



Figura 1a Planimetria dei Cantieri riuniti dell'Adriatico. Stabilimento di Monfalcone. Bombardamenti 1944-45. Archivio storico Intesa Sanpaolo-Archivio Istituto mobiliare italiano (ASI-IMI), Serie Mutui pr. 2391 EIB. Cantieri riuniti dell'Adriatico (CrdA)

La doppia rinascita: il *Conte Biancamano* a Monfalcone

Giulio Mellinato

Università degli Studi di Milano-Bicocca

Il transatlantico *Conte Biancamano* non fu costruito in Italia, ma venne completamente riadattato e rimodernato tra Trieste e Monfalcone subito dopo la fine della Seconda guerra mondiale.

La nave entrò ufficialmente nel Cantiere navale di Monfalcone il 27 marzo del 1948, per rimanervi fino all'ottobre 1949. Durante quei mesi fu sottoposta a un completo *refitting* tanto dello scafo quanto delle strutture interne. In entrambi i casi, i lavori sul transatlantico sarebbero stati l'occasione per sperimentare importanti novità, che avrebbero definito in maniera specifica l'organizzazione del lavoro nello stabilimento navalmeccanico più grande d'Italia nei decenni successivi. Probabilmente, però, l'aspetto più significativo della vicenda fu un altro.

All'epoca, lo stabilimento monfalconese faceva parte dei Cantieri riuniti dell'Adriatico, società interamente posseduta dall'IRI (quindi dallo Stato italiano) con sede a Trieste, che in quel periodo non faceva parte del territorio nazionale, poiché la città e il suo immediato circondario (ma non Monfalcone) erano ancora sottoposti all'amministrazione di un Governo militare alleato (Gma). L'assegnazione di una commessa così prestigiosa, e così importante per il rilancio dell'immagine marittima dell'Italia, all'interno di quel contesto poteva quindi ben rappresentare una riaffermazione dei legami e della sovranità nazionale sull'area, unendo all'interno di un percorso unitario l'evoluzione economica e il destino politico delle zone contese al confine orientale italiano.



1 Un periodo critico, un contesto difficile

Per un cantiere navale, le navi passeggeri sono molto più di oggetti da costruire (Covaz 2008). L'intero processo produttivo richiede un approccio segnato da una enorme complessità, rispetto a una nave mercantile, dove la maggior parte dello spazio a bordo in realtà è occupato dalle stive, ovvero da spazi vuoti. Al contrario, il volume interno di una nave passeggeri è completamente occupata da una grande varietà di attività specializzate, dedicate ai passeggeri e al loro soggiorno (cabine, ristoranti, bar, svago e superfici pubbliche), ma anche all'equipaggio e ai servizi di bordo (dagli alloggi alle lavanderie, dalle cucine ai magazzini) per arrivare infine alle aree tecniche dedicate alla navigazione e alla sicurezza. Il tutto all'interno di uno spazio chiuso e ristretto.

Dal punto di vista industriale, l'allestimento di una nave passeggeri si può immaginare come un gigantesco gioco a incastro, dove il lavoro delle diverse squadre di specialisti deve essere rigorosamente coordinato sia relativamente all'uso degli spazi, sia nel rispetto dei tempi, perché chi opera nei lavori di rifinitura (ad esempio, i mobilieri) non può iniziare a lavorare se non sono completamente conclusi i lavori di chi si occupa delle infrastrutture, come ad esempio gli elettricisti o gli idraulici.

La realizzazione di una nave passeggeri prestigiosa, quindi, diventa subito una componente importante sia per l'autorevolezza del cantiere navale, sia per l'identità e l'orgoglio della sua forza lavoro, che ha materialmente prodotto quel risultato.

Dopo la Seconda guerra mondiale, il cantiere navale di Monfalcone si trovava nella condizione di possedere una rinomata tradizione di eccellenza nella produzione di transatlantici di lusso (Staccioli 2008), che però risultava quasi impossibile confermare nel breve periodo con nuove costruzioni, considerata da un lato l'assenza di commesse, dall'altro la scarsità di materie prime, in primo luogo dell'acciaio.

