

ATTI

DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

NUOVA SERIE

XXXVII

(CXI) FASC. II



GENOVA MCMXCVII
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE - PIAZZA MATTEOTTI, 5

MARCO DORIA

**GENOVA: DA POLO DEL TRIANGOLO
INDUSTRIALE A CITTÀ IN DECLINO**

LA POPOLAZIONE E IL TERRITORIO

Una vallata coltivata ad orti all'estremità della quale si profilano gli edifici di una città che si raccoglie attorno a una naturale insenatura; a settentrione i rilievi appenninici fanno da corona al paesaggio che si sviluppa verso Ovest lungo la costa con un succedersi di rientranze del litorale e di borghi circondati da una ristretta campagna. Così appare Genova in una stampa del 1818, con un'immagine straordinariamente simile a quella dipinta circa un secolo prima da Alessandro Magnasco nel suo celebre *Trattenimento in un giardino di Albaro*. L'agglomerato urbano è densamente edificato perché, come già si notava a fine Cinquecento, e si tratta proprio di una caratteristica genovese di lunga durata, « il sito è poco rispetto al popolo, onde si sono ingegnati di fare le case altissime et le strade strette »¹. Questo spazio schiacciato tra il mare e la montagna conosce a partire dalla metà dell'Ottocento, e con maggiore intensità dal suo ventennio finale, una trasformazione profonda che, pur senza modificarne le caratteristiche orografiche², vede dilatarsi la presenza umana con l'alterazione di secolari equilibri.

La crescita demografica è il primo evidente indicatore di questo cambiamento. La popolazione di Genova (calcolata agli attuali confini del comune) è di 241.158 abitanti nel 1861; nel 1901 i cittadini genovesi sono 377.610 (variazione 1861-1901 +136.452). L'incremento è ancora più accentuato nel primo quarantennio del Novecento: al censimento 1936 gli abitanti sono 634.646

¹ Così si esprimeva nel 1592 il romano Giovan Battista Confalonieri, segretario del patriarca di Gerusalemme in visita a Genova (E. POLEGGI - P. CEVINI, *Genova*, Roma-Bari 1981, p. 118). Il saggio di Poleggi e Cevini è ricco di informazioni sullo sviluppo dell'agglomerato urbano e sulla relativa iconografia (v. in particolare pp. 132-138, 145-160).

² Nel corso degli anni Venti del Novecento si procede comunque allo sbancamento del promontorio di San Benigno, che costituiva un diaframma tra la Genova storica e Sampierdarena con la parte di Ponente dell'area metropolitana. Nel decennio successivo, per meglio ricordare il centro urbano con il Levante genovese si realizzerà la copertura del tratto terminale del torrente Bisagno (E. POLEGGI - P. CEVINI, *Genova* cit., p. 228; F. BALLETTI - B. GIONTONI, *Una città tra due guerre. Culture e trasformazioni urbanistiche*, Genova 1990, pp. 52, 163).

(variazione 1901-1936 +257.036). Diverso è il trend demografico nel secondo dopoguerra: dopo gli anni bellici e della ricostruzione la popolazione censita ammonta a 688.447 unità nel 1951; nel 1991 i genovesi sono 678.771 (variazione 1951-1991 -9.676). Ma l'ultimo cinquantennio di storia demografica della città presenta due fasi nettamente distinte: la crescita della popolazione prosegue infatti impetuosa dal dopoguerra al 1965, quando si raggiunge la cifra record di 848.121 abitanti (variazione 1951-1965 +159.674); a partire da tale anno il calo è continuo (variazione 1965-1991 -169.350) e ancora in corso (al 31 marzo 1997 i residenti nel comune di Genova sono 652.419).

