

Il Cantiere Navale del Muggiano tra Storia e Futuro

La nascita del Cantiere alla fine dell'800

La felice conformazione del golfo della Spezia, nonché la sua disposizione geografica nel bacino del Mediterraneo, avevano suscitato dapprima l'interesse di Napoleone Bonaparte e poi del Conte di Cavour, Primo Ministro del Regno di Sardegna di Vittorio Emanuele II.

Fu Cavour che, nel 1857, istituì alla Spezia la sede del primo Dipartimento Marittimo del Regno di Sardegna. Sempre Cavour, in quegli anni, affidò a Domenico Chiodo lo studio per la creazione dell'Arsenale della Spezia.

Ma le intenzioni del conte di Cavour andavano oltre: egli sapeva che nel golfo di Tolone si era stabilito un grandioso cantiere di costruzioni navali, in grado di lavorare sia per la Marina Francese che per altri Paesi, ed aveva intuito la grande opportunità di far sorgere sulle sponde orientali del golfo della Spezia un grande Stabilimento di costruzioni navali in grado di poter rispondere alle esigenze della Regia Marina d'Italia e di lavorare per le Marine Estere.

Aveva avviato trattative con un industriale di New York, Mr. William Webb, per la nascita di questo Stabilimento, quando quest'ultimo fu colto dalla morte e il progetto non si concretizzò.

Tuttavia la costa compresa nel tratto di mare tra l'insenatura di S.Teresa e la palude bonificata di Stagnoni possedeva veramente caratteristiche ideali per un cantiere navale; tanto che nel 1883 fu la Società "GEORGE HANFREY & Co." a far sorgere il Cantiere Navale di Muggiano, sui cui scali furono impostati e successivamente varati due piroscafi da carico e quattro piccoli rimorchiatori aventi lunghezza di 14m e potenza di 75 CV.

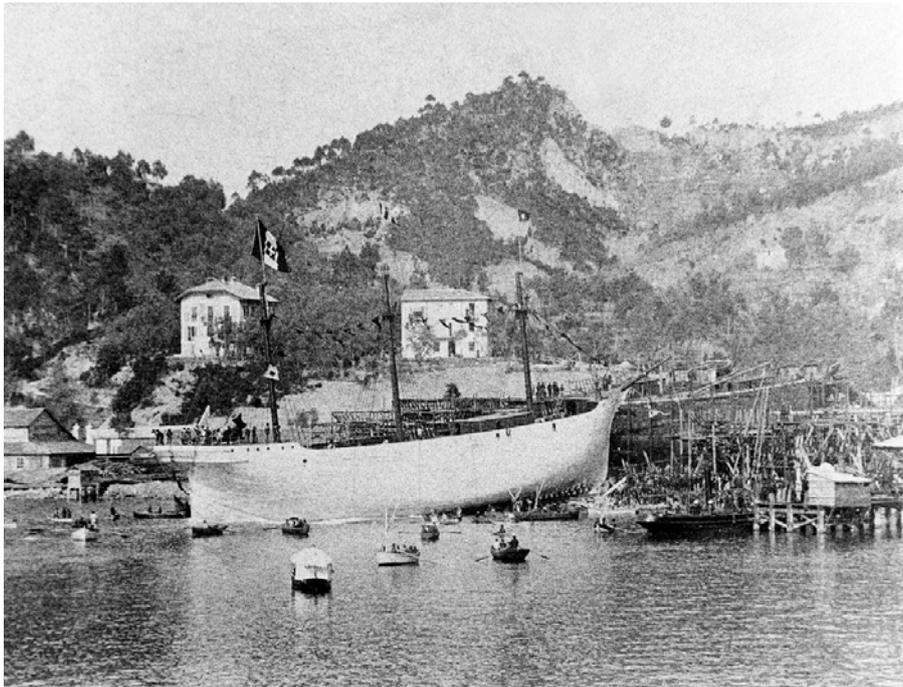


Figura 1 : varo del veliero "Beppe", 1889

Gli sviluppi del Cantiere tra la fine dell' 800 e i primi anni del 900.

Sono gli anni in cui si intrecciarono le storie e gli sviluppi di due cantieri limitrofi, per poi unirsi definitivamente nel 1913.

Da un lato vediamo il Cantiere di Muggiano, rilevato nel 1887 dalla "CONTINENTAL LEAD AND IRON COMPANY Ltd" e nel 1897 dalla "HOFER, MANAIRA & C.", dare prova di notevole audacia con la costruzione di grosse navi a palo.

Nel 1898, l'entrata nel consiglio di amministrazione della "HOFER, MANAIRA & C." di alcuni capitalisti piemontesi incrementò la base finanziaria del Cantiere nonché i mezzi di produzione : fu infatti ricavata nelle acque antistanti gli scali una darsena cui vennero affiancate officine attrezzate all'allestimento di navi varate.

Le maestranze nel 1900 erano circa 1500, prevalentemente provenienti dall'entroterra (alta e bassa Lunigiana).

Alcuni dei più grandi e famosi velieri italiani in acciaio furono varati in quel periodo fra cui nel 1903 l'"ITALIA" il più grande veliero mai costruito nei cantieri nazionali.

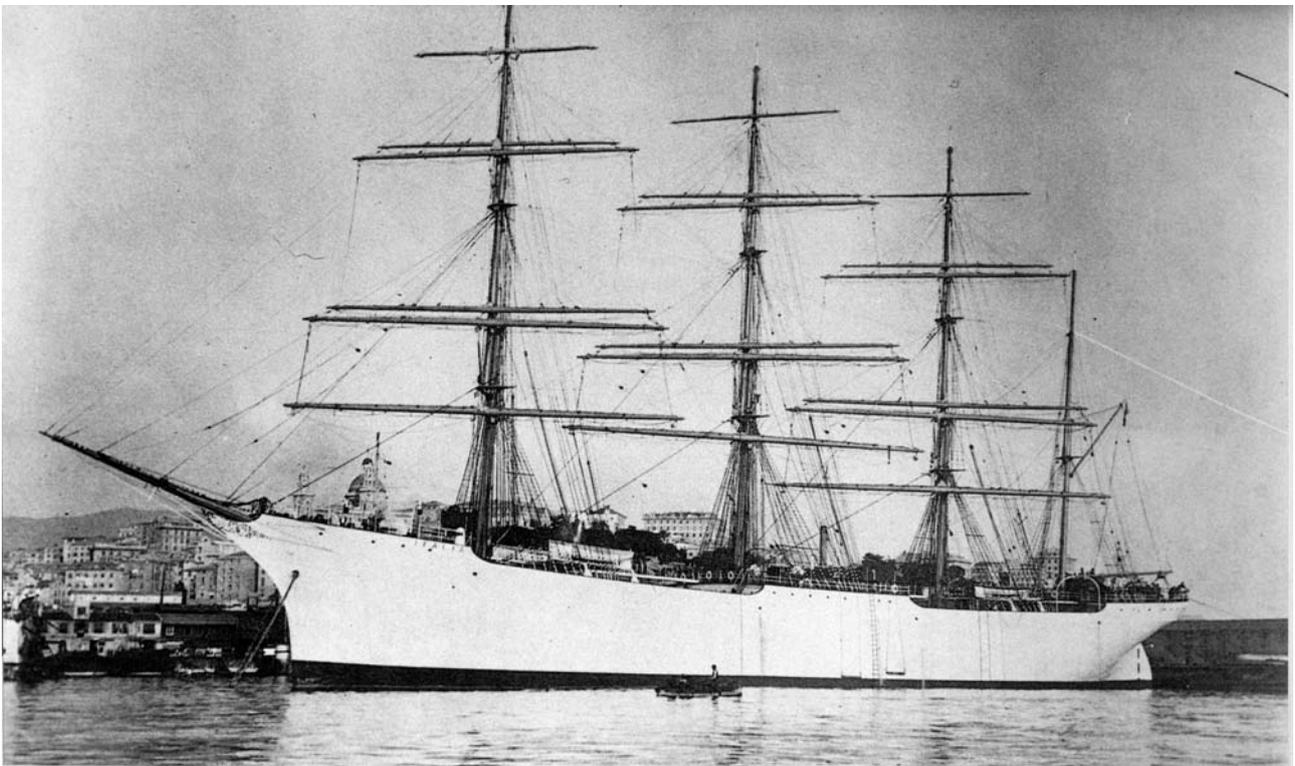


Figura 2 : "Italia", 1903

Nel 1904 il cantiere era dotato di sei scali adibiti alla costruzione di navi in ferro aventi lunghezza che variava da un minimo di 105m fino ad un massimo di 170m.

