo un po' di questa strana passione per un mezzo bellico, dopo le dolorose esperienze della guerra. Dice che per lui era un problema di ingegneria, quello che lo ap-

passionava, un difficile problema di ingegneria. Per la verità, si tratta di un problema che susciterebbe ancora la sua passione e il suo orgoglio professionale. Purtroppo però il sommergibile non può essere che un mezzo bellico: meglio quindi non pensarci. « Non si potrebbe trasferire in aria lo stesso tipo di interesse tecnico-scientifico, di studi, di esperienze, necessario per la navigazione sottomarina, rovesciando le fasi dell'esperienza di Piccard? ». « Oh sì. Tanto è vero che io frequentai a Torino la scuola di perfezionamento aeronautico. Forse se fosse stata accettata l'idea dell'ing. Bezzi oggi farei aerei anziché navi ». L'ing. Bezzi, che fu un collaboratore e quindi il continuatore dell'ing. Laurenti, pensava che sotto le montagne che scendono sul cantiere si sarebbero potuti costruire, in caverna, degli aerei. L'idea era tutt'altro che peregrina, ma il consiglio di amministrazione di allora decise di no, considerate le condizioni del mercato rispetto alla esistente concorrenza. Venendo a parlare degli articoli recentemente pubblicati sulla nostra rivista a proposito della cibernetica, l'ing. Maras mi racconta che molti anni fa, quando ancora c'era il tram che da Spezia al Muggiano impiegava oltre mezz'ora, che moltiplicata per quattro volte dava due ore di tempo da riempire, tra colleghi, con le discussioni più diverse, egli sosteneva che le combinazioni matematiche potevano dare risultati incredibili in ogni campo tanto che, per eccesso polemico, diceva che una calcolatrice poteva arrivare a scrivere la « Divina Commedia ». A sostegno delle sue tesi si costruì uno speciale contatore a dodici caselle, dove ai numeri erano naturalmente sostituite le lettere dell'alfabeto, e ne venivano fuori parole a senso compiuto, in tutte le lingue, a forza di combinazioni. Passatemi, naturalmente, polemiche tra amici d'altri tempi: tra i suoi amici vi era Roberto Galeuzzi, l'inventore dello scafandro di profondità.

Sulla parete mi mostra un grafico; che segna la quantità di materiale da scafo lavorato: le linee salgono e scendono come nei grafici della febbre, solo che qui per la salute del cantiere è bene che la linea salga. I vertici massimi sono segnati dal periodo della M/n « Europa », dal periodo delle « petroliere » e ora, con le « Donegani » la linea ha raggiunto il massimo del foglio, e dovrebbe continuare sul muro.

L'ing. Mori è un senese che per darsi all'ingegneria navale (allora poco seguita e molto ambita) ruppe una tradizione familiare, che lo voleva magistrato o agrario. Si laureò a soli 22 anni, e dopo cinque mesi fu assunto al Muggiano, e destinato proprio qui all'ufficio studi, che adesso dirige. « Ricordo come fosse adesso che mi misero lì (e mi indicò a dito teso) sotto quel bussolotto di legno, a fare il calcolo di un maniglione di sollevamento di un sommergibile. Si stavano allora consegnando i tipi "Balilla". Poi venne la "Zara" che fu per me una prova molto impegnativa: ricordo che capocommessa era allora l'ing. Feruchetti, che mi fu ottima guida ». Da allora l'ingegner Mori ha vissuto in questi luminosi uffici tutta la « carriera »: ora ha sotto di sé due ingegneri coordinatori delle commesse e tre giovani ingegneri, per i calcoli. Voglio parlare appunto con uno di essi: si chiama Alfano, è nato a Modica, ha fatto il biennio a Catania e il resto a Genova, sta qui da diciotto mesi. E' molto sicuro di sé: non ha sbagliato scegliendo Genova, che è la capitale dell'industria cantieristica e gli ha infatti conseguito l'impiego immediato. Trova che gli abbia molto giovato il fatto di aver frequentato spesso, durante gli studi, il cantiere di Sestri, e poi un corso di 6 mesi, di specializzazione per la saldatura e tecniche connesse, alla scuola di Calcinara. Qui si trova ottimamente: ogni giorno è un'esperienza nuova, e seguire sempre delle navi nuove è l'ideale per una robusta preparazione pratica. Quando parliamo delle nostre università, osserva soltanto che a suo parere si dovrebbe, nel primo biennio, tener conto delle differenti specializzazioni tra ingegneri e matematici. Quello che mi stupisce un po' è che questo giovane ingegnere pensi che l'avvenire del Sud possa contare soprattutto sul turismo.