Dal 1861 sino alla prima metà del Novecento l'incremento demografico dell'area urbana genovese è inferiore solo di poche migliaia di unità all'aumento della popolazione registratosi tanto nel circondario di Genova (l'attuale area metropolitana) quanto nella provincia, a dimostrazione del ruolo trainante del capoluogo. In tempi a noi più vicini, nel decennio 1971-1981, alla contrazione demografica di Genova (-6,6%) si accompagna la crescita dei comuni dell'area metropolitana (+4,2%) e del vicino comprensorio del Tigullio (+4,0%). Negli anni Ottanta il calo, più accentuato a Genova, interessa l'intero territorio della provincia, a sottolineare, questa volta in negativo, l'influenza del polo genovese.

Per ciò che concerne l'area urbana, l'andamento demografico ascendente sino agli anni Sessanta del ventesimo secolo è dovuto al saldo migratorio più che al saldo naturale. Il quoziente di natalità per mille abitanti a Genova è in lieve aumento dagli anni Venti agli anni Sessanta dell'Ottocento (dal 36,5 al 37,5 per mille), poi declina (31,4 per mille in media nel periodo 1882-1889, 15 nella seconda metà degli anni Venti del Novecento, 12 nel 1934; nel 1966 è del 13,4 per mille, dieci anni più tardi è sceso all'8,9 per calare ancora e assestarsi al 6 per mille). Decresce anche il quoziente di mortalità (33,8 per mille in media nel 1828-1837, 25,8 nel periodo 1882-1889). Sul finire del diciannovesimo secolo appare pienamente avviato in Liguria e a Genova quel processo di « trasformazione strutturale che è comunemente noto come “rivoluzione demografica” », che assimila il comportamento demografico ligure a quello delle più progredite regioni dell'Europa occidentale. Più tardi si giungerà così alla “crescita zero” anche a Genova, dove dal 1968 il saldo naturale della popolazione è costantemente negativo ³.

³ G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico in Liguria nel secolo XIX*, Torino 1961, pp. 104-105, 114-115, 186-187; P. ARVATI, *Migranti a Genova: cent'anni e più di storia demo-*

Tabella 1 - *Popolazione a Genova e provincia*⁴

	Genova comune (confini attuali)	Genova area metropolitana	Provincia (confini attuali)
1861	241.158	340.473	456.889
1871	260.983	361.299	484.720
1881	288.783	396.559	515.946
1901	377.610	482.802	598.550
1911	465.496	—	686.823
1921	541.562	—	769.894
1931	590.736	—	821.891
1936	634.646	—	876.608
1951	688.447	808.184	928.890
1961	784.194	900.689	1.031.091
1971	816.872	940.860	1.087.973
1981	762.895	893.437	1.045.109
1991	678.771	805.908	950.849

grafica della città, in *Razzismo e incontro di popoli nella società contemporanea*, Istituto Storico della Resistenza in Liguria, Genova 1995, pp. 38, 44, 54, tav. 20. I quozienti di natalità genovesi sono costantemente inferiori ai corrispettivi dati medi italiani (36 per mille circa negli anni Ottanta del XIX secolo, 27 nel 1926, 22,4 nel 1936, 18,7 nel 1966, 14 nel 1976).

⁴ a) l'attuale area metropolitana coincide geograficamente con il vecchio circondario amministrativo di Genova e rappresenta il territorio dell'attuale provincia senza il comprensorio (prima "circondario") di Chiavari; b) le diverse fonti consultate utilizzano di volta in volta dati relativi alla popolazione presente sul territorio alla data del censimento o in esso residente; tali dati differiscono tra loro (soprattutto nell'Ottocento quando lo scarto può arrivare a superare le 10.000 unità), ma l'impiego degli uni o degli altri – nell'ovvio sforzo di rispettare l'omogeneità della serie – è ininfluenza ai fini di un'analisi complessiva dell'andamento demografico nell'arco di tempo considerato; i dati proposti nella tabella sono relativi alla popolazione residente, tranne che per il dato comunale del 1861 che si riferisce alla popolazione presente; c) per una più corretta lettura del trend storico è bene ricordare che la popolazione del comune di Genova nell'anno intercensuario 1965 raggiunge il tetto massimo di 848.121 abitanti. Fonti: G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo* cit., p. 50; ISTAT, *Popolazione residente e presente dei comuni. Censimenti dal 1861 al 1971*, Roma 1977, pp. 6-7; Comune di Genova Servizio Statistica, *Genova in numeri. Popolazione, abitazioni, occupazione attraverso i censimenti*, Genova 1995, pp. 15, 161-162.