Sono gli anni in cui il Cantiere, diretto dall'ing. Manaira, venne principalmente utilizzato per la costruzione di piroscafi adibiti all'importazione di materiale tessile dall'America Settentrionale per i cotonifici del Piemonte.



Figura 3 : panoramica del cantiere, 1906

Tra il 1899 e il 1913 il Cantiere, la cui denominazione societaria nel frattempo divenne “SOCIETA’ ANONIMA CANTIERE NAVALE DEL MUGGIANO” e successivamente (1906) “CANTIERI NAVALI RIUNITI”, costruì 33 navi, tra cui piroscafi da carico, passeggeri e misti. Notevole la costruzione dei transatlantici “DUCA DEGLI ABRUZZI” e “DUCA DI GENOVA”, varati nel 1907 e 1908, per conto della Navigazione Generale Italiana, destinati alla linea Genova – New York.

Dall’altro lato vediamo sorgere nel 1905, accanto al cantiere già esistente, un altro cantiere, denominato “FIAT MUGGIANO”, sorto con lo scopo di costruire motoscafi in collaborazione con le Officine Meccaniche FIAT di Torino; attività che non diede però i risultati economici previsti.

Nel 1907 il cantiere fu ricapitalizzato dalla società S.Giorgio di Sestri Ponente, assumendo la denominazione “FIAT-S.GIORGIO”. Fu deciso di lanciare lo Stabilimento nel programma di costruzione di sommergibili, mezzo strategicamente emergente presso tutte le marine europee e d’oltre oceano. Furono assunti tecnici e maestranze qualificate nel settore, in particolare l’ing. Cesare Laurenti, già capitano del Genio Navale: i primi sommergibili furono costruiti in quegli anni.



Figura 4 : Cesare Laurenti, 1906



Figura 5 : cartellone pubblicitario dei sommergibili tipo "Foca", 1910

Nel 1907 scese in mare il primo sommergibile costruito a Muggiano, il "FOCA", di 185 t. Fecero seguito nel 1908 due battelli per due Marine estere, lo svedese "HWALEN", pure di 185 t e il danese "DYKKEREN", di 105 t, tutti progettati dal Laurenti, nominato in quell'anno Direttore dello Stabilimento.

Questi sommergibili, tutti con motori a benzina per la navigazione in superficie, diedero risultati molto brillanti: particolarmente ammirato per le sue qualità marine, delle quali diede prova in modo perfetto, fu il sommergibile “HWALEN” che, solo con i propri mezzi ed affrontando mare burrascoso nel Golfo di Biscaglia, effettuò la traversata di 4000 miglia dalla Spezia a Stoccolma.



Figura 6 : cartolina commemorativa del viaggio del sommergibile “Hwalen”, 1908

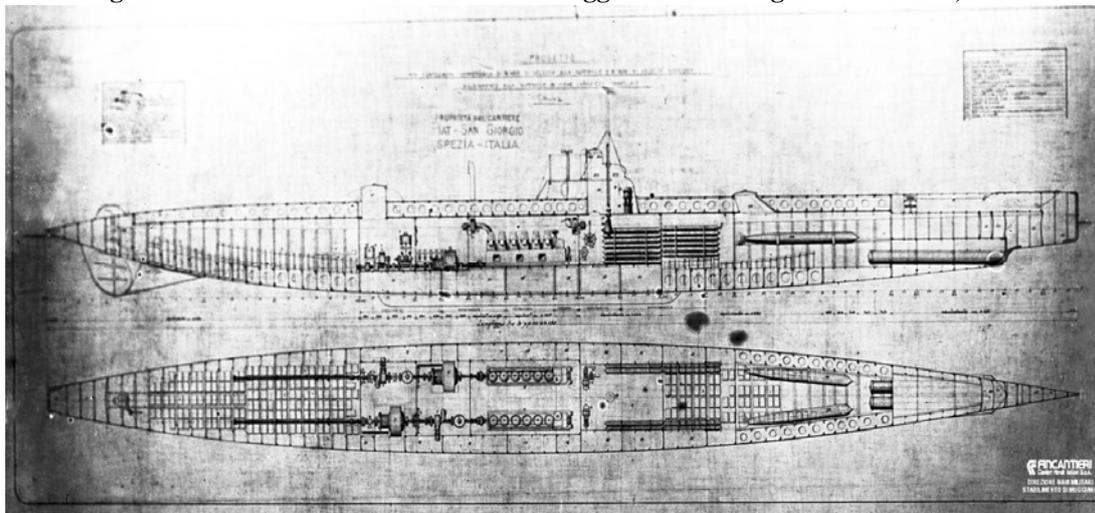


Figura 7 : piano generale del “Medusa”, 1911

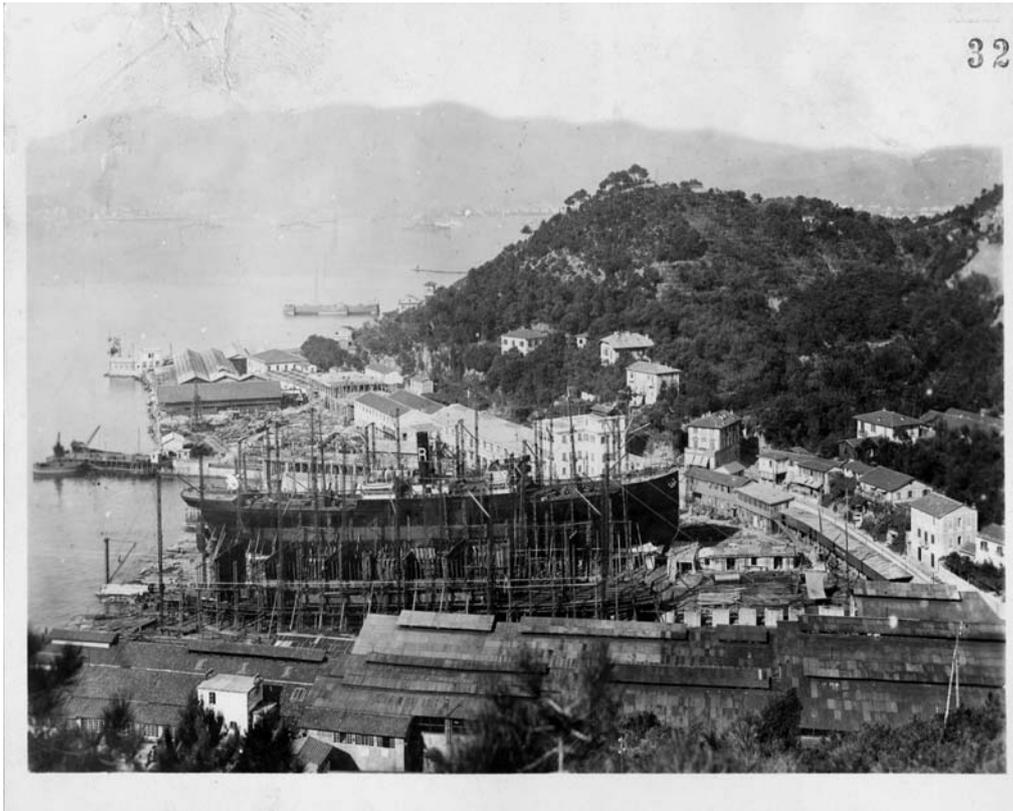


Figura 8 : panoramica dei Cantieri, 1912

<u>Valenti</u>	Renato	Ornela	21 Maggio	23 Settembre 1912	Saldatura
Giovanni			1897		Carp. in ferro