Prima di lasciare l'ufficio studi parlo ancora con l'ingegner Mori della nuova tecnica della prefabbricazione: mi dice che una delle navi medie qui costruite richiede per lo scafo circa 100 disegni di blocchi. « Lo studio più impegnativo? Forse quello per il recupero della "Ravello" con gli annessi problemi di spinte e controspinte, di correnti, di robustezza dello scafo, di stabilità dei due tronconi. Una recente soddisfazione? Quella per il successo della "Sinigaglia" e gemelle. Pare che ci siano interessanti e richieste da tutto il mondo. La "Sinigaglia" negli Stati Uniti ebbe un numero di visite senza precedenti, ed i commenti più lusinghieri ».

Luigi Avalli, che mi si presenta con una tuta blu, fu assunto il 21 gennaio 1919 come operaio tornitore.

Era già stato in Francia, dove lavorava a Parigi alla « Delahe », ed era venuto in Italia nel 1915, per fare il suo dovere. La prima impressione ricevuta, che la sua esperienza confermò, fu che la meccanica navale richiedesse dall'operaio un'applicazione più attenta ed ingegnosa. Ricorda molte cose, del suo lavoro delicato ai torni dell'officina meccanica, fin dal primo lavoro che era la tornitura delle colonnine di guida per i periscopi. Fece parte, come rappresentante degli operai, del Consiglio di Amministrazione della « OTO » dove c'erano gli ingegneri Lojacono e Lombardi, che a suo parere sono dei veri « marinai » perchè hanno capito l'importanza dell'industria navale. Lojacono, secondo lui, è un uomo « con una testa così » che ha creduto in tempi difficili nell'avvenire e nella ripresa dei nostri cantieri. Il problema dei giovani lo preoccupa molto; dal punto di vista della mano d'opera il cantiere (e non esso solo) è molto invecchiato e giovani se ne vedono pochi. Certo è un problema politico-sociale-economico di indole generale, ma lui dice che se non si risolve saranno guai, perchè presto si sentirà che c'è un alto gradino da saltare, tra gli « anziani » che se ne andranno in pensione e i « rincalzi » che non si sono ancora formati.

Il cantiere, da parte sua, ha organizzato un corso per saldatori. Ho parlato con un giovane di 29 anni, Ardilio Rossi, che lo frequenta: mi ha detto che a suo parere è molto utile.

Da ultimo parlo con Lorenzo Bastianelli, un giovane nato nel 1936 ed assunto tre mesi fa. Ha trascorso sette anni in seminario a Città di Castello ed un anno ad Assisi, finchè la morte del padre lo ha costretto a passare dalla quiete ascetica di quegli ambienti alla vita dinamica del cantiere. La cosa non lo ha nè depresso nè smarrito: ha superato rapidamente le trepidazioni dei primi giorni. Lavora all'ufficio produzione, fa delle bolle, delle distinte di materiali ecc. E' convinto che ormai il suo posto sia questo, e vi organizzerà la sua vita futura. L'emozione maggiore l'ha avuta dalle grandi macchine e dalle grandi eliche, che naturalmente non aveva mai visto. A proposito delle macchine gli chiedo cosa pensa dei loro possibili effetti sullo spirito dell'uomo. Mi risponde che le macchine escono dagli uomini che ne sono quindi i padroni. Alcuni possono essere soggiogati ma non dovrebbero, perchè lo spirito non deve lasciarsi influenzare dalle creazioni umane.

