

60/10/1

RICORDO DI PIERO FERRARO - C.C.A. 29.10.74

Piero Ferraro è stato un uomo singolare, con non pic-
alcune profonde e reali, altre più apparenti che reali,
cole contraddizioni, ~~reali e apparenti~~, nella sua complessa
personalità. Ma io non potrei fare qui un'analisi di tale per-
sonalità; voglio dirvi piuttosto di quegli avvenimenti della
sua vita dei quali ho scienza diretta o notizia sicura.

- analisi

Ci siamo conosciuti nel 1933 a Venezia nello studio
accoglientissimo dell'avv. Raffaello Levi, dov'egli era prati-
cante, mentre io facevo la pratica nello studio del prof. Car-
nelutti. Dice Paolo Monelli in un ^{profilo} ~~articolo~~ commemorativo re-
centemente apparso sul Corriere della Sera che Ferraro avreb-
be potuto affermarsi presto nel Foro. Chissà. Quel che si di-
ce l'affermarsi nel Foro è un concetto di vago e molteplice
significato ed è qualcosa che dipende da tante circostanze,
una delle quali è la dea Fortuna. Certo, la dote essenziale
per essere un buon avvocato egli la possedeva in altissima mi-
sura, cioè la vivacità mentale, la prontissima intelligenza
dei problemi. Non lo interessava la teoria, guardava subito
al risultato, cioè al possibile risultato concreto. Ma era un
essere irrequieto, curioso di ogni esperienza. Questa qualità,
unita a un intuito spesso felicissimo e alla capacità di pas-
sare rapidamente dal pensiero all'azione, trasformò ben pre-
sto il praticante di avvocatura nell'industriale e nel business
man. Egli era in dimestichezza con Luigi Amati, un ingegnere
padovano, dal quale seppe che esisteva un brevetto francese
per ^{ricavare il} ~~la produzione del magnesio~~ dalla pietra dolomitica. Amati
si era convinto della validità di questo procedimento {di pro

C.C.A.
TS

duzione) e Piero vide le grandi possibilità della sua realizzazione e del suo sfruttamento in Italia in tempo di stretta autarchia economica. Il luogo ovvio di produzione era la "zona industriale" di Bolzano, per tutte le "agevolazioni" che offriva nella concessione del terreno, nei contributi statali, nelle esenzioni fiscali e nei mutui speciali; e per la vicinanza alla materia prima, la roccia delle Dolomiti. Con le sue doti eccelse di persuasore - quel tono discorsivo e sommeso, in fondo al quale suonava la nota della convinzione e della fermezza, il fascino di quello sguardo un po' opaco ch'era a tratti illuminato da un lampo improvviso, al cui magnetismo non sfuggivano nè uomini nè donne - raccolse tra ^{alcuni} ~~un paio di~~ conoscenti la somma occorrente all'acquisto del brevetto e al primo impianto. Si procurò i contributi e appena costruita la fabbrica si associò a un grande industriale che aveva certi suoi insediamenti (di tutt'altro genere) nella stessa zona. Fu un grande successo e un grosso affare, che divenne cospicuo dopo due anni, quando con l'entrata in guerra dell'Italia il valore dell'impianto risultò decuplicato dal crescente fabbisogno del magnesio - fino allora merce d'importazione - per gli scopi bellici. Al momento giusto Ferraro cedette a quel socio la sua quota (momento giusto, anche perchè di lì a poco la fabbrica venne colpita in pieno da un bombardamento aereo). Rimborsati i prestiti, Ferraro si trovava oramai possessore di una notevole fortuna.

Lo ritrovai intorno al 1948-49, ancora a Venezia, a una riunione della Resistenza, che era presieduta da Ferruccio Parri. Io ero salito al podio a dire due parole in risposta ad alcune osservazioni appunto di Parri sull'atteggiamento della Magistratura nei confronti del neo-fascismo (atteggia-

mento ch'era allora alquanto diverso dall'attuale) e nel tornare al mio posto mi sentii tirare l'orlo della giacca. Era Piero Ferraro che, seduto a un angolino del tavolo della presidenza, ivi fungeva da segretario. Mi diede una strizzatina d'occhio di amicizia e di intesa. Venni a sapere allora che Piero aveva vissuto nella Resistenza la sua più bella "avventura": paracadutato (era lui stesso paracadutista e pilota di aerei; come fu anche ardito pilota di macchine da gran turismo - ricordo bene una "folle corsa", circa il 1934, strade non asfaltate, da Venezia a Cortina, in cui gli fui compagno nella sua rossa Alfa aperta a due posti, e qualche altra galoppata, dopo la guerra, nella sua guizzante Ferrari), paracadutato nella zona di combattimento tra Belluno e Vittorio Veneto, capo di una missione alleata (la famosa missione "Holy", che tra l'altro coordinava i lanci aerei ai partigiani) e protagonista di insigni episodi di valore. Ebbe tra gli altri un grande merito, di cui poco si parla: quello di avere recuperato e messo in salvo, ovunque potè, le opere d'arte dei luoghi in cui operava.