Rilevanti e indicativi di una variegata realtà economica sono i saldi migratori. Per l'intero Ottocento i circondari di Genova e di Chiavari (costituenti insieme l'attuale provincia di Genova) con il loro aspro e povero entroterra vengono abbandonati da decine di migliaia di persone che stagionalmente o definitivamente si recano a lavorare altrove: gli emigranti stagionali si dirigono verso le zone agricole della pianura padana; coloro che si trasferiscono all'estero hanno come destinazione privilegiata le Americhe, soprattutto l'America del Sud, e in misura minore l'Europa occidentale⁵. A fronte di un tale vistoso depauperamento demografico, che interessa prevalentemente i piccoli centri della montagna interna, il comune di Genova (circoscrizione attuale) presenta un saldo migratorio largamente attivo (1828-1837 +14.077, 1862-1871 +3.361, 1872-1881 +17.338, 1882-1889 +26.663)⁶.

Sul finire del diciannovesimo secolo, nello stesso periodo della sua "rivoluzione demografica", come osserva Giuseppe Felloni, la Liguria diviene nel suo insieme una regione « capace di attrarre un maggior numero di braccia di quante ne respingesse contemporaneamente verso l'estero »⁷, pur presentando al suo interno zone in continuo spopolamento. Tale risultato è possibile per la forza di attrazione delle aree urbane e in primo luogo di quella genovese, già evidente nell'Ottocento e ancor più nel Novecento. Tra il 1901 e il 1925 nell'area del comune di Genova (circoscrizione dell'epoca) il saldo migratorio positivo è pari a 117.598 unità; tra il 1926 e il 1938 l'immigrazione netta nel comune (nei confini corrispondenti agli attuali dopo l'unificazione amministrativa del 1926) è di 91.032 persone⁸. Esse pro-

⁵ Emigrazione all'estero dai circondari di Genova e Chiavari (seconda metà dell'Ottocento)

	circondario di Genova	circondario di Chiavari
1854-1863	9.235	16.672
1869-1878	23.240	15.974
1876-1890	21.560	24.317

Complessivamente nel periodo 1876-1890 lasciano la Liguria per l'estero 78.927 persone, per la maggior parte dedite ai lavori agricoli. Per 46.190 di loro la meta è l'America meridionale, 14.116 vanno nell'America del Nord e centrale, 15.363 si dirigono verso altri paesi europei (G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo* cit., pp. 141-150).

⁶ *Ibidem*, p. 153.

⁷ *Ibidem*, p. 192.

⁸ P. ARVATI, *Migranti a Genova* cit., p. 44, tav. 16.

vengono dal circondario e dalle regioni limitrofe, basso Piemonte soprattutto e quindi Emilia e Toscana; sempre limitata, benché in aumento, è la presenza di immigrati dal Meridione. Nel secondo dopoguerra l'impetuosa crescita della popolazione urbana tra il 1951 e il 1965 è quasi interamente imputabile a un saldo migratorio attivo che supera le 150.000 unità. Pur mantenendosi consistenti i flussi da tradizionali aree di origine (entroterra della provincia e basso Piemonte), il gruppo più numeroso di immigrati è quello di coloro che provengono dal Mezzogiorno (56.750 tra il 1958 e il 1963)⁹. Nel 1966 per la prima volta dopo 15 anni il saldo migratorio ha segno negativo. Da allora, con una sostanziale coincidenza temporale, saldo naturale e saldo migratorio negativi concorreranno entrambi al calo demografico genovese¹⁰.