All'interno di questo contesto, arrivò a Monfalcone l'occasione di rinnovare e riallestire il piroscafo *Conte Biancamano*. Non una costruzione ex novo, che all'epoca sarebbe stata quasi impossibile da realizzare, ma un riutilizzo delle strutture metalliche esistenti al fine di ammodernarne in particolare la parte alberghiera, ma anche alcuni aspetti strutturali della nave. Considerando le potenzialità reali del cantiere, l'arrivo di quella commessa risolveva contemporaneamente numerosi problemi: la scarsità di alcune materie prime critiche (che venivano recuperate dalla vecchia nave) ma anche la possibilità di dare lavoro a una significativa quantità di operai specializzati, allo stesso tempo dimostrando quanto fosse stata rapida ed efficace l'opera di ricostruzione degli impianti, pesantemente bombardati durante la guerra e quasi inservibili nei primi mesi successivi alla fine del conflitto (Valenti 2007, 71-80).

Oltre alle questioni squisitamente tecniche, la ripresa dei lavori su costruzioni così prestigiose come le navi passeggeri poteva influenzare anche altre dinamiche. In quegli anni, il Cantiere navale di Monfalcone rappresentava uno snodo estremamente delicato della crisi che si stava sviluppando al confine orientale d'Italia. Nel settembre 1943 una importante porzione della sua massa operaia era entrata in clandestinità, e si era unita alle forze partigiane che avevano iniziato a operare nelle vicine aree del Carso sloveno. Con l'andar del tempo i cantiere erano diventati una delle colonne della resistenza antitedesca, di matrice politicamente comunista e nazionalmente filoslovena. Alla fine del conflitto, gli operai ritornati dalla lotta partigiana si erano uniti con quelli rimasti al lavoro, formando un fronte compatto che chiedeva l'unione di Monfalcone (come di gran parte della Venezia Giulia) alla Jugoslavia comunista. Svariate centinaia di operai effettivamente emigrarono verso la neonata Repubblica federativa (Puppini 2003), quando risultò chiaro che le linee di confine si stavano ormai cristallizzando, ma tra

la primavera del 1945 e il settembre 1947 il Cantiere navale di Monfalcone (di gran lunga la concentrazione operaia più importante della regione) fu uno degli snodi fondamentali per i diversi aspetti della crisi giuliana. Esisteva infatti un versante politico, che riguardava in primo luogo gli assetti istituzionali del dopoguerra (con i cantierini impegnati più volte a sostenere la legittimità dei ‘poteri popolari’, instaurati dai partigiani filojugoslavi subito dopo la fine del conflitto), uno nazionale, con la richiesta di un ingresso, magari come repubblica autonoma, dell’intera Venezia Giulia nella nuova Jugoslavia postbellica, e infine uno sociale, perché la ricostruzione tardava a completarsi, e rimanevano elevate tanto la disoccupazione quanto la mancanza di generi alimentari e di servizi essenziali. Inoltre, dal settembre 1947 Monfalcone non gravitava più amministrativamente verso Trieste (com’era stato dalla fine della Prima guerra mondiale) bensì venne accorpata alla provincia di Gorizia, che aveva perso gran parte del suo retroterra agricolo (ceduto alla Jugoslavia) e aveva acquisito l’area industriale monfalconese, imponendo una profonda modifica degli equilibri socioeconomici esistenti nell’area. Una delle conseguenze immediatamente avvertibili fu una sostanziale riallocazione delle risorse disponibili (Mellinato 2004), tanto da concentrare sulla città di Trieste l’attenzione della comunità internazionale, come anche i più importanti flussi di aiuti.

Monfalcone, come tutta l’attuale provincia di Gorizia, alla fine del secondo conflitto mondiale visse due dopoguerra: uno, particolarmente complicato, nel maggio-giugno del 1945, e un altro nel settembre 1947, quando finì (in grande ritardo rispetto al resto d’Italia, ma in anticipo rispetto a Trieste) il periodo dell’amministrazione militare provvisoria anglo-americana e il territorio fu riconsegnato all’Italia. Furono anni complessi anche dal punto di vista sociale ed economico: nel 1947 circa il 10% della forza lavoro totale era ancora disoccupata, e negli anni dell’immediato secondo dopoguerra i cantieri di Monfalcone divennero il punto focale sia delle proteste politiche, sia della

manifestazione del malcontento (Puppini 2008, 91-107).