Figura 9 : Fiat-S.Giorgio, estratto dal registro del personale 1897-1914

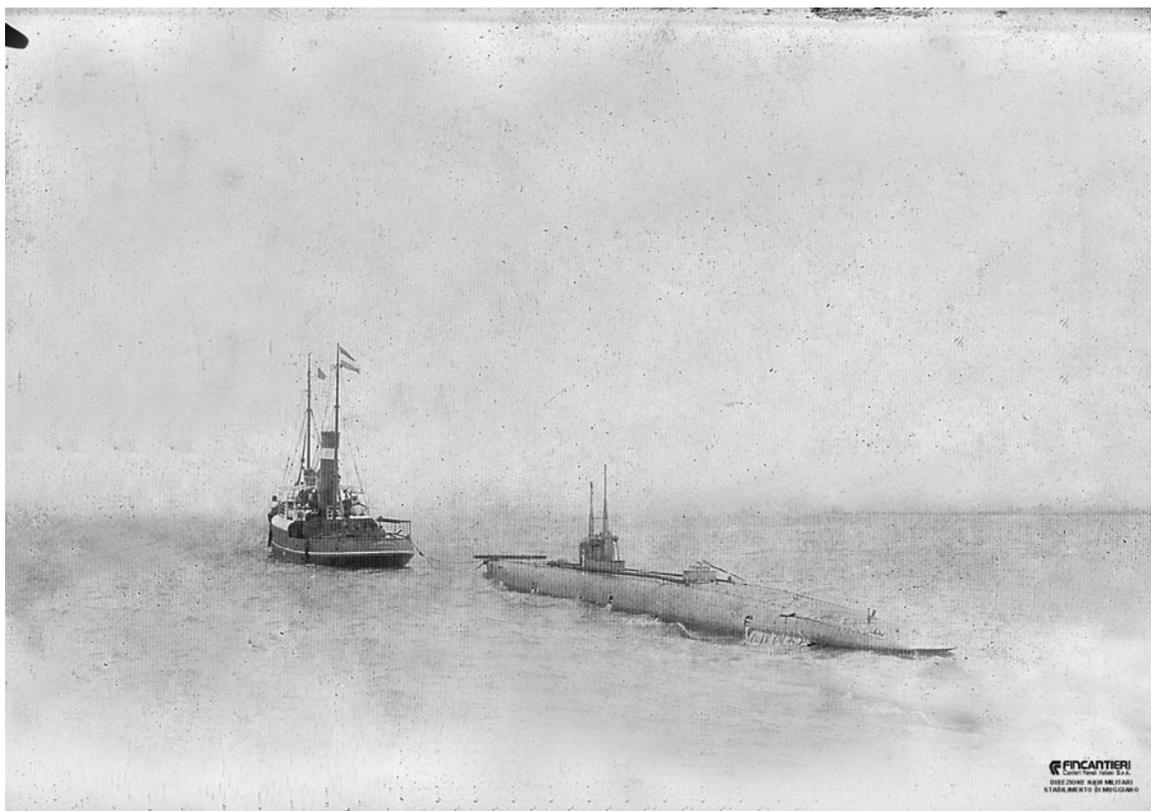


Figura 10 : sommergibile “F1”, partenza a rimorchio per il Brasile, 1912

Nel 1913 l’effetto dell’impulso che prese la costruzione di sommergibili richiese un aumento di mezzi e di personale. La “FIAT S.GIORGIO” acquistò la società “CANTIERI NAVALI RIUNITI” incorporandone le capacità produttive .



Figura 11 : piano dei fabbricati del Cantiere del Muggiano, 1914 (disegno dell’ing. Giacomo Mattè Trucco)

In quell’epoca è da ricordare, per la genialità del progetto e le difficoltà tecniche superate, la costruzione della “CEARA”; commissionata dal Brasile e ideata dall’ing. Laurenti, doveva costituire la nave appoggio per le squadriglie di sommergibili che operavano in alto mare, dar loro assistenza tecnica e logistica nonché consentire di eseguire su di essi qualunque intervento di carenaggio. La nave “CEARA” era in grado di compiere il salvataggio di un sommergibile affondato alla profondità di quaranta metri, nonché di ricoverare nella sua parte centrale un sommergibile di 400t.

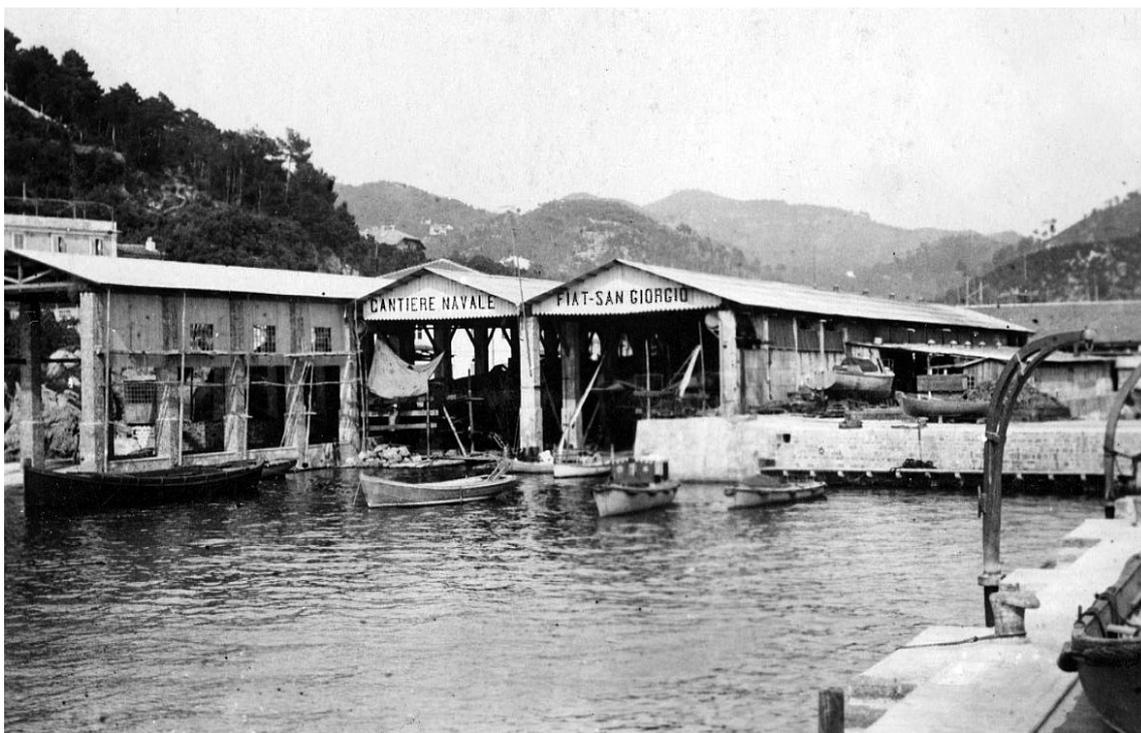


Figura 12 : panoramica del Cantiere, 1914

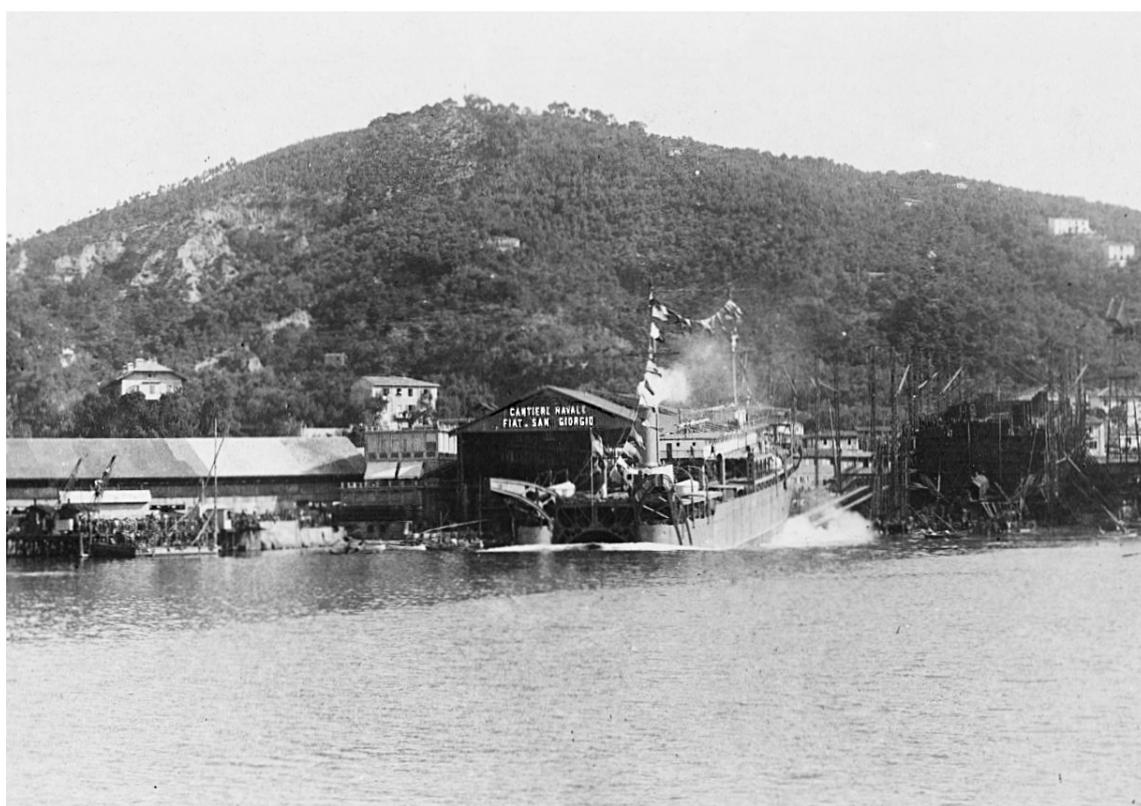


Figura 13 : varo "Cearà", 1915

La prima guerra mondiale

Dal 1915 al 1918 il Cantiere svolse non solo una febbrile attività per far fronte ai bisogni della Marina Italiana, costruendo e consegnando quindici sommergibili del tipo "MEDUSA" modificato, ma riuscì a portare a termine le commesse di sette sommergibili per marine estere.

