



Camera di Commercio
Livorno

CASSA DI RISPARMIO
DI LUCCA PISA LIVORNO
GRUPPO BANCO POPOLARE
Istituto Cassiere C.C.I.A.A.

microstoria

Tra le bombe e il BOOM

Fotografie e documenti inediti
di imprese distrutte e ricostruite (1943-1953)



20 novembre - 1 dicembre 2015

Camera di Commercio di Livorno - Piazza del Municipio, 48

Inaugurazione venerdì 20 novembre ore 16:30

Orari di apertura: da lunedì a venerdì: 9-13; martedì e giovedì anche 15-17

I danni di guerra e la ricostruzione delle imprese locali



Livorno è stata **una delle città italiane più colpite dalla guerra**: tra il 16 giugno 1940 e il 26 luglio 1944 subisce complessivamente 56 bombardamenti, ad opera dell'aviazione francese, degli angloamericani e dell'aviazione tedesca.

Gravissimi i danni al sistema economico locale: il cantiere navale ed il porto furono distrutti dagli angloamericani e da un ingente numero di mine fatte brillare dai guastatori tedeschi all'atto della ritirata. I numerosi bombardamenti, i trasferimenti di impianti e macchinari da parte di alcune aziende in zone meno soggette agli eventi bellici, le requisizioni dei tedeschi e l'invio oltre il Brennero delle attrezzature, avevano polverizzato il patrimonio industriale della provincia.

Dalla Liberazione fino al settembre del 1947, molti stabilimenti furono **requisiti dal governo militare alleato** e utilizzati come magazzino o base logistica, determinando pertanto un ulteriore rallentamento nella ripresa delle attività economiche.

Per mettere mano alle opere di ripristino, gli imprenditori locali dovettero fare enormi sacrifici, beneficiando solo in alcuni casi della concessione di prestiti agevolati garantiti dallo Stato (ex *D.L.vo Lgt. 367/44*). L'I.R.I. finanziò la ricostruzione dello Scalo Morosini del Cantiere Orlando; grazie al Piano Marshall, nel 1948 giunsero navi cariche di petrolio greggio destinato allo stabilimento A.N.I.C., così da favorirne la ripresa produttiva.

Per la maggior parte delle imprese, tuttavia, il provvedimento più significativo giunse a 9 anni dalla fine del conflitto, con la **legge 968 del 27 dicembre 1953** (*"Concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra"*).

Ai sensi dell'art. 4, tra i beni ammessi ai benefici di legge ci sono *"immobili o mobili adibiti all'esercizio di una attività professionale, artigiana, commerciale o industriale"*.

La **Camera di Commercio** è coinvolta in pieno nella sua applicazione: l'incarico istruttorio è affidato all'Ufficio Provinciale Industria e Commercio, i cui funzionari, appartenenti all'organico camerale, dipendono dal Ministero ed hanno il compito di pronunciarsi sulla concessione delle provvidenze.

Per Livorno e provincia **le pratiche di risarcimento sfiorano quota 50.000**, 4.000 delle quali riguardano il sistema produttivo provinciale: queste pratiche, corredate da foto e da relazioni tecniche, sono conservate nell'archivio storico camerale.

Esse rappresentano la prova tangibile dei danni reali subiti dal comprensorio livornese, e testimoniano lo **sforzo eroico compiuto dagli imprenditori locali** per la ricostruzione di un tessuto economico e sociale devastato dalla follia dell'uomo.



Società Toscana Petroli,
danni di guerra



Raminosa Spa



Nato nel 1942 in via Leonardo da Vinci allo scopo di produrre *rame blister in pani*, lo stabilimento si compone di un laboratorio chimico, officine meccaniche, una cabina elettrica di trasformazione da 60 a 5 kw, un forno elettrico ed un reparto di fonderia per la fusione dei minerali di rame. Completano la struttura alcuni silos, nei quali vengono stoccati i minerali mediante attracco alla banchina prospiciente il Canale Industriale. Gli addetti ammontano a 100 operai.