Il riassetto del *Conte Biancamano* divenne quindi fin da subito molto importante, anche al di là della sua dimensione puramente industriale. In fondo, dopo il lungo intervallo bellico, in quegli anni l’intera struttura del cantiere doveva di fatto reimparare a gestire la costruzione di grandi navi passeggeri. Con qualche eccezione, dalla metà degli anni Trenta le strutture e le maestranze di Monfalcone erano state dirette verso le costruzioni belliche (soprattutto sommergibili) e le officine aeronautiche, per la costruzione di idrovolanti. Si erano poi sviluppate le officine elettromeccaniche, ed erano state parzialmente riattivati i reparti dedicati alle costruzioni ferroviarie. In sostanza, l’intero Cantiere navale (che nei momenti migliori contava anche 10.000 addetti) era stato dapprima convertito a impianto polifunzionale dedicato alle costruzioni belliche, e in seguito adattato di volta in volta a eseguire lavorazioni d’emergenza o semplicemente d’occasione, per tenere occupati gli impianti e le maestranze.

Durante il conflitto, le distruzioni dovute ai bombardamenti aerei furono rilevanti. Nell'estate del 1945 circa il 40% degli impianti risultava distrutto o gravemente danneggiato, mentre l'intera città aveva subito danni importanti (Mellinato 2009) [figg. 1a-b]. Da quel momento, però, la flessibilità acquisita nell'ultimo periodo del conflitto si rivelò un vantaggio, perché l'intera prima fase della ricostruzione degli impianti e dell'adeguamento delle strutture in realtà venne eseguita in proprio, utilizzando l'ampio ventaglio di competenze disponibili e sottoutilizzate all'interno del cantiere. Gli addetti delle officine elettromeccaniche ricostruirono o ripristinarono gru, macchinari ed equipaggiamenti vari, mentre i carpentieri ricostruirono le officine e gli scali, gli attrezzisti di bordo riallestirono gli impianti, così come altre categorie si occuparono del resto. Nel 1947 venne raggiunto l'85% della capacità costruttiva prebellica, rendendo il Cantiere navale di Monfalcone teoricamente in grado di riprendere una attività produttiva quasi normale.



Figura 1b Il quartiere monfalconese di Panzano a seguito dei bombardamenti. Archivio fotografico Consorzio Culturale del Monfalconese

2 Il definirsi della doppia rinascita

Durante gli anni qui considerati, l'intero settore marittimo italiano si trovava in una situazione di grave emergenza, dove ogni risorsa era preziosa e ogni opportunità non poteva essere sprecata. Nel suo bilancio per l'anno 1947 era la stessa Finmare a riconoscere che:

Le nostre Compagnie hanno sperimentato tutti i mezzi - dal recupero all'acquisto, dalla nuova costruzione al noleggio - per sopportare, almeno in parte, alla grande distruzione che la guerra ha portato nelle rispettive flotte e per ristabilire i principali loro servizi regolari. (Finmare 1947, 6)

La scarsa capacità di trasporto della flotta commerciale italiana stava rallentando l'opera di ricostruzione, ma soprattutto stava costando moltissimo all'intera economia italiana, in anni nei quali il controllo delle spese risultava essere fondamentale. Nel solo 1947 il passivo della bilancia economica dei trasporti marittimi era stato pari a 120 miliardi di lire dell'epoca (Flore 1970, 338), sollecitando il Governo a intervenire rapidamente. In realtà, non si trattò di un'azione ordinata, quanto piuttosto di un insieme di provvedimenti di necessità e di breve periodo, volti tutti ad agevolare il recupero di qualsiasi nave fosse sopravvissuta alla guerra (331). Pur senza sistematicità, simili provvedimenti raggiunsero qualche risultato, come il riallestimento dei due *Conti* rispettivamente a Monfalcone e a Genova, allo stesso tempo riaffermando la centralità dell'azione statale nella gestione dell'intero sistema marittimo nazionale.