Inoltre il Cantiere ebbe occasione di occuparsi di costruzioni che, se pur estranee al campo navale, presentavano affinità nella lavorazione: fu così che vennero costruiti affusti per cannoni, carri ferroviari attrezzati ad uso officine, alto forni, gru, ecc.

Durante il 1917 fu constatato come fossero diventate oltremodo necessarie anche strutture industriali in grado di assumere e portare a termine riparazioni di qualunque entità, sia agli scafi che agli apparati motore delle navi, logorate dall'intenso servizio o danneggiate da eventi di guerra.

Fu così che il Cantiere si organizzò in modo da eseguire attività di riparazione navale, quali la ristrutturazione del piroscavo "MILAZZO" incendiatosi durante la traversata dall'America e l'intervento sul piroscavo "MANIN", cui si dovettero riparare la fiancata destra squarciata dai siluri e sostituire la macchina motrice danneggiata dall'esplosione.



Figura 14 : darsena del Cantiere, 1916



Figura 15 : varo sommergibile "F5", 1916



Figura 16 : piroscalo cisterna "Vigor" ,1923

Il primo periodo post bellico

La Ragione Sociale mutò nel 1918, con l'ingresso della famiglia Perrone, proprietaria dell'Ansaldo, in "ANSALDO S.GIORGIO"; per poi diventare, nel 1927 "ODERO-TERNI" e, nel 1930, "ODERO-TERNI-ORLANDO".



Figura 17 : Attilio Odero (terzo da sinistra) , 1927

Furono anni di grande attività produttiva svolta in un contesto di infrastrutture decisamente potenziate : negli anni trenta il Cantiere contava una forza lavoro di 4000 operai, 400 impiegati, ed era attrezzato per costruire navi fino ad una lunghezza di 220 m .

Era sviluppato su una superficie complessiva di 259000 m² , di cui 60000 coperti; possedeva otto scali, di cui uno coperto per navi fino a 125 m e dislocamento di 13000 t ; all'avanguardia gli impianti di zincatura, nichelatura, nonché varie stazioni di saldatura elettrica ed ossiacetilenica.

Nel primo periodo post bellico le costruzioni militari avevano ricevuto nuovo impulso, in particolare con la realizzazione di oltre 50 sommergibili e, per quanto riguarda le navi di superficie, con la costruzione degli incrociatori "ZARA", di 10600 t , "DIAZ" e "DUCA DEGLI ABRUZZI", entrambi di 7000 t .

In quel periodo vennero sviluppate notevolmente anche le costruzioni mercantili, con navi di varia tipologia per trasporto di passeggeri e di merci.

Fra tutte va segnalata la motonave Arborea per il trasporto di passeggeri e merci famosa per gli interni progettati dall'architetto Melchiorre Bega di Bologna.

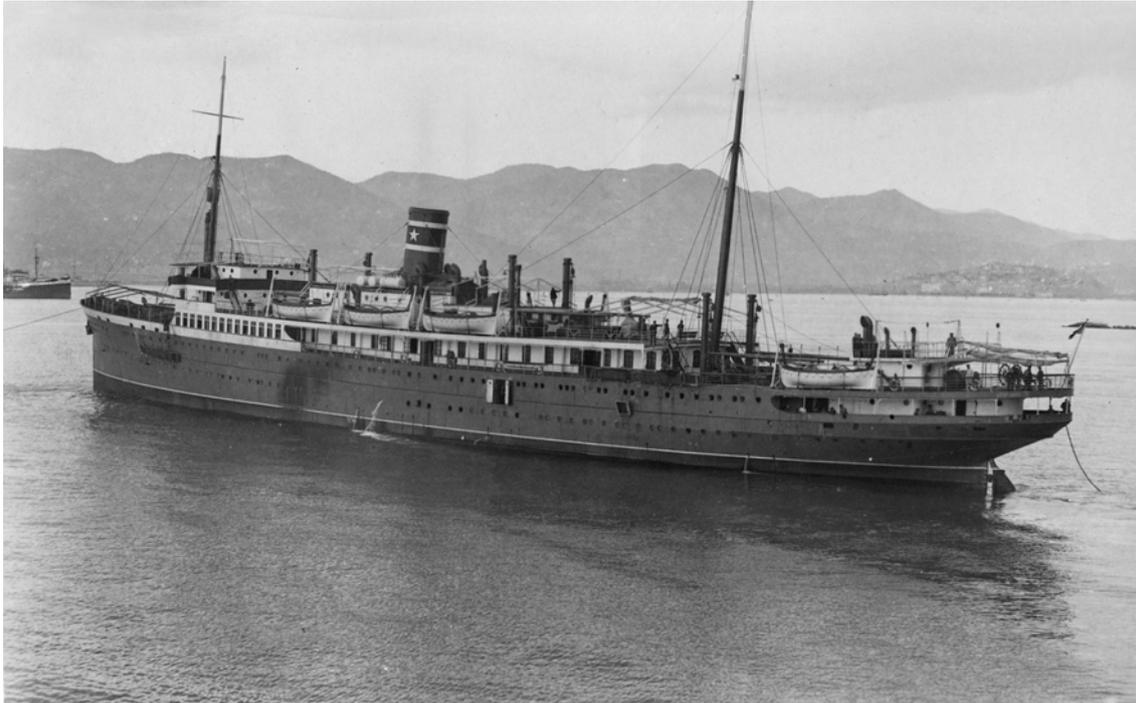


Figura 18 : "Arborea" , 1928

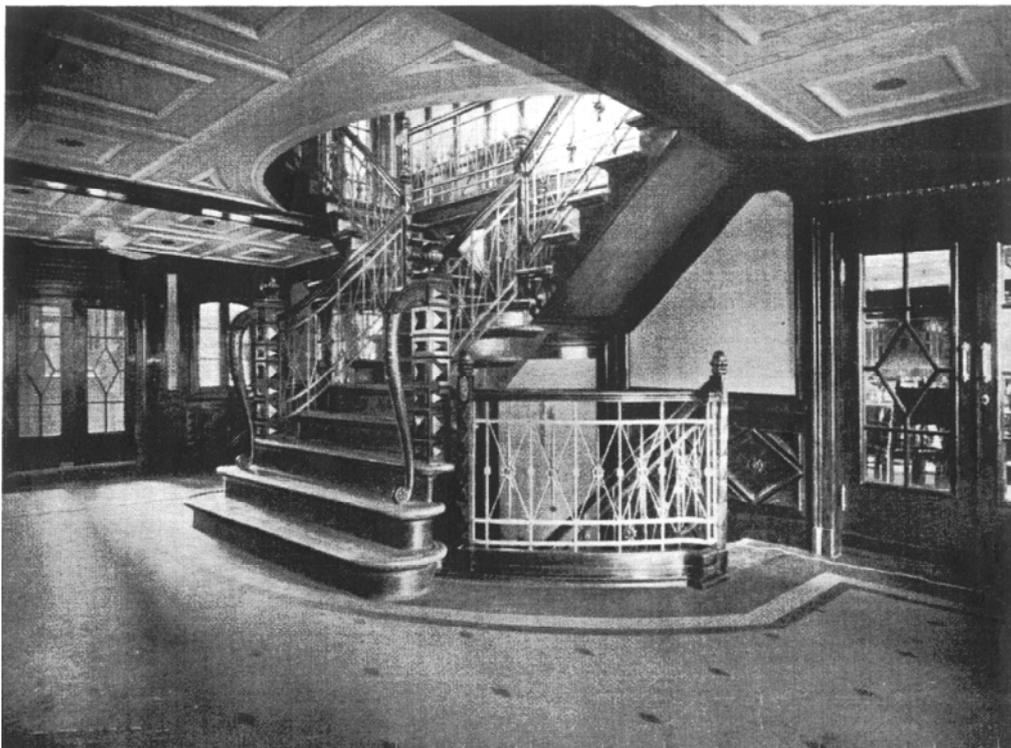


Figura 19 : "Arborea", grande ingresso con scalone (progetto dell'arch. Melchiorre Bega)

L'aeropoema del Golfo della Spezia

*A tutti insegna Muggiano
classe di geometria descrittiva
con piani obliqui di tetti rossi
verticalità grigie di lamiera
sferiche vampe
iracondo pettegolezzo di martelli
superbia di magli
fughe di seghe nastriformi
e celestiali gru
triangoloni giranti sulle loro coordinate
lungi becchi lingue pendule
pescanti siluri da offrire agli idrovolanti distratti*

F.T. Marinetti, 1935



Figura 20 : le “...celestiali gru”, 1934



Figura 21 : varo sommersibile “Finzi”, 1935

Il secondo conflitto mondiale

Con lo scoppio delle ostilità i cantieri “ODERO-TERNI-ORLANDO” iniziarono a lavorare a ritmo serrato, specializzandosi sempre di più nella costruzione e nell’allestimento di sommergibili ma proseguendo comunque nelle costruzioni di navi mercantili e di mezzi speciali per la Regia Marina (10 motonavi e 6 motozattere).