La secolare crescita demografica del Genovesato si concentra quasi interamente nell'area urbana del capoluogo. E il fenomeno è già in atto quando ancora sono presenti lungo l'arco costiero di Ponente alcuni centri, vicini allo storico comune di Genova, che hanno una loro peculiare identità economica e urbanistica, oltre che amministrativa. Riferendosi a uno di essi, Sampierdarena, Edoardo Grendi sottolinea come nell'Ottocento «la *banlieue* industriale nasca così prima che i due ambienti economici di Genova e Sampierdarena siano pienamente integrati»; infatti quest'ultima «non è ancora la periferia di Genova, ma è una città industriale a sé, che tende semmai a legarsi, in relazione allo sviluppo dell'industria moderna, con gli altri borghi del Ponente, fino a Voltri»¹¹. Col tempo l'integrazione tra i diversi comuni diviene più stretta, cosicché la loro unificazione amministrativa nella "Grande Genova", decisa dal regime fascista nel 1926, sancisce formalmente l'avvenuta costituzione di un grande agglomerato urbano.

⁹ *Ibidem*, pp. 47-52. «L'immigrazione netta dalle regioni meridionali e insulari sale dalle circa 2.900 unità medie annue del periodo 1951-1957 alle 5.000 degli anni 1958-1960, alle quasi 11.000 dei primi tre anni Sessanta» (*ibidem*, p. 51).

¹⁰ *Ibidem*, pp. 54-55. Nel decennio 1971-1981 il saldo migratorio negativo è di quasi 20.000 unità, quello naturale supera le 31.000 unità. Nel 1981-1991 il decremento naturale si aggira sulle 50.000 unità, quello migratorio sulle 30.000.

¹¹ Cit. in F. BALLETTI - B. GIONTONI, *Genova 1850-1920. Cultura urbanistica e formazione della città contemporanea*, Genova 1984, p. 83.

L'industria

Gli scarni dati statistici rilevati negli anni Trenta dell'Ottocento riguardanti gli occupati nell'industria nel circondario di Genova (circoscrizione storica) forniscono la cifra di 39.837 persone. Tra queste, che non comprendono quanti lavorano nell'artigianato, dominano gli addetti ai settori tessile e del vestiario (31.966), la maggior parte dei quali svolge però la sua attività a domicilio (26.938). Nel settore metalmeccanico risultano occupati solo 1.670¹². Se si considera poi, oltre al già indicativo dato numerico, il modo di produrre che sta dietro queste cifre, si può correttamente affermare di trovarsi di fronte a una realtà ancora preindustriale. Stagnazione: ecco il termine che ritorna nei commenti dei contemporanei e nell'analisi degli studiosi per descrivere il settore secondario nel Genovesato nella prima metà del diciannovesimo secolo¹³. Una maggiore vivacità caratterizza gli anni Cinquanta, il decennio cavouriano. Una fase economica favorevole, il definirsi di una alleanza strategica tra il governo torinese e l'establishment economico genovese, l'attivismo e le capacità di un uomo come Camillo Benso di Cavour sono fattori che concorrono a stimolare e a modernizzare complessivamente il sistema: inaugurazione della ferrovia Torino-Genova (1853) e Genova-Voltri (1856), avvio di linee di navigazione sovvenzionate che fanno capo a un personaggio della caratura di Raffaele Rubattino, prime significative presenze di una nuova industria meccanica (nel 1853 si costituisce l'Ansaldo che rileva uno stabilimento già operante da alcuni anni a Sampierdarena, contemporaneamente si sviluppa l'officina genovese dei fratelli Orlando)¹⁴. Le innegabili novità del decennio non sono però tali da modificare il quadro di fondo, per cui il ruolo dello Stato è determinante nell'incoraggiare e nel sostenere le iniziative imprenditoriali; allorché il potere pubblico segue una linea meno interventista, in omaggio all'ortodossia liberista, le debolezze di una struttura industriale ancora fragile risultano

¹² G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo* cit., pp. 26-27.

¹³ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, 1, *Le premesse (1815-1882)*, Milano 1969, pp. 7-29.