Nell'anno successivo, a causa della guerra, l'attività viene sospesa e gran parte dei macchinari viene trasportata a Pont Saint Martin, in Valle d'Aosta. Nella **richiesta di risarcimento danni** pervenuta alla Camera di Commercio si specifica che

Parte dei materiali componenti gli impianti fu decentrata nella valle d'Aosta; purtroppo i bombardamenti, l'occupazione tedesca prima e alleata dopo causarono danni ingentissimi sia ai macchinari forzatamente rimasti in Stabilimento che alle installazioni fisse e ai fabbricati.-

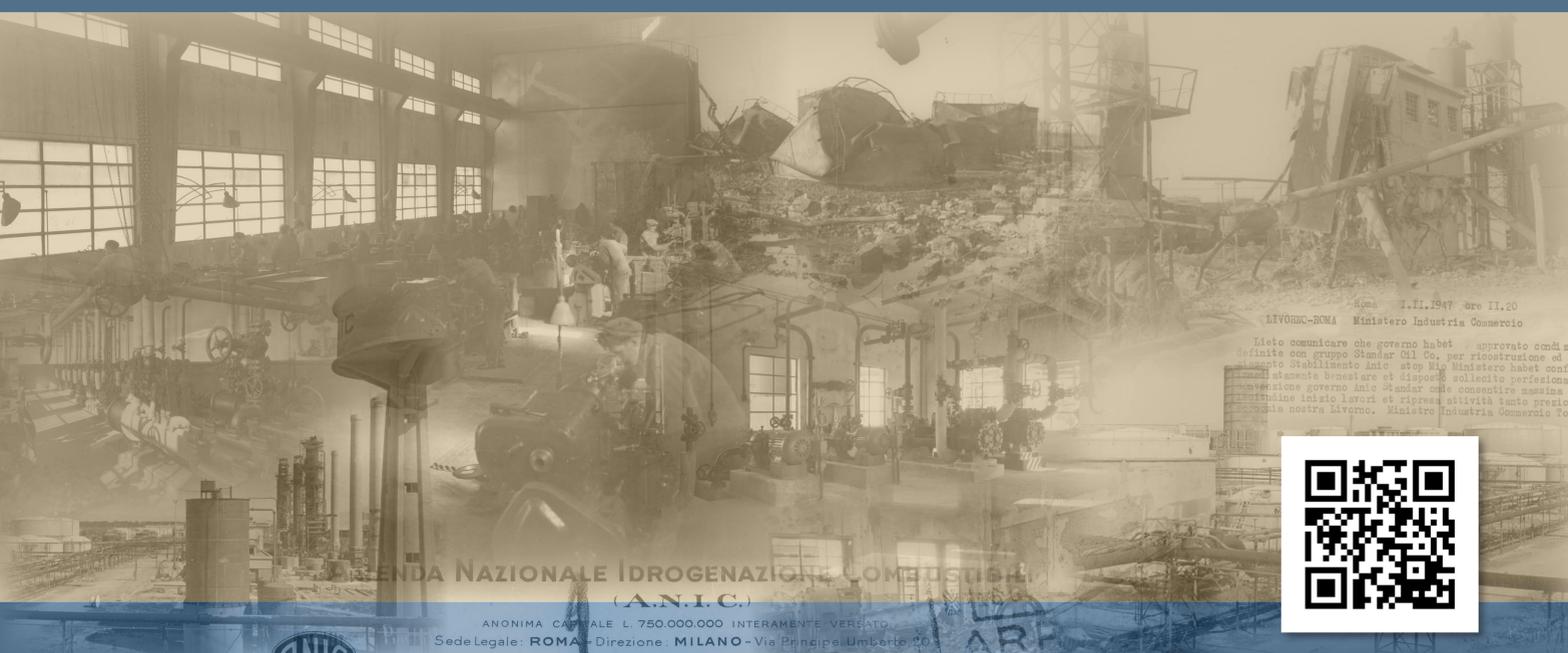
La ricostruzione iniziata dapprima lentamente per il perdurare della requisizione della zona da parte degli Alleati venne rapidamente ultimata quando lo Stabilimento fu derequisito e il Nostro complesso rientrava in esercizio produttivo nel Luglio del 1948.-