In questo periodo, in cui il Cantiere toccò la massima punta occupazionale con 4122 operai, furono impostati 21 battelli, ma solo 9 consegnati alla Regia Marina a causa degli eventi bellici.

Fra il 10 giugno 1940 e il 1943 furono infatti consegnati il “MALASPINA” e il “BARACCA” (1940), il “PLATINO” e l’“ACCIAIO” (1941), il “COBALTO” e il “NICHELIO” (1942), lo “SPARIDE”, il “MURENA” e il “GRONGO” (1943).

Diversa la sorte degli altri sommergibili: “ALLUMINIO”, “MANGANESE”, “ZOLFO”, “SILICIO”, “FOSFORO”, “ANTIMONIO”, e le costruzioni 296, 297, 298 impostati a partire dal 9 dicembre del 1942. Questi battelli, in varie fasi di lavorazione, verranno in gran parte catturati dopo l’8 settembre 1943 e smantellati per recuperarne i materiali.

I sommergibili da trasporto “R10”, “R11” e “R12”, impostati nel 1943 e varati nel 1944, avranno vita breve: “R10” e “R12” verranno affondati per creare ostruzioni presso l’Arsenale della Spezia e l’”R11”, trainato a Genova, sarà affondato durante un bombardamento.

Nell’aprile del 1945 il Cantiere di Muggiano appariva in condizioni desolanti; la guerra aveva portato alla distruzione di tre capannoni, di un lungo tratto di banchina, allo sconvolgimento di una vasta zona di piazzale e allo svuotamento dei magazzini dai quali, fra le altre cose, erano state asportate circa 15000 t di materiali siderurgici .



Figura 22 : sommergibili “Cobalto” e “Acciaio”, 1941



Figura 23 : motonave “Pascoli” sullo scalo, 1943

L'evoluzione nel secondo dopo guerra

Sugli scali, alla data del 25 aprile 1945, si trovavano, seppure ampiamente incompleti, gli scafi di tre navi da 3100 t ordinate dalla Regia Marina Italiana, e quello da 3200 t della motonave da carico "BORSI", bombardato da un aereo il 26 dicembre 1944.

Pur in queste drammatiche condizioni e con i limitatissimi mezzi a disposizione, subito dopo il conflitto furono ripresi i lavori per ultimare la "BORSI" (varata nel 1946) e le altre tre motonavi, MAURANGER", "GARNES", "MICA" (varate rispettivamente nel 1947, 1948, 1949).

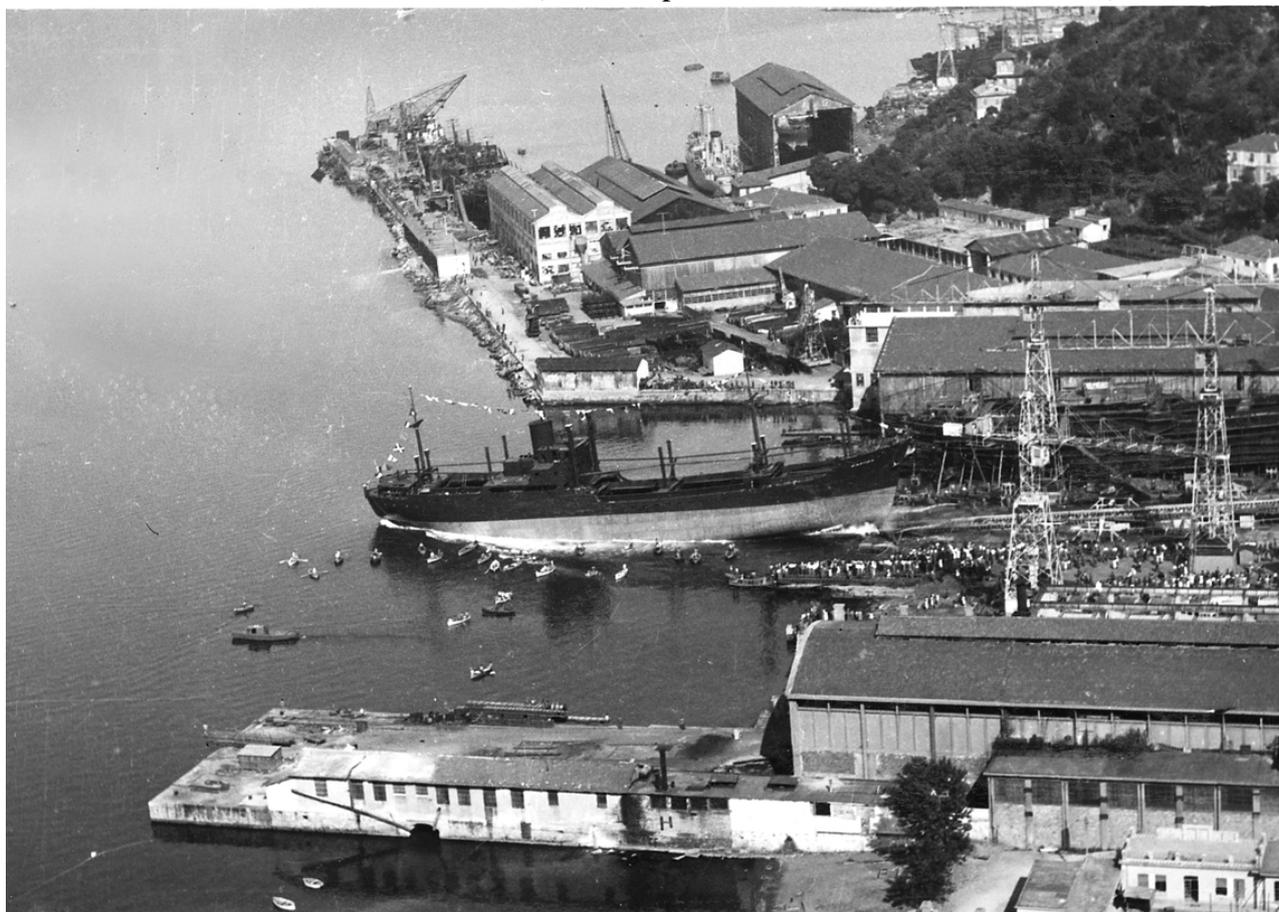


Figura 24 : varo motonave "Garnes", 1948

Il Cantiere, mentre si andava riattrezzando, si dedicò particolarmente ai lavori di riparazione, trasformazione e recupero delle navi affondate: fra queste, per gli aspetti epici dati dalle condizioni in cui il lavoro si svolse, merita essere ricordato il recupero della motonave "RAVELLO" di 10000 t affondata al varco occidentale della diga.

Sul finire del 1946, a fronte di un miglioramento nei rapporti internazionali, l'URSS ordinò 12 rimorchiatori da 90t ciascuno, mentre armatori norvegesi ordinarono tre motonavi da carico da 2400 t.

Con forte determinazione si procedeva alla rimessa in efficienza del Cantiere, attrezzandolo secondo la più moderna tecnica navale: fu così che vennero introdotte in maniera sempre più estesa la prefabbricazione e la saldatura elettrica.

Nel novembre 1949 il Cantiere del Muggiano veniva scorporato dal gruppo "ODERO TERNI ORLANDO" e assorbito dalla "ANSALDO S.p.A." di Genova.

Nell'ottobre 1951 scese in mare la motonave passeggeri "Europa" da 11400 t commissionata dal Lloyd Triestino. Nell'anno 1955 iniziò un ciclo di rilevante attività con la costruzione di una serie di sei navi per trasporto di carichi secchi alla rinfusa.