¹⁴ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., pp. 105-202; M. DORIA, *Ansaldo. L'impresa e lo Stato*, Milano 1989; G. DORIA, *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino 1839-1881*, Genova 1990; *Storia dell'Ansaldo* 1. *Le origini 1853-1882*, a cura di V. CASTRONOVO, Roma-Bari 1994.

evidenti. «The manufacturing and industrial interests are in a very unsatisfactory condition ...»: così si esprime, lapidario ed essenziale, in un suo rapporto del 1865 il console inglese a Genova¹⁵. Il quadro che emerge dalle deposizioni rese alla commissione per l'inchiesta industriale, nei primi anni Settanta, conferma questo giudizio: per quanto in declino il settore tessile, ancora in parte basato sul lavoro a domicilio, conserva il suo primato benché sia in crescita il comparto metalmeccanico¹⁶.

La svolta che segna il definirsi di un particolare modello di sviluppo per l'area genovese avviene negli anni Ottanta. Sono determinanti gli indirizzi di politica economica dei governi della Sinistra storica: l'obiettivo dell'industrializzazione del paese è perseguito con l'adozione di vari provvedimenti legislativi, dalla legge di sostegno alla cantieristica alle convenzioni ferroviarie che privilegiano i produttori nazionali negli acquisti effettuati da parte delle società concessionarie (1885), dalle tariffe protezionistiche (1878 e 1887) a una politica delle commesse pubbliche che fa delle forze armate generosi clienti dell'industria privata¹⁷. Si crea così un quadro favorevole per scelte di investimento che privilegiano settori quali il siderurgico, il navalmeccanico legato alle forniture statali, il cotoniero e il saccarifero. Nello stesso periodo si consuma la crisi della marineria velica, tradizionale asse portante dell'economia di Genova, di fronte all'ormai evidente e ineluttabile affermazione della navigazione a vapore. Il ceto armatoriale genovese opera un rilevante trasferimento di capitali dal comparto marittimo a quei rami dell'industria che, grazie ai provvedimenti governativi, possono garantire più sicuri margini di profitto. Erasmo Piaggio ed Edilio Raggio, entrambi esponenti prestigiosi dell'armamento, sono indiscussi protagonisti di tale processo. Il primo entra nel settore dello zucchero (Raffineria Genovese, 1888) e successivamente in quello navalmeccanico (acquisendo la maggioranza

¹⁵ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., p. 227.

¹⁶ P. RUGAFIORI, *Ascesa e declino di un sistema imprenditoriale*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Liguria*, Torino 1994, pp. 260-267. Il censimento della popolazione 1881 fornisce per il circondario di Genova (circoscrizione storica) la cifra di 51.813 occupati nelle industrie manifatturiere (comprendendovi anche le attività artigiane). Di questi 24.583 lavorano nel settore tessile, oltre 10.000 nel metalmeccanico (G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo* cit., pp. 404-407).

¹⁷ Vedi V. CASTRONOVO, *Storia economica d'Italia dall'Ottocento a oggi*, Torino 1995, pp. 65-68; P. CAFARO, *La transizione tra difficoltà ed adeguamento (1878-1896)*, in *L'Ottocento economico italiano*, a cura di S. ZANINELLI, Bologna 1993, pp. 422-431 e la bibliografia ivi citata.

azionaria della Cantieri Navali Riuniti). Il secondo rileva una ferriera a Sestri Ponente nel 1880, dotandola del primo forno Martin-Siemens della Liguria, e partecipa nel 1899 alla costituzione della società Elba; investe inoltre in imprese saccarifere (tra queste la Ligure Lombarda) e cotoniere. Non sono soltanto personaggi provenienti dal mondo armatoriale i protagonisti di questa attenzione per l'industria: imprenditori quali i fratelli Bombrini o Attilio Odero, in prima persona o per ragioni di famiglia interessati alla navalmeccanica, potenziano gli impianti delle aziende proprio in seguito alla promulgazione dei già ricordati provvedimenti volti a favorire lo sviluppo industriale¹⁸.