Alcune richieste di finanziamento pervenute nel 1947 alla Eximbank (*The Export-Import Bank of the United States*, che aveva concesso un prestito di 100 milioni di dollari alle aziende italiane esportatrici), finalizzate all'acquisto di materie prime e nuove attrezzature negli Usa, non furono accolte. Le pratiche istruttorie, successivamente decadute, furono avviate dall' I.M.I. (Istituto Mobiliare Italiano), che aveva il compito di gestire le risorse messe a disposizione dal governo americano, comprese quelle previste dal Piano Marshall.

A causa dei debiti contratti e della crisi economica dell'immediato dopoguerra, la Raminosa spa è **sciolta nel 1953**. Gli impianti e le attrezzature sono in seguito acquistati dalla *Prosidea - Ricuperi Metallici* di Torino.

A.N.I.C. Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili

(Raffineria di Livorno, dal 1982 di proprietà al 100% del gruppo Eni)



Nella **relazione** del 19 aprile 1948 inviata dalla Società alla Camera di Commercio, si legge quanto segue:

Per dare un'idea delle distruzioni avute, ricordiamo che subì un primo bombardamento aereo il 28 Maggio 1943. Ben 240 bombe da 500 libbre caddero nel recinto dello Stabilimento, producendo sensibili danni a tutti gli impianti.
Fu intrapresa parziale opera di riparazione, ma un nuovo attacco aereo notturno arrecò altri incendi ed altri danni. In queste alterne vicende giungemmo all'8 Settembre 1943 (armistizio) e conseguente occupazione dello Stabilimento da parte delle Forze Armate Tedesche.

Sotto la guida di esperti tecnici tedeschi, appositamente giunti dalla Germania e con la collaborazione di operai specializzati tedeschi ed italiani, assoldati in ogni parte d'Italia, fu iniziato lo smontaggio degli impianti ancora utilizzabili e la spedizione di questi in Germania.
Questa opera durò ininterrottamente fino alla fine di Giugno del 1944, riuscendo ad asportare circa 1200 vagoni di materiale, per complessive 22 tonnellate circa.
Al momento della ritirata, i guastatori tedeschi fecero saltare tutte le parti degli impianti non asportati ancora utilizzabili.



Il parco serbatoi completamente distrutto

Quando **nel luglio 1944** le forze alleate occupano militarmente il complesso, i pochi serbatoi ancora efficienti sono utilizzati come depositi petroliferi.

L'attività della raffineria riprende parzialmente nel 1948, come evidenziano le fotografie esposte. Per completare e sviluppare gli impianti occorrono però notevoli mezzi finanziari. La **ricostruzione** vera e propria avviene nel **1953**, dopo gli accordi con la *Standard Oil* di New Jersey (ESSO): ha così origine la **Stanic** (il cui nome è formato dall'unione delle iniziali di *Standard Oil* ed Anic), specializzata nel trattamento del greggio arabico per la produzione di lubrificanti.

Ai sensi della legge 968/53 (*Concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra*), alla Società viene in seguito concesso un **contributo per i danni di guerra** subiti intorno ai 100 milioni di lire (in base ai prezzi legali vigenti al 30 giugno 1943), pari a circa 30 milioni di euro attuali*.

*stima teorica calcolata secondo i coefficienti di rivalutazione Istat (<http://rivaluta.istat.it/Rivaluta/>)

Ilva Piombino

(dal 2015 Aferpi, gruppo Cevital)