Figura 25 : panoramica del Cantiere con yacht “Mharoussa”, 1952

Erano queste le navi della serie dei “Capitani del lavoro” da 15800 t (“SINIGAGLIA”, “DONEGANI”, “AGNELLI”, “ANSALDO”, “MOTTA”, “CANEPA”) seguite via via da altre unità dello stesso tipo.

Nell’anno 1961 il Cantiere costruì un altro prototipo: la motonave “EDERA”, da 32650 t , adibita al trasporto di carichi secchi.

In data 28-12-71 il complesso aziendale fu trasferito alla “CANTIERE NAVALE DI MUGGIANO S.p.A.” con sede in Muggiano di La Spezia.

Nel quinquennio 1970-75 iniziarono alcuni lavori di trasformazione e potenziamento che contribuirono a portare il Cantiere alla configurazione attuale:

- Nel 1970 ÷ 1972 furono demoliti i vecchi scali lato est con riempimento a mare di detta zona e fu prolungato il molo foraneo
- Nel 1973 fu interamente ricostruito l’edificio adibito a mensa aziendale e completamente ristrutturata l’officina meccanica
- Nel 1975 il Cantiere si dotò di un bacino galleggiante da 40000 t e iniziarono le opere di ristrutturazione della salderia che venne dotata di coperture mobili.

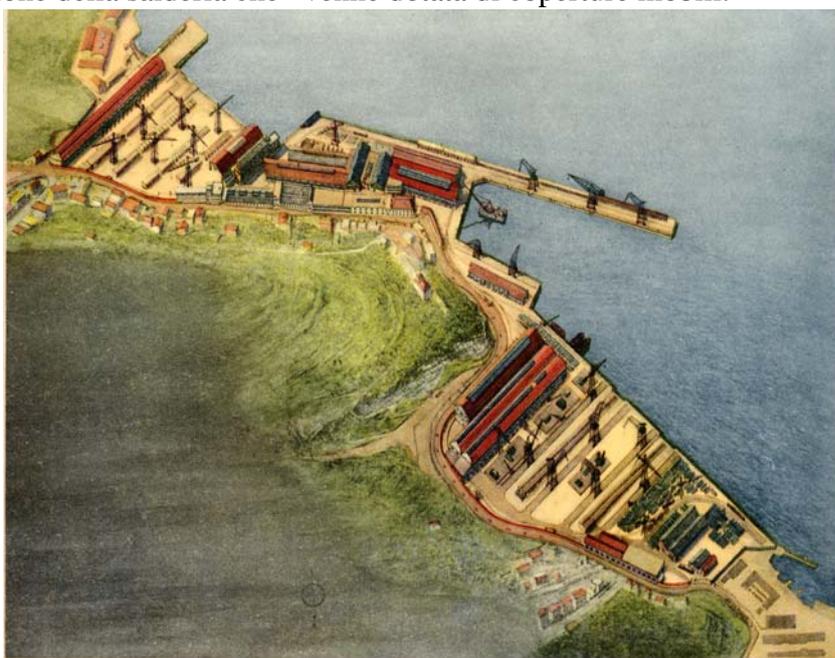


Figura 26 : panoramica del Cantiere, anni ‘60



Figura 27 : varo petroliera “Satuket”, 1971

Il ritorno al militare.

Nel 1975 il cantiere, riprendendo la sua antica tradizione, iniziò una serie di costruzioni per la Marina Militare Italiana e per varie Marine estere:

Furono consegnate nel periodo, 1978 ÷ 1982 :

- “VESUVIO”, nave da rifornimento da 8700 t , per la Marina Militare Italiana
- quattro corvette classe “WADI”, per la Marina Libica
- quattro corvette classe “ESMERALDAS”, per la Marina Equadoregna
- sei aliscafi classe “NIBBIO”, per la Marina Militare Italiana

Questi ultimi, velocissimi, costruiti interamente in lega leggera, rappresentarono nella storia del Muggiano una tappa fondamentale dal punto di vista del contenuto tecnologico, altamente innovativo, e della professionalità maturata dalle maestranze. Fattori che portarono negli anni successivi positivi riflessi, sia nell’ambito delle lavorazioni di navi tradizionali, sia negli sviluppi di modelli produttivi di navi veloci ad alta tecnologia.

Nel 1981 il cantiere navale di Muggiano passò alla “CANTIERI NAVALI RIUNITI” (C.N.R.) di Genova. Nella nuova struttura organizzativa e secondo un modello produttivo ancor oggi attuale, lo Stabilimento di Muggiano fu avviato ad una fase di progressiva e proficua integrazione con lo Stabilimento di Riva Trigoso; in particolare assumendo la gestione delle fasi finali di allestimento e delle prove preconsegna, oltre che delle proprie costruzioni, anche di quelle realizzate e varate a Riva Trigoso.



Figura 28 : panoramica del cantiere, 1981



Figura 29 : panoramica Cantiere, 1989



Figura 30 : pattugliatore “Vizzari”, 1990

Nel 1984, con l’assorbimento della società “C.N.R.” da parte di “FINCANTIERI Cantieri Navali Italiani S.p.A.”, il Cantiere di Muggiano è stato inquadrato nella Direzione Costruzioni Militari insieme allo stabilimento di Riva Trigoso, con il quale ha mantenuto e sviluppato ulteriori fasi di integrazione produttiva. Nel periodo 1982 ÷1999, quale risultato delle sinergie tra i due stabilimenti, sono state consegnate al Muggiano :

- otto fregate classe Maestrale, per la M.M.I.
- tre L.P.D., “SAN GIORGIO”, “SAN MARCO”, “SAN GIUSTO” , per la M.M.I.
- otto corvette classe “Minerva”, per la M.M.I.
- due corvette elicotteristiche per la marina Militare Irachena
- quattro unità di vigilanza classe “Cassiopea”, per il Ministero Marina Mercantile
- due pattugliatori classe “Zara”, per la Guardia di Finanza
- due D.D.G., classe “Durand de la Penne”, per M.M.I.
- quattro pattugliatori, classe “Artigliere”, per la M.M.I.
- quattro corvette per la Reale Marina Malese
- “ALLIANCE”, unità per ricerche oceanografiche, per la N.A.T.O.
- “TA KUAN”, unità per ricerche oceanografiche, costruita per il Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni della Repubblica di Cina (Taiwan)
- “DESTRIERO”, prestigiosa nave in lega leggera, che detiene il Nastro Azzurro per la traversata dell’Atlantico ad una velocità media di oltre 53 nodi
- “ETNA”, nave rifornitrice di squadra, per la Marina Militare Italiana
- “DENARO”, pattugliatore, per la Guardia di Finanza



Figura 31 : il “Destriero” conquista il Nastro Azzurro, 1992

Nella seconda metà degli anni '90, in corrispondenza al calo della domanda di naviglio militare la Direzione Navi Militari di Fincantieri ha diversificato la produzione nel settore delle navi a tecnologia speciale, le cui modalità costruttive e di allestimento si collegano e si intrecciano con quelle militari delle quali sono una naturale derivazione. E' stata avviata al Muggiano così come a Riva Trigoso, la costruzione di nuovi traghetti veloci monocarena, i Pegasus da 1200 t e gli Jupiter da 3000 t , per il trasporto veloce, a 40 nodi, di passeggeri e automezzi.

Nel periodo 1997 ÷ 1999 sono stati consegnati:

- sei traghetti veloci da 1200 t (dei quali due in acciaio e quattro in lega leggera) per armatori stranieri
- quattro traghetti veloci da 3000 t in acciaio per Tirrenia, “ARIES”, “TAURUS”, “SCORPIO”, “CAPRICORN”.

Alla fine degli anno '90 la decisione della FINCANTIERI di riportare e concentrare a Muggiano la linea di produzione dei sommergibili, e il programma, dei nuovi sommergibili U212A hanno rilanciato lo Stabilimento spezzino in un settore congeniale, in cui, come abbiamo già visto, ha avuto modo già in passato di esprimersi ad altissimi livelli.

E' iniziata anche una nuova fase di trasformazione / modernizzazione delle capacità produttive dello Stabilimento, indirizzata sempre più decisamente verso la costruzione in piano e al coperto sia per le navi che per i sommergibili.



Figura 32 : panoramica del Cantiere, 1999

Lo Stabilimento di Muggiano nel terzo millennio

Gli anni '90 sono stati caratterizzati da alterne vicende produttive, con discontinuità del carico di lavoro essenzialmente conseguenti al rallentamento nell'avvio dei programmi di rinnovamento della flotta della Marina Militare Italiana. Tali discontinuità sono state parzialmente compensate con la momentanea diversificazione produttiva nel campo mercantile, avviando la produzione di traghetti veloci, navi a tecnologia speciale ed innovativa, derivata da quella militare.