Io non obietto nulla, ma non posso a meno di pensare che questo cantiere, con i suoi macchinari, coi suoi uomini, con le sue navi, è un intero mondo, un pulsante arsenale di vita che si apre davanti agli occhi di questo giovane con mille cose nuove ogni giorno, che si stamperanno nel suo animo più profondamente di quanto egli creda, migliaia di fotogrammi che egli svilupperà solo più tardi, e costituiranno forse la parte preponderante della sua futura personalità.

Un'ultima presa di contatto con alcuni gruppi mi convince del carattere tutto particolare, di nuclei paesani, di questa mano d'opera, che spiega forse quella maggiore solidarietà e minor indifferenza cui ho già accennato. Non sono uomini che fuori dai cancelli non si conoscono, e vengono inghiottiti dalla « giungla

d'asfalto ». Sono uomini che vengono da piccoli paesi, centri balneari della costa o comuni agricoli dell'interno, che raggiungono in gruppo con la corriera della sera per ripartire con quella del mattino. Dei 2354 operai, infatti, solo 581 vengono da La Spezia, mentre fortissimi nuclei vengono da Lerici, da Sarzana, da Pugliola, da Pitelli, da Arcola, da Castelnuovo Magra, da Romito Magra, da Tellaro. Andate un po' a vedere in certi paesi che non sono neppure sulla carta geografica che cosa ha significato per loro il « Muggiano », e che trasformazioni ha portato in certe famiglie e nella loro mentalità, e che rapporti anche psicologici nascono tra quello che va « a' Spesa » e quelli che sono rimasti ancorati alla terra.

Tutte cose complesse e importanti da scoprire e da studiare.

Prima di uscire sulla strada faccio un salto al piccolo museo del Cantiere, dove sono raccolti dei modelli delle principali costruzioni, fatti dagli operai dell'officina modellisti. Per i sommergibili il museo è notevole, ci sono i principali: il vecchio « Foca », il famoso « Balilla », i tipi più grandi, anche in modelli sezionati. C'è la famosa « nave canguro » e i famosi « carbonili » oltre beninteso ai mercantili e postali, compresa l'« Europa ». Il « Zara », quasi a rappresentare con la grandezza del modello l'importanza della realizzazione, è lungo quattro o cinque metri, e si prende tutta una parete. E' una bella documentazione, che andrebbe a mio parere aggiornata e valorizzata. A proposito di modelli e di documentazioni, pensavo di visitare il famoso Museo Tecnico Navale dell'Arsenale, il più antico e forse il più ricco d'Italia, e non potevo pensare che non fosse ancora stato riordinato. Invece ho avuto una bella delusione, apprendendo che il materiale si trova ancora immagazzinato a Sarzana dove era stato sfollato durante la guerra. Credo che la cosa dipenda dall'Amministrazione Militare: comunque è una lacuna che Spezia deve colmare al più presto!

Tornato in centro, lungo la passeggiata a mare, vedo calare il sole dietro Portovenere. Lungo il molo della « Capitaneria » ci sono tre motovelieri che si dondano come orsacchiotti, mentre sbarcano dei blocchi di marmo. Vengono dalle Bocche di Magra e il materiale scende da lassù, dove le Apuane biancheggiano ancora al sole.

Di fronte cominciano ad ombreggiarsi i vecchi piroscafi in attesa di demolizione. Perchè il golfo, quasi simbolico specchio della vita marinara, ha a sinistra il cantiere dove nascono le navi, e a destra la rada dove muoiono. E' il cosiddetto « cimitero delle navi » dove esse, nelle acque tranquille, sono lasciate all'ancora, disabitate, per mesi interi, in attesa della fine. A volte la corrente lieve le fa girare attorno alla catena, e sembrano veri vascelli fantasma. Mentre li sto a guardare e mi sto commovendo (sembra incredibile ma mi doveva succedere anche questo!) da una finestra aperta sento qualcuno che al pianoforte sta suonando « La marcia funebre per la morte di un burattino » di Gounod.

Questo è tutto quanto mi è avvenuto di fare e di pensare in una giornata passata a La Spezia.

**LA MOTONAVE « Giovanni Agnelli », varata il 13 novembre 1955 e appartenente, come le precedenti, al gruppo delle sei navi della serie dedicata ai capitani d'industria.**