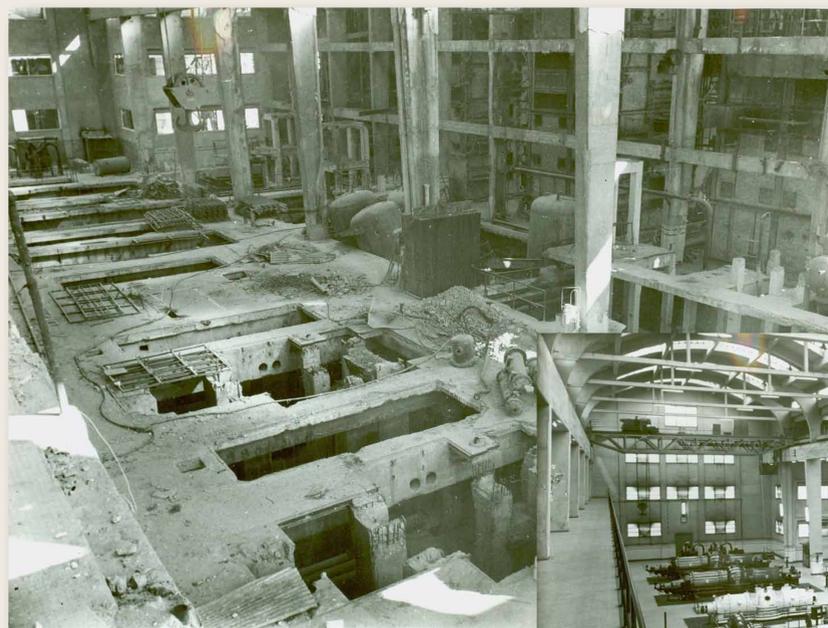


Il 19 gennaio 1897 si costituisce a Firenze la *S.a. Alti Forni e Fonderia di Piombino*, che dal 1911 affida all'*Ilva* il mandato di gestire lo stabilimento. Dal 1918 la Società prende il nome di ***Ilva - Alti Forni e Acciaierie d'Italia***.

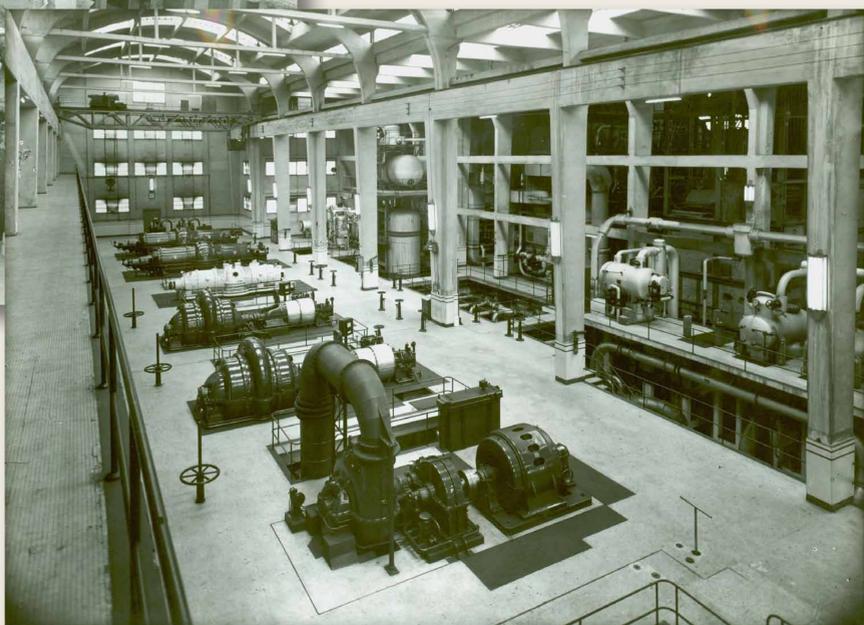
Il **10 settembre 1943**, a causa della guerra, il controllo dello stabilimento passa alle **autorità militari tedesche**, che nel 1944 minano e fanno saltare tutta la zona.

Le incursioni aeree e forse più ancora l'opera dei guastatori tedeschi non lasciarono reparto intatto. L'opera devastatrice, infatti, fu diretta a colpire i reparti in modo da renderli inutilizzabili.

Nell'ottobre del '44 inizia l'opera di sgombero delle macerie ed una successiva analisi generale evidenzia che **il 77% degli impianti è distrutto**.