Anche un esperto del settore, che prima della guerra aveva criticato aspramente l'intervento dello Stato nel settore marittimo, riconosceva la necessità di un'azione

decisa per rilanciare la marina mercantile, sottolineando l'importanza critica per più di un aspetto della ricostruzione in corso. Secondo Epicarmo Corbino, il ripristino della flotta nazionale doveva privilegiare le navi miste e soprattutto i transatlantici per trasporto passeggeri, perché

gente di lusso che viaggerà nei piroscafi ce ne sarà sempre abbastanza per riempire le cabine dei piroscafi che già vi sono e di quelli che verranno. Poi ci saranno gli emigranti. Qui le proporzioni numeriche non si possono valutare ma, in ogni caso, il flusso migratorio dovrà riprendere. [...] Per me, la marina è di qualità buona quando non domanda niente allo Stato; è di qualità cattiva quando impone uno sforzo ai contribuenti. Questo è il solo criterio distintivo. (Corbino 1948, 15)

Proprio quando il *Conte Biancamano* ricominciò a navigare venne emanata la prima vera legge marittima del dopoguerra, che di fatto confermava la strategia volta alla costruzione di una flotta di prestigio,¹ indirizzata verso fasce di mercato più alte rispetto al passato, esattamente com'era stato fatto nel riallestimento del *Conte Biancamano*.

Com'era apparso chiaro fin dal sostanziale fallimento della politica autarchica dell'ultimo fascismo, il sistema economico italiano non poteva fare a meno di una efficiente ed economica struttura di trasporto, che mettesse in comunicazione l'apparato produttivo nazionale con i mercati internazionali delle materie prime e dei prodotti finiti. Negli anni dell'eccezionalità bellica furono sperimentate svariate soluzioni d'emergenza, che portarono

¹ Era la legge n. 75 dell'8 marzo 1949, che prese il nome dal ministro Saragat.

tra l'altro a un risultato singolare: nei primissimi anni del dopoguerra l'Italia fu l'unico tra i Paesi industrializzati in cui il tonnellaggio a vela aumentò più velocemente del tonnellaggio a propulsione meccanica. In altre parole, in Italia la situazione era talmente disperata da spingere a utilizzare tutte le risorse disponibili, anche quelle ormai superate dall'evoluzione tecnologica.

Un momento di svolta può essere collocato nel 1947, quando una stabilizzazione monetaria e politica gradita ai vincitori (in particolare agli statunitensi), assieme alla firma del trattato di pace, fece sì che prendessero nuova consistenza i rapporti commerciali con il resto del mondo (Battilani Fauri 2019).

Oltre alle esigenze generali, a cavallo tra la fine del 1947 e l'inizio del 1948, il ripristino alla navigazione del *Conte Biancamano* diventava essenziale in particolare per la ripresa delle attività del Lloyd triestino, che nel dopoguerra risultava essere la Compagnia marittima che proporzionalmente aveva perso più tonnellaggio durante il conflitto (Finmare 1947, 6). Durante l'allestimento, quindi, il *Conte Biancamano* venne provvisoriamente indirizzato alle rotte d'oltre Suez, verso gli oceani Indiano e Pacifico, che rappresentavano l'area di riferimento per il Lloyd di Trieste (Finmare 1948, 14).

Il contesto stava però mutando rapidamente, tanto da spingere la Finmare ad assumere un atteggiamento diverso, meno legato all'emergenza e più strategico, anche grazie alle disponibilità finanziarie che la Finmare stessa aveva accumulato negli anni di guerra, e che consentirono alla società dell'IRI una certa libertà di spesa già nei primi anni del dopoguerra (Mellinato 2014, 434). Nel 1948 venne costituita la Società marittima nazionale con capitale versato dalla Finmare e dalle Compagnie Italia e Lloyd triestino, in primo luogo per gestire il rimpatrio dei transatlantici sequestrati negli Stati Uniti durante la