Detto periodo, non sempre felice, ha costituito comunque, per lo Stabilimento di Muggiano, una formidabile "palestra" in preparazione alle nuove sfide da affrontare all'inizio del terzo millennio.

Sono state infatti avviate, alla fine degli anni '90, una serie di iniziative di rinnovamento impiantistico ed organizzativo che hanno confermato ed ulteriormente esaltato la caratteristica peculiare del Cantiere, ovvero la versatilità di impiego operativo su una vasta gamma di prodotti e fasi produttive, nel campo delle costruzioni navali ad elevata tecnologia e di medie dimensioni, sia di superficie che subacquee.



In campo impiantistico, negli anni a cavallo dell'inizio del nuovo millennio, sono stati realizzati:

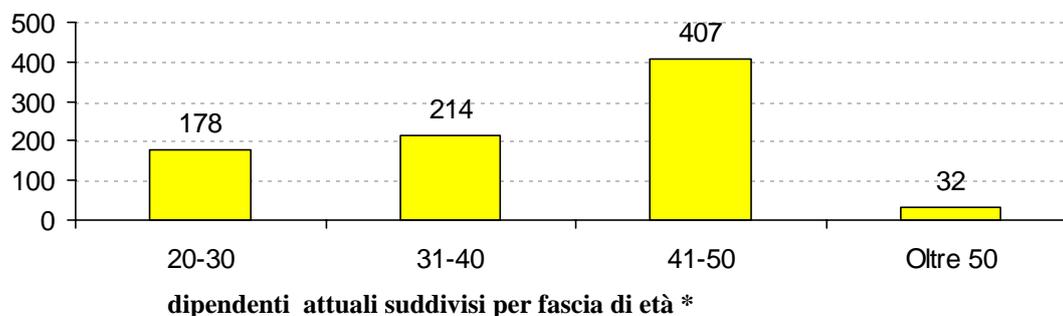
- il nuovo capannone di Montaggio nell'ex scalo di ponente e l'interrimento dello specchio acqueo antistante, con incremento di circa 6000 mq di aree coperte e di circa 10000 mq di spazi esterni attrezzati e banchinati.
- le attrezzature e i macchinari della nuova linea di produzione sommergibili.
- la razionalizzazione degli spazi dell'Officina Navale con recupero di aree per la piccola prefabbricazione.
- l'implementazione di una moderna rete informatica con velocità decuplicata rispetto alla precedente e copertura totale delle varie aree del Cantiere, per una migliore fruibilità delle nuove applicazioni informatiche aziendali.
- l'avvio di nuovi progetti di automatizzazione delle linee di produzione pannelli piani di basso spessore e di robotizzazione delle attività di saldatura.
- l'avvio di un programma di modernizzazione, razionalizzazione e potenziamento dei mezzi di sollevamento in zona montaggio e banchina allestimento.

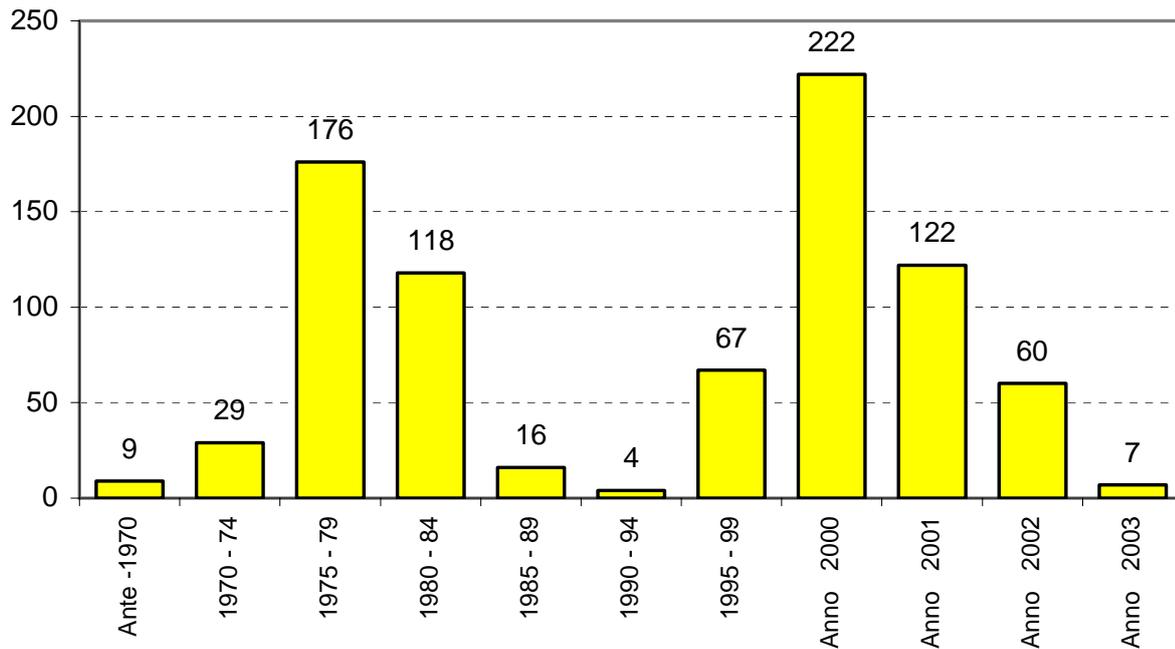


Figura 33 : Panoramica del Cantiere con operazioni di interrimento, 2002

In campo organizzativo, nello stesso periodo, sono da segnalare :

- L'organizzazione della produzione su tre Centri Operativi, responsabili di prodotto (Sommergibili, Navi di Superficie, Allestimenti e Refitting).
- il rinnovamento / incremento delle risorse umane, con l'esodo di circa 400 unità e l'inserimento di circa 500, fino al raggiungimento del modulo previsto di 850 dipendenti. L'età media è discesa a 42 anni.
- la realizzazione di un programma di formazione / riqualificazione professionale che ha interessato la maggior parte delle risorse umane, in funzione delle varie aree di produzione; tale tipo di investimento è stato particolarmente impegnativo per quanto riguarda la nuova linea di produzione de sommergibili, con aspetti innovativi sia dal punto di vista tecnologico che organizzativo.





dipendenti attuali suddivisi per anno di assunzione *

* = dati luglio 2003

Grazie alle iniziative impiantistiche e organizzative adottate, lo Stabilimento di Muggiano si è fatto trovare pronto ad affrontare, con il nuovo millennio, l'impegnativo programma di rinnovamento della flotta della Marina Militare Italiana:

- è stata avviata la produzione dei sommergibili U212A, con la conferma della bontà delle scelte operate nel campo dell'impiantistica di produzione dedicata e con risultati molto soddisfacenti sia in termini di sviluppo tecnologico che di immagine. Il primo dei due battelli in costruzione, "S. TODARO", è stato varato nel 2003 e consegnato alla M.M.I. nel 2005. Il secondo, "SCIRE" è stato varato nel 2004 e sarà consegnato entro il 2006. Sono state affrontate, con rinnovato entusiasmo e buoni risultati, nuove fasi produttive, parimenti impegnative e prestigiose, quali la messa a punto, la conduzione e i collaudi dei battelli in porto ed in navigazione.
- sono state consegnate, fra il 2001 ed il 2006, 23 unità, delle quali:
 - ✓ sei pattugliatori classe "Com.te CIGALA-FULGOSI" e classe "SIRIO" per la M.M.I., varati a Riva Trigoso;
 - ✓ cinque pattugliatori classe "U. DICIOTTI" per la Guardia Costiera;
 - ✓ una nave polivalente "ELETTRA" per la M.M.I.;
 - ✓ quattro sommergibili classe Sauro, III e IV serie, sottoposti a grande manutenzione e rinnovamento completo del Sistema di Combattimento;
 - ✓ quattro fregate classe "Lupo", sottoposte a lavori di manutenzione e rinnovamento per cessione alla Marina Militare del Perù;
 - ✓ un pattugliatore "P61" per la Armed Force of Malta.
 - ✓ due sommergibili U212A



Figura 34 : “Elettra”, 2003.