Centrale termoelettrica
danneggiata (1943)



Centrale termoelettrica ricostruita (1951)

Nel giro di dieci anni, grazie al Piano Sinigaglia per la ristrutturazione dell'industria siderurgica e agli aiuti americani, **tutti gli impianti vengono ricostruiti** ed indirizzati verso la produzione di profilati pesanti, oltre che di rotaie ferroviarie.

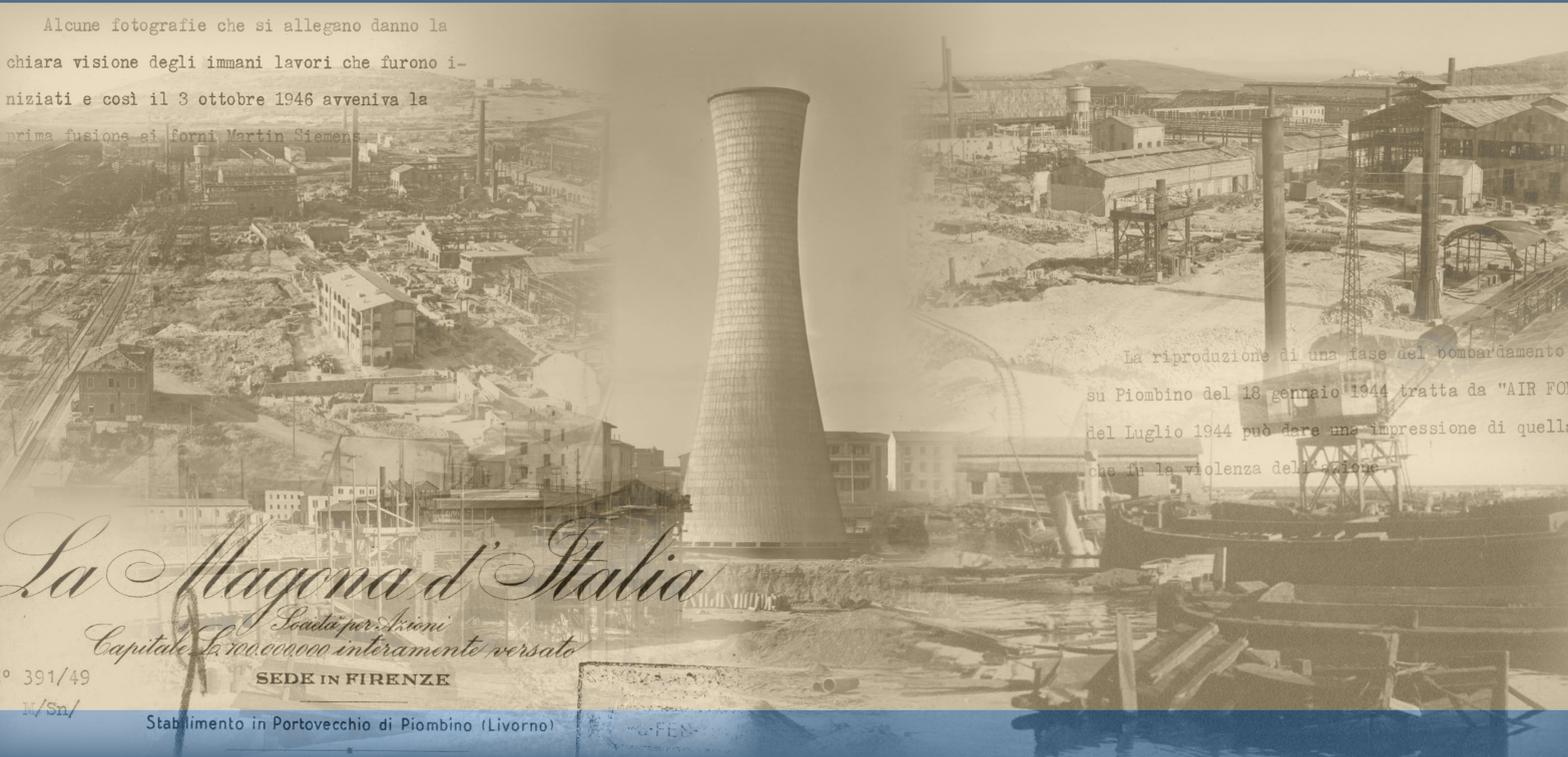
Ai sensi della legge 968/53 (*"Concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra"*), alla Società viene inoltre concesso nel 1963 un **contributo per i danni di guerra** subiti di circa 400 milioni di lire, pari a circa 4,5 milioni di euro attuali*.