guerra, e poi per organizzare i flussi finanziari connessi con le ristrutturazioni parallele dei due *Conti* (il *Conte Grande* era in quel periodo a Genova per un ciclo di lavori simili a quelli del *Conte Biancamano*), e in prospettiva per occuparsi della gestione delle navi noleggiate, com'erano in effetti i due *Conti*, ufficialmente restituiti dagli Stati Uniti al Governo italiano, e non alle compagnie di navigazione. L'anno successivo venne emanato il già citato provvedimento denominato 'legge Saragat', che prevedeva il finanziamento di una nuova generazione di transatlantici, da impiegarsi prevalentemente sulle rotte prebelliche, che quindi necessitavano di essere riattivate nel più breve tempo possibile con navi di qualità, in attesa dell'arrivo delle navi di nuova costruzione. Come conseguenza di simili cambiamenti nel contesto, il *Conte Biancamano* venne spostato sulle rotte dell'Atlantico, che garantivano un reddito maggiore rispetto a quelle del Pacifico, e dove ormai stava prendendo forma la nuova rete dei contatti economici internazionali dell'Italia repubblicana.

Significativamente, già a partire dalla fine del 1947 (ovvero circa un mese dopo la firma del Trattato di Pace), fu siglato un accordo tra il Governo italiano e quello argentino per la gestione dell'emigrazione di connazionali verso il Paese sudafricano. Nel giro di poco tempo l'Italia sottoscrisse accordi analoghi anche con Brasile, Uruguay, Venezuela, Canada e Australia. Grazie a quegli accordi, venne rapidamente generato un mercato dei trasporti transoceanici di emigranti, all'interno del quale le compagnie di navigazione italiane potevano agire come attori privilegiati, da una parte perché quel mercato era regolato dai suddetti accordi bilaterali, e in parte perché venne rinnovato il sistema dei sussidi che era stato istituito nell'anteguerra per razionalizzare e indirizzare il sistema nazionale della connettibilità marittima.



Figura 2
Prova di discesa in mare con una lancia
di salvataggio del *Conte Biancamano*.
Positivo su lastra di vetro, 12 ottobre 1949.
Archivio Fondazione Fincantieri

3 Una nave reinventata, un cantiere ridiventato operativo

Il *Conte Biancamano* che nel 1949 uscì dagli scali di Monfalcone era una nave completamente diversa da quella che vi era arrivata nel 1948, così come da quella dell'anteguerra. Non si trattava soltanto dell'aspetto fisico della nave, e dei suoi allestimenti. Era la sua destinazione d'uso ad aver subito le maggiori modifiche, per adattarsi a un mondo marittimo del tutto nuovo, e in rapida evoluzione. Più che un riallestimento, il *Conte Biancamano* subì una metamorfosi.

È stato detto che «I lavori comportarono il completo rifacimento di tutte le sistemazioni per passeggeri, tutti i saloni e locali di ritrovo per le tre classi, l'installazione di piscine all'aperto con relativi lidi, servizi e bar nonché l'allungamento del settore prodiero con una falsa prora più slanciata, la trasformazione di tutte le sovrastrutture e la modifica dei fumaioli» (Valenti 2011, 140) [figg. 2-3].

Utilizzando termini meno tecnici, potremmo dire che da un modello di nave prevalentemente destinata ai viaggi economici, con alcuni spazi riservati alla clientela più facoltosa, si passava a una formula più vicina a quella dell'albergo galleggiante, dove per tutti i passeggeri era previsto non soltanto il viaggio e il vitto, ma anche svago e divertimento, ovviamente a livelli di comodità diversi a seconda delle classi. Oltre alla struttura della nave, venne adeguata la sua funzione. Come nell'anteguerra, ai transatlantici era affidato anche il compito di trasmettere all'estero un'immagine positiva dell'Italia, da tutti i punti di vista, così da farne un veicolo per la promozione delle produzioni italiane e anche un magnete per attirare in Italia turisti stranieri.

Non a caso, nel testo che accompagnava il lancio pubblicitario di uno dei primi viaggi del *Biancamano* rinnovato si diceva che «viaggiare nella Prima Classe del *Conte Biancamano* significa venire in contatto con quanto di meglio sa produrre ed esprimere l'ingegno italiano del nostro tempo, attraverso un accordo fra tecnica e arte» (Valenti 2011, 142).