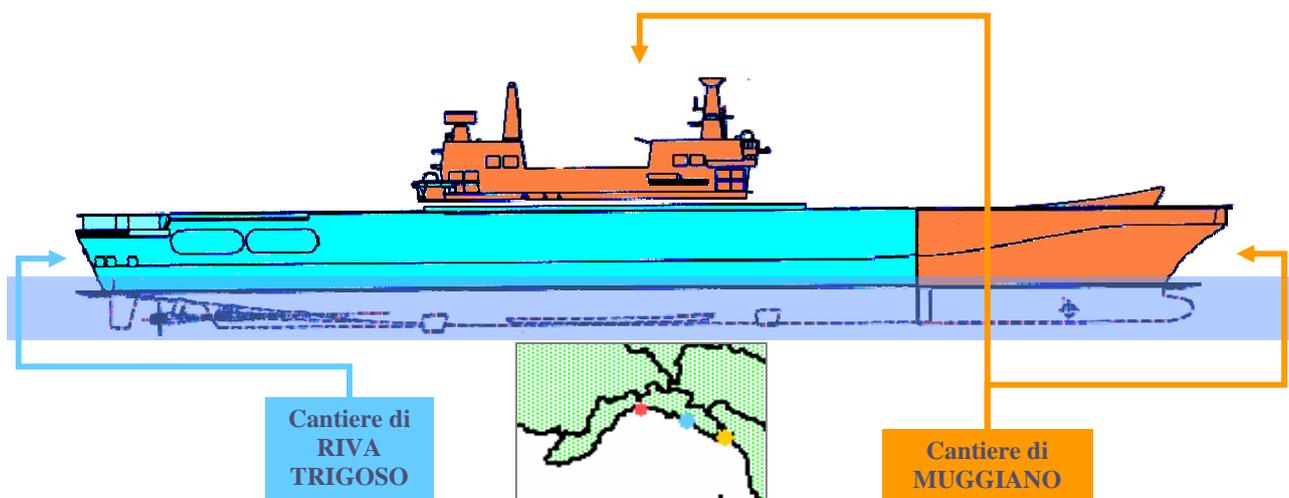
Figura 35 : “Palacios” e “Aguirre”, 2005.



Figura 36 : “Todaro”, 2005.



Figura 37 : “P61” e “Todaro”, 2005.



- è stata completata la costruzione del troncone prodiero e delle sovrastrutture della “CAVOUR”, la nuova nave portaerei della M.M.I.; nel 2004 è stata eseguita, nel bacino galleggiante del Muggiano, l’unione dei due tronconi di scafo e l’imbarco delle sovrastrutture. Questa unità costituisce attualmente l’impegno più gravoso ma più prestigioso dello Stabilimento, consistente nel completamento degli allestimenti e nelle fasi di messa in funzione e prova degli impianti di Piattaforma e di Sistema di Combattimento, fino alla consegna, prevista nel 2007.

La costruzione della “CAVOUR”, la maggiore per dimensioni ed impegno progettuale e realizzativo, ha rappresentato l’espressione più articolata e significativa dell’integrazione produttiva fra i due cantieri della Direzione Navi Militari.

- è in fase di completamento la costruzione delle fregate “ANDREA DORIA” e “CAIO DUILIO”, le quali, varate a Riva Trigoso, saranno anch’esse trasferite a Muggiano a partire dal 2006 per essere completate, provate e consegnate alla Marina Militare Italiana rispettivamente nel 2007 e nel 2008.



Figura 38 : “Cavour”, unione dei blocchi, 2005.



Figura 39 : “Cavour”, imbarco sovrastrutture, 2005.

In questo fervore di attività lo Stabilimento di Muggiano, che ha più di 120 anni di storia , si appresta a perpetuare la gloriosa tradizione del passato, proiettandosi con rinnovato impegno e con moderni criteri di efficienza produttiva e di qualità, verso le nuove sfide tecnologiche proposte dal terzo millennio.

Si prospettano a breve i nuovi programmi della Marina Militare Italiana incentrati sulla serie di fregate FREMM, un progetto combinato con la Marina e l'industria francesi, e sull'avviamento di una serie di sommergibili derivati dalla classe “TODARO”.

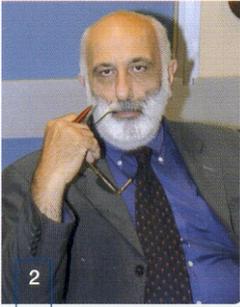
Tali programmi saranno affiancati da produzioni per Marine estere di navi speciali e sarà avviata la nuova linea di produzione di mega yacht.



Figura 40 : progetto mega yacht, 2006

Scheda del Redattore

Alberto Incoronato



È nato in provincia di La Spezia nel 1955.

Lavora da circa 30 anni nel settore informatico in grandi e medie aziende in varie città d'Italia e dal 1997 in Fincantieri, nello stabilimento del Muggiano, come responsabile della gestione dei sistemi informatici.

Appassionato della storia in generale e in particolare di quella della Lunigiana. Ha partecipato alla redazione di due libri aziendali realizzati dallo Stabilimento e relativi alla storia del Cantiere e dei sommergibili ivi costruiti.

Cura l'allestimento della Sala Laurenti, area espositiva del Cantiere, dedicata alla conservazione ed esposizione di cimeli e documenti storici.

Come referente aziendale collaboro con il Ministero dei Beni e Attività Culturali e la Fondazione Ansaldo per il riordino e l'inventariazione dell'Archivio Storico del Muggiano.

INDICE DEI CAPITOLI

Il Cantiere Navale del Muggiano tra Storia e Futuro.....	1
La nascita del Cantiere alla fine dell' 800.....	1
Gli sviluppi del Cantiere tra la fine dell' 800 e i primi anni del 900.	2
La prima guerra mondiale.....	8
Il primo periodo post bellico.....	11
Il secondo conflitto mondiale.....	13
L'evoluzione nel secondo dopo guerra.....	15
Il ritorno al militare.....	17
Lo Stabilimento di Muggiano nel terzo millennio.....	21
Scheda del Redattore.....	27

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 : varo del veliero "Beppe", 1889.....	1
Figura 2 : "Italia", 1903.....	2
Figura 3 : panoramica del cantiere, 1906.....	3
Figura 4 : Cesare Laurenti, 1906.....	4
Figura 5 : cartellone pubblicitario dei sommergibili tipo "Foca", 1910.....	4
Figura 6 : cartolina commemorativa del viaggio del sommergibile "Hwalen", 1908.....	5
Figura 7 : piano generale del "Medusa", 1911.....	5
Figura 8 : panoramica dei Cantieri, 1912.....	6
Figura 9 : Fiat-S.Giorgio, estratto dal registro del personale 1897-1914.....	6
Figura 10 : sommergibile "F1", partenza a rimorchio per il Brasile, 1912.....	7
Figura 11 : piano dei fabbricati del Cantiere del Muggiano, 1914 (disegno dell'ing. Giacomo Mattè Trucco).....	7
Figura 12 : panoramica del Cantiere, 1914.....	8
Figura 13 : varo "Cearà", 1915.....	8
Figura 14 : darsena del Cantiere, 1916.....	9
Figura 15 : varo sommergibile "F5", 1916.....	10
Figura 16 : piroscifo cisterna "Vigor", 1923.....	10
Figura 17 : Attilio Odero (terzo da sinistra), 1927.....	11
Figura 18 : "Arborea", 1928.....	12
Figura 19 : "Arborea", grande ingresso con scalone (progetto dell'arch. Melchiorre Bega).....	12
Figura 20 : le "...celestiali gru", 1934.....	13
Figura 21 : varo sommergibile "Finzi", 1935.....	13
Figura 22 : sommergibili "Cobalto" e "Acciaio", 1941.....	14
Figura 23 : motonave "Pascoli" sullo scalo, 1943.....	14
Figura 24 : varo motonave "Garnes", 1948.....	15
Figura 25 : panoramica del Cantiere con yacht "Mharoussa", 1952.....	16
Figura 26 : panoramica del Cantiere, anni '60.....	16
Figura 27 : varo petroliera "Satuket", 1971.....	17
Figura 28 : panoramica del cantiere, 1981.....	18
Figura 29 : panoramica Cantiere, 1989.....	18
Figura 30 : pattugliatore "Vizzari", 1990.....	19
Figura 31 : il "Destriero" conquista il Nastro Azzurro, 1992.....	20
Figura 32 : panoramica del Cantiere, 1999.....	21
Figura 33 : Panoramica del Cantiere con operazioni di interrimento, 2002.....	23
Figura 34 : "Elettra", 2003.....	25
Figura 35 : "Palacios" e "Aguirre", 2005.....	25
Figura 36 : "Todaro", 2005.....	25

Figura 37 : “P61” e “Todaro”, 2005.	26
Figura 38 : “Cavour”, unione dei blocchi, 2005.	27
Figura 39 : “Cavour”, imbarco sovrastrutture, 2005.....	27
Figura 40 : progetto mega yacht, 2006	27