*stima teorica calcolata secondo i coefficienti di rivalutazione Istat
(<http://rivaluta.istat.it/Rivaluta/>)

La Magona d'Italia Spa

(dal 2006, Arcelormittal Spa Piombino)

Alcune fotografie che si allegano danno la chiara visione degli immani lavori che furono iniziati e così il 3 ottobre 1946 avveniva la prima fusione ai forni Martin Siemens.



La riproduzione di una fase del bombardamento su Piombino del 18 gennaio 1944 tratta da "AIR FORCE" del Luglio 1944 può dare una impressione di quella che fu la violenza dell'azione.

La Magona d'Italia

Società per Azioni
Capitale L. 100.000.000 interamente versato

° 391/49

R/Sn/

SEDE IN FIRENZE

Stabilimento in Portovecchio di Piombino (Livorno)

A Piombino, area legata all'antica lavorazione del ferro, **l'azienda nasce nel 1891** come S.a.s. *Spranger e Ramsay*, denominata La Magona d'Italia: l'attività inizia con la sola produzione di acciaio e banda stagnata per immersione, per poi espandersi rapidamente grazie agli altissimi utili derivanti da una posizione quasi monopolistica del mercato.

Nella relazione sui danni di guerra inviata alla Camera di Commercio nel 1948, la Società fa presente che a causa dei **gravissimi danni subiti** "doveva essere cessata qualsiasi attività il 18 gennaio 1944". I danni riportati furono ingenti:

Il parere di Commissioni Alleate, che finita la guerra avevano visitato lo Stabilimento, era catastrofico.

La Magona d'Italia era finita.

é si calcola che in questo bombardamento fossero cadute nello Stabilimento oltre 500 bombe di 500 Kg. e oltre in meno di tre minuti.



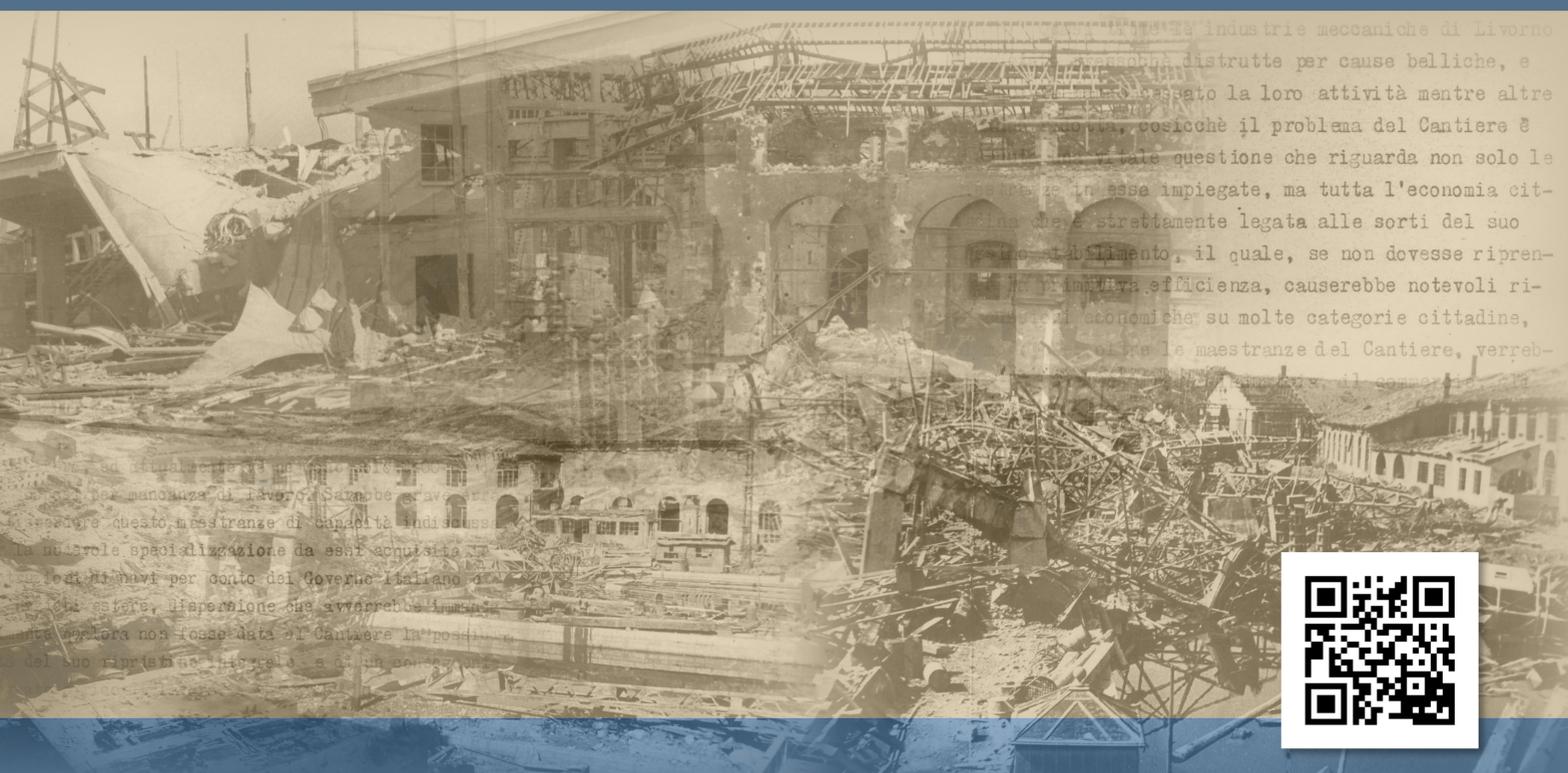
Malgrado le **enormi difficoltà**, nel maggio del 1945 viene iniziata la ricostruzione ed il 3 ottobre 1946 "avveniva la prima fusione ai forni Martin Siemens".

Ai sensi della legge del 1953, alla Società viene in seguito concesso un **contributo per i danni di guerra** subiti di circa 53 milioni di lire (in base ai prezzi legali vigenti al 30 giugno 1943), pari a circa 16 milioni di euro attuali*.

*stima teorica calcolata secondo i coefficienti di rivalutazione Istat (<http://rivaluta.istat.it/Rivaluta/>)

Cantiere Orlando

(dal 2003, Azimut-Benetti)

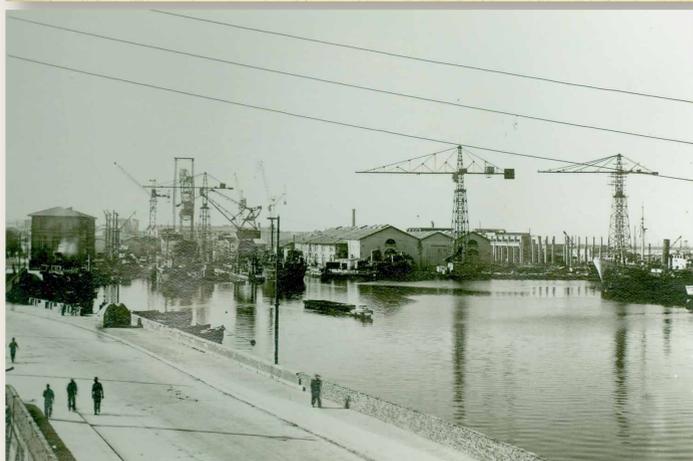


Nella **relazione del 15 ottobre 1948** presentata dal Cantiere alla Camera di Commercio, si illustrano in dettaglio gli ingenti danni subiti e l'opera di ricostruzione:

I Cantieri Navali di Livorno della Società Odero Terni Orlando subirono durante il periodo bellico numerosi bombardamenti aerei e atti di sistematica distruzione (questi ultimi da parte delle truppe tedesche) con conseguenti ingentissimi danni (vedi fotografia n° 1 - 2).