Proprio su questo punto il rifacimento del *Conte Biancamano* risultava particolarmente importante, perché l'allestimento delle varie parti della nave venne affidato ad architetti e artisti diversi, secondo una logica che all'epoca fu definita del «pluralismo» (Eliseo 2009, 87), ma che oggi potremmo magari avvicinare a quella della vetrina, per esporre quanto di meglio sapeva realizzare l'Italia dell'epoca. «Nel *Biancamano* convivono quattro indirizzi architettonici diversi e tre aree geografiche» (Crusvar 1988, 245), esattamente al fine di esporre un panorama ampio e articolato dello stile italiano dell'epoca.

Dal punto di vista della realizzazione, ospitare in cantiere numerose squadre diverse, tutte affaccendate attorno alla stessa nave non fu una impresa facile. Progressivamente, i lavori di riallestimento del *Biancamano* accompagnarono la trasformazione dell'organizzazione delle diverse lavorazioni all'interno del cantiere, con l'affidamento di interi blocchi (dalla progettazione ai materiali, dalla realizzazione all'allestimento a bordo) a ditte private o a progettisti che si dotavano di squadre specializzate per l'esecuzione dei lavori. L'effetto sull'organizzazione del lavoro fu notevole, perché l'esternalizzazione delle lavorazioni si accompagnò alla progressiva chiusura delle officine interne, che tradizionalmente avevano assicurato alla direzione del cantiere il controllo diretto dell'intero iter produttivo, mantenendo tutte le lavorazioni all'interno delle strutture aziendali:

Varie testimonianze convergono: già dal 1948 si programma l'eliminazione graduale delle officine, inclusa l'eccellente falegnameria, assommati il reparto pittura e carpenteria in legno, mantenendo una base minima di prestazioni interne e procedendo alla massima estensione degli appalti esterni. Il processo è inevitabile: le leggi di mercato non collimano sempre con le esigenze di perfezionamento tecnico,



Figura 3 Scorcio delle tre lance di salvataggio a poppa lato di dritta del *Conte Biancamano*, fissate alle gru. Positivo, 1949. Archivio Fondazione Fincantieri

e la qualità artigianale, la puntigliosa ricerca del dettaglio e della performance prestigiosa, esclusiva, comincia a risultare anacronistica e anti redditizia in una dinamica costruttiva tesa alla standardizzazione, alla riproduzione seriale, all'acquisizione di elementi, materiali, oggetti prefabbricati di economia fornitura, di rapido montaggio e, più tardi, di adeguamento alle formule della tecnologia avanzata. (Crusvar 1988)

Anche da questo punto di vista, con il *Biancamano* si aprì una stagione completamente diversa nella storia del cantiere, un percorso che arriverà ad alcuni transatlantici iconici degli anni Cinquanta e Sessanta, come il *Giulio Cesare* e l'*Oceanic*.

L'immagine complessiva delle eredità che il 'passaggio' del *Conte Biancamano* lasciò a Monfalcone si può quindi definire come largamente positiva, e per molti aspetti. Grazie ai lavori di riassetto di una serie di navi (parallelamente al *Conte* venne rinnovata anche la motonave *Esperia*) vennero sperimentati anche nuovi approcci, soprattutto nel campo degli allestimenti, con l'appalto a ditte esterne che per la prima volta vennero autorizzate a operare in autonomia all'interno del cantiere, per gestire l'allestimento di intere porzioni della nave. Inoltre, gli importanti lavori di ristrutturazione dello scafo permisero di testare anche gli impianti meccanici, ricostruiti dopo i pesanti bombardamenti della Seconda guerra mondiale.