Nel 1950 Ferraro volge lo sguardo alla zona industriale di Trieste, dove fonda il Cotonificio San Giusto, entrato "in produzione" nel 1953. Ma nella fervida mente di Ferraro prendeva corpo oramai un progetto molto più ambizioso: la grande cartiera di Duino, presso le bocche del Timavo. La domanda della carta da giornale era in fortissimo aumento, non solo in Italia ma su tutti i mercati mondiali, dei quali Ferraro aveva studiato attentamente le caratteristiche e sagacemente previsto gli sviluppi: sicchè le dimensioni del nuovo complesso furono già nel disegno, come poi furono nella realtà, adeguate alle possibilità di una massiccia esportazione.

Il terreno su cui Ferraro aveva messo l'occhio era, anche stavolta, in posizione ideale, tra la strada statale, il Lisert e il mare. Ed era terreno in gran parte acquitrinoso, da acquistare a prezzo assai conveniente. Ma non era "ubicato" nella Zona industriale. Fu qui che Ferraro mise brillantemente a frutto la regola d'oro imparata nella sua pur breve carriera d'avvocato (ma non la imparano e non la applicano tutti.....), cioè che la prima cosa da fare è leggere, comprendere, interpretare, conoscere il testo legislativo che regola la materia di cui si tratta. Così egli constatò quel che, se non sbaglio, nessun altro aveva scoperto, ossia che le principali, anche se non tutte le "provvidenze" legislative a favore degli impianti industriali nel Territorio di Trieste non sono affatto limitate agli stabilimenti costruiti entro i confini della "zona industriale", ma riguardano per l'appunto tutta l'estensione del Territorio di Trieste. E fu così che la cartiera non solo poté sorgere (nella zona industriale semplicemente non sarebbe stato disponibile tutto il terreno necessario, i 60.000 mq. di Duino), ma poté sorgere nelle più favorevoli condizioni di luogo (acque e strade) e senza alcuna rilevante rinuncia ai favori legislativi generalmente attribuiti alle zone industriali.

Dirò che dalla lettura dei testi (come al solito così fatti che uno rimanda a un altro, magari vetusto: qui l'Ordine n.206 del G.M.A. rimandava alla c.d. Legge di Napoli del 1906), e naturalmente per l'acutezza della sua mente, Ferraro ebbe un'altra e altrettanto felice e fruttuosa intuizione, cioè che il combustibile da usare nella centrale termoelettrica (che fu costruita parallelamente alla cartiera, per fornire a questa l'occorrente energia) non dovesse scontare il da-

zio d'importazione. Avendo l'Amministrazione doganale alla fine riconosciuto l'esattezza di questa tesi, la cartiera poté risparmiare nel corso degli anni (la prima "macchina continua" entrò in funzione nel 1958, la seconda nel 1962) una parte non insignificante di quelle che sarebbero state altrimenti le complessive spese di produzione.

L'ampiezza della visione imprenditoriale di Piero Ferraro è mostrata anche dalla sua iniziativa canadese. In periodo di scarsità della materia prima delle cartiere (a quella di Trieste si era ora aggiunta quella di Arbatax in Sardegna, con altre due macchine continue), cioè legno e pasta di legno, Ferraro acquistò nella provincia canadese del New Brunswick una fabbrica di pasta di legno, cui erano collegate vaste concessioni governative di sfruttamento forestale. Probabilmente l'idea era sana, ma purtroppo la sua realizzazione non corrispose qui all'aspettativa, per una serie di circostanze avverse, che andarono dai difetti di costruzione riscontrati nei macchinari (i quali provocarono un ritardo molto grave nel raggiungimento del pieno ciclo produttivo) alle sopravvenute difficoltà di esportazione del legname, alle vicende del mercato internazionale, alle difficoltà dei trasporti marittimi, a qualche difficoltà d'intesa con gli interlocutori stranieri. Forse sono state queste avversità dell'impresa d'oltemare la prima causa, cioè la più remota nel tempo (poichè ben altre, di carattere più generale, poi si addensarono) della crisi che alla fine indusse Ferraro - malato e stanco negli ultimi anni - a cedere le grandi aziende ch'egli aveva qui e in Sardegna creato.

Malato e stanco, giammai abbattuto, nè pauroso della

fine che incombeva. Proprio negli ultimi anni egli ben rivelò quel fondo di straordinaria equanimità, quel distacco dalle cose contingenti (e un po' anche dagli umani affetti) - da cui si è naturaliter sviluppato il futurologo, quei tratti della sua filosofia ecletticamente postsocratica - in parte la filosofia scettica, in parte quella dei clinici, in parte l'epicurea (noi usavamo scambiarsi dei libri come doni natalizi e tra gli ultimi che mi inviò fu un'edizione del "De rerum natura" di Lucrezio), ma specialmente la filosofia stoica, cui fu improntata tutta la sua vita e da cui egli fu accompagnato, credo, anche nella morte.

Guido M. Tiberini