L'opera di ricostruzione è stata notevolissima ed ha portato al ripristino pressochè completo di tutti gli impianti ad eccezione di quelli dello Scalo Morosini, la cui esecuzione fu rinviata ad epoca successiva. (vedi fotografia n° 3).



La ricostruzione del Cantiere è stata effettuata secondo concetti moderni al fine di migliorare l'efficienza dei suoi impianti rispetto al periodo anteguerra affrontando il problema della prefabbricazione e dotando gli Scali Umbria e Messina di una gru da 25 tonnellate. (vedi fotografia n° 4).



Dalla relazione risulta ancora da ripristinare lo **Scalo Morosini**, *"l'unico grande scalo del Cantiere sul quale sono state eseguite quasi tutte le principali costruzioni nell'ultimo decennio prebellico"*.

Grazie al contributo di tutti i lavoratori e dell'intera città, l'I.R.I. (Istituto per la Ricostruzione Industriale, di cui il Cantiere entrò a far parte nel 1933) stanziò un finanziamento per la ricostruzione dello Scalo, i cui lavori cominciarono nel 1949.

Inoltre, ai sensi della **legge del 1953**, i guasti accertati, confermati e liquidati nel periodo 1946-1960 furono di circa **2 miliardi di lire**. Per consentire alla Società il massimo beneficio, i danni vennero conteggiati per cespiti (54 in tutto): il contributo sarebbe stato altrimenti ridotto ad una cifra insignificante ed inadeguata.

Le operazioni di ricostruzione terminano definitivamente alla fine del 1960: riguardano immobili, impianti, macchinari, attrezzature, utensili, mobili, natanti, automezzi.

La rinascita del Cantiere fa ripartire il sistema produttivo della città, proprio come nella seconda metà dell'800 la trasformazione dell'arsenale pubblico in cantiere privato di costruzioni navali in ferro aveva dato inizio alla sua industrializzazione.

Il Porto di Livorno



Il panorama di rovine, di cui le foto esposte illustrano alcuni aspetti salienti, compendia la pesante eredità del conflitto bellico e lancia segnali spogli di qualsiasi retorica, rappresentanti **la vastità delle distruzioni materiali**.

“Da settembre 1943 a luglio 1944 i tedeschi avevano demolito il porto di Livorno metro per metro; i bombardamenti aerei avevano completato la distruzione. Non un muro intatto, non una gru in piedi, non un capannone agibile, non uno spazio acqueo navigabile, e non esistevano più accosti. Lo spettacolo delle banchine era desolante, la situazione disastrosa”.

(“Duecento anni della Camera di Commercio nella storia di Livorno” / V. Marchi, U. Canessa. Livorno, Debatte, 2001)



Calata Orlando



*Fortezza Vecchia
e Palazzo della Capitaneria*

Nell'immediato dopoguerra, la Marina militare inglese rastrella mine e ordigni bellici, mentre l'esercito americano provvede alla sistemazione provvisoria di banchine e piazzali: questi interventi di ripristino hanno tuttavia carattere precario, rispondono solo ad esigenze militari. I mezzi meccanici sono di proprietà americana e le autorità civili devono chiedere un permesso per varcare gli accessi al porto.

La **ricostruzione** vera e propria parte con due anni di ritardo rispetto agli altri porti, a causa dell'**occupazione alleata**, che termina nel settembre del 1947. Complessivamente, l'entità dei danni ammonta a 6,5 miliardi di lire.

Nel **1948**, quasi tutti i lavori di ricostruzione sono stati progettati, approvati e in gran parte appaltati.