Probabilmente, però, le eredità più importanti furono quelle che la reinvenzione del *Conte Biancamano* lasciò al di fuori del cantiere. Come già detto, dal 15 settembre 1947 Monfalcone ritornò sotto la sovranità italiana, e i

cantieri navali si trovarono nella non sempre comoda posizione di dipendere dalla legislazione italiana per quanto riguardava gli impianti monfalconesi e da quella del Governo militare alleato per la sede sociale e gli impianti di Trieste. Nel caso specifico della navalmeccanica, però, gli interessi del governo italiano e dell'amministrazione militare alleata di Trieste coincisero, e questo facilitò da un lato la gestione delle attività quotidiane, e dall'altro la riorganizzazione strategica degli impianti, rendendo meno complessi del previsto i rapporti tra le due parti dell'azienda che, all'epoca, erano divise da quello che secondo il diritto internazionale era un vero e proprio confine tra amministrazioni statali diverse.

Il contesto, all'epoca tutto sommato favorevole, facilitò lo sviluppo dell'attività aziendale. La valenza politica degli aiuti alla navalmeccanica era data dalla constatazione condivisa tra Italia e Gma che il settore era l'unico che consentisse un riassorbimento relativamente stabile e produttivo della manodopera disoccupata che affollava il Territorio libero di Trieste e le aree contermini, come Monfalcone. In più, un regolare afflusso di commesse rendeva meno critica la tradizionale politicizzazione della manodopera, stabilizzando uno dei principali serbatoi di malcontento e di opposizione all'azione di normalizzazione delle relazioni al confine orientale.

Alla fine, questi numerosi percorsi finirono con il convergere. Una volta partito il rinnovato *Conte Biancamano*, un rinato cantiere navale di Monfalcone si trovava così nelle migliori condizioni per poter iniziare l'importante serie di costruzioni previste dalla versione triestina del piano Marshall.

Bibliografia

- Battilani, P.; Fauri, F. (2019). *L'economia italiana dal 1945 a oggi*. Bologna: il Mulino.
- Corbino, E. (1948). *Le costruzioni navali. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella seduta dell'11 dicembre 1948*. Roma: Tipografia della Camera.
- Covaz, R. (2008). *Le abbiamo fatte noi: storie dei cantierini e del cantiere di Monfalcone*. Pordenone: Biblioteca dell'immagine.
- Crusvar, L. (1988). «Interni di viaggio: arredo, arte e decorazione navale 1911-1966». Staccioli 1988.
- Eliseo, M. (2009). *Amare un cantiere: Egone Missio e lo stabilimento di Monfalcone, 1909-1967*. London: Carmania Press.
- Finmare (1947). *Bilancio*. Roma.
- Finmare (1948). *Bilancio*. Roma.
- Flore, V.D. (1970). *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*. Vol. 2, *L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*. Roma: BIM.
- La città reale: economia, società e vita quotidiana a Trieste, 1945-1954* (2004). Trieste: Comune di Trieste.
- Mellinato, G. (2004). «Il governo delle risorse (1943-1947)». Verrocchio, A. (a cura di), *Trieste tra ricostruzione e ritorno all'Italia, 1945-1954*. Trieste: Irsml-FVG, Comune di Trieste.
- Mellinato, G. (2014). «Lo Stato navigatore. Finmare tra servizio pubblico e business (1944-1999)». Russolillo, F. (a cura di), *Storia dell'Iri*. Vol. 5, *Un gruppo singolare. Settori, bilanci, presenza nell'economia italiana*. Roma-Bari: Laterza, 429-60.
- Mellinato, G. (a cura di) (2009). *I mestieri e la formazione di una comunità: Monfalcone 1908-2008*. Monfalcone: Comune di Monfalcone.
- Puppini, M. (2008). *Costruire un mondo nuovo. Un secolo di lotte operaie al Cantiere di Monfalcone*. Gorizia: ANPI.
- Puppini, M. (a cura di) (2003). *Il mosaico Giuliano: società e politica nella Venezia Giulia del secondo dopoguerra, 1945-1954*. Gorizia: Grafica goriziana.
- Staccioli, V. (a cura di) (1988). *In cantiere: tecnica, arte, lavoro. Ottant'anni di attività dello stabilimento di Monfalcone*. Monfalcone: Edizioni della Laguna.
- Valenti, P. (2007). *Storia del cantiere navale di Monfalcone 1908-2008*. Trieste: Luglio.
- Valenti, P. (2011). *I quattro Conti*. Trieste: Luglio.