Dagli anni Ottanta dell'Ottocento alla prima guerra mondiale la crescita dell'apparato manifatturiero genovese è costante. E di tale crescita sono individuabili certi tratti caratterizzanti: investimenti in settori protetti, con impianti localizzati in Liguria (è il caso degli stabilimenti costieri siderurgici che possono approfittare dei vantaggi del rifornimento via mare di carbon fossile e anche di rottame)¹⁹ o fuori di essa (zuccherifici – prevalentemente nella pianura padana per quanto ne siano presenti alcuni anche nell'area genovese – e cotonifici – il diffondersi delle nuove fabbriche meccanizzate situate oltre l'Appennino si accompagna al crollo della tradizionale attività tessile a domicilio); una accentuata dipendenza dalle commesse pubbliche, segnatamente militari. Analogamente è possibile definire il profilo di un ceto imprenditoriale che, dotato di una indubbia capacità di intessere relazioni con il mondo della politica, della burocrazia, della stampa, non mostra eguale abilità nell'affermarsi in nuovi campi di produzione, quello automobilistico o il chimico-farmaceutico che conoscono altrove brillanti successi in età giolittiana. A una limitata attenzione per la conduzione tecnico-produttiva delle officine si unisce una spiccata predilezione per manovre borsistiche che si risolvono talvolta in crolli clamorosi (nel 1907 la Borsa

¹⁸ Per le strategie di investimento della borghesia genovese il testo di riferimento è G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., 1, e ID., *Investimenti e sviluppo* cit., 2 (1883-1914), Milano 1973; in particolare per quanto riguarda l'Elba cfr. M. LUNGONELLI, *Alle origini della grande industria siderurgica in Italia: la società "Elba di miniere e altiforni" (1899-1911)*, in « Ricerche storiche », 2 (1976); per il settore saccarifero v. M. E. BIANCHI TONIZZI, *L'industria dello zucchero in Italia dal blocco continentale alla vigilia della grande guerra (1807-1914)*, in « Annali di storia dell'impresa », 4/1988, Milano 1989.

¹⁹ M. FUMAGALLI, *I mutamenti nei fattori di localizzazione della siderurgia dalla metà del secolo XIX ad oggi: il caso particolare dell'Italia*, in « Ricerche storiche », VIII, 1 (1978), p. 339.

Valori di Genova, la più importante del paese, è epicentro del terremoto che sconvolge l'economia italiana). Infine sembrano prevalere l'omogeneità di comportamenti e la volontà di evitare, a ragione dei molteplici interessi comuni vista la fitta rete di partecipazioni incrociate e cointeressenze in numerosissime imprese, scontri e atteggiamenti concorrenziali – fanno eccezione in proposito i Perrone, proprietari dell'Ansaldo tra il 1903 e il 1921, che non provengono però dagli ambienti della borghesia cittadina²⁰.

Il “censimento degli opifici e delle imprese industriali” del 1911 fotografa i cambiamenti avvenuti nel settore secondario nell'arco di un trentennio. Gli addetti all'industria nel circondario di Genova sono 84.462 (+32.649 rispetto agli occupati in attività manifatturiere rilevati dal censimento della popolazione 1881): di questi 30.250 lavorano nel settore metalmeccanico, 20.411 nei comparti che utilizzano prodotti agricoli, della caccia e della pesca, 16.005 nel tessile, che ha quindi definitivamente perduto il suo primato. Nel complesso si tratta di un mondo urbano e industriale, come dimostra il numero di quanti lavorano nel secondario ogni mille abitanti nei comuni (confini dell'epoca) del Genovesato: 143 a Genova, 150 a Rivarolo, 229 a Bolzaneto, 231 a Voltri, 233 a Cornigliano, 245 a Sampierdarena, 424 a Sestri Ponente²¹. Si è ormai delineata la diversità tra il centro urbano, il comune di Genova nella sