

Da Volgograd a Bailey, così Genova ha perso il futuro

ALBERTO GAGLIARDI

Il malinconico e avvincente romanzo dell'ingegner Marco Vezzani "Nievù" (Red@zione editrice) dà lo stimolo per evocare un caso emblematico delle straordinarie occasioni perdute da Genova e della persistente depressione che ne è conseguita. "Nievù" è la fiction di un avvenimento reale: la storia della costruzione, vent'anni fa, di un grande tubificio nell'area di Volgograd, l'ex-Stalingrado, ad opera dei tecnici di Italimpianti, società genovese leader internazionale nel campo dell'impiantistica industriale, soprattutto siderurgica: fatta di acciaierie, tubifici, altoforni, dissalatori, impianti di movimentazione materiali, depuratori e altro ancora. Quella di Volgograd, come testimonia Vezzani, che faceva parte del drappello di tecnici che gestirono l'esecuzione del progetto, sarebbe stata l'ultima grande commessa di Italimpianti dopo anni di successi legati ai mega-contratti nei Paesi in via di sviluppo, ricchi di risorse naturali ma sprovvisti di tecnologia.

Italimpianti si consolida, in una Genova ancora capitale delle industrie Iri, all'inizio degli anni Settanta, dopo aver coordinato la realizzazione dei complessi siderurgici del nostro Paese, soprattutto quello di Taranto. Utilizzando il proprio know how ingegneristico di general contractor accumulato in Patria, la società Iri-Finsider parte alla conquista dei mercati mondiali acquisendo alla fine degli anni Sessanta una prima importante commessa a Chimbote, in Perù. Italimpianti, come peraltro Ansaldo ed Elsig, sarebbe diventata una fucina di valenti manager votati al rischio e al pionierismo che avrebbero contribuito molto a sprovvincializzare l'ambiente industriale e del business sotto la Lanterna. Motore di questa evoluzione verso la scenario estero fu un personaggio di eccezionale talento commerciale, Lucien Sicouri. Ebreo sefardita di origine franco-egiziana, Sicouri fece di Italimpianti un colosso internazionale che si sarebbe via via affermato in Iran, Brasile, Argentina, Unione Sovietica, Cina, Medio Oriente, non disdegnando i Paesi più industrializzati con prodotti di nicchia, come i forni di riscaldamento.

L'originalità produttiva di Italimpianti derivava anche dall'essere una grande società di software progettuale, un'azienda di "cervelli" che induceva, decuplicandola, l'attività manifatturiera e dei servizi di una marea di imprese fornitrici piccole e medie e di migliaia di lavoratori specializzati. Una tecno-

struttura di 1.500 addetti tesa all'innovazione, priva di operai, che aveva un "consiglio di fabbrica" interamente composto da laureati e diplomati.

"Progetta a Genova, realizza nel mondo" era il fortunato slogan dell'azienda di Piccapietra che avrebbe dovuto rappresentare il leitmotiv anche della città che l'ospitava, nel solco del tradizionale spirito di avventura acquisito dalla "Superba" percorrendo le rotte via mare. Purtroppo, non sarebbe stato così per Genova, che non voleva saperne di andare oltre l'industria manifatturiera, che, se era stata l'orgoglio di migliaia di operai, ora tarpava l'avvenire delle nuove generazioni di laureati e diplomati, un futuro mancato fatto di tecnologia, high tech, ricerca, elettronica, automazione, energia, in una città leader nei servizi marittimo-portuali e con evidenti potenzialità turistiche legate anche alla cultura.

Agli inizi degli anni Novanta non sarebbe stato più così anche per la "mosca bianca" Italimpianti che, cresciuta a dismisura, era diventata un colosso ricco di commesse e di valuta pregiata e faceva gola ai tanti avvoltoi dell'establishment politico, economico, industriale-finanziario dei palazzi romani e non solo. E così dopo che un brutto giorno, nel 1981, Sicouri venne sacrificato dall'onda montante dello "scandalo" P2, la gestione di Italimpianti, peraltro subito affidata a un tecnico di valore come Fulvio Tornich, cominciò a risentire molto del sistema consociativo che dominava il Paese e che contribuiva allo sgoverno delle aziende a partecipazione statale paralizzante dall'influenza lottizzatrice di tutti i partiti.

Travolta dal tritacarne di Tangentopoli e dalla disastrosa esperienza finanziaria di Iritecna, nata con la sua fusione in Italstat, l'avventura di Italimpianti ebbe un triste epilogo all'inizio del 1996: venne svenudata a monconi ai concorrenti Fiat, Demag e Techint a prezzi irrisori e con un cospicuo portafoglio ordini in pancia, seguendo la sorte di un lungo elenco di aziende "privatizzate" dai governi Prodi-D'Alema per fare cassa e altro.

Curiosamente allora, alla guida di Italimpianti, c'era quell'Alberto Lina che avremmo rivisto più avanti come protagonista anche sulla scena dello smembramento di un gioiello della tecnologia come Elsig Bailey. Chissà mai se sull'opportunità di tutte queste malevendite, che hanno distrutto gran parte dell'eccellenza industriale e produttiva del nostro Paese, verrà un giorno fatta doverosa chiarezza.

ALBERTO GAGLIARDI, già sottosegretario agli Affari regionali, è vicepresidente del Consiglio comunale di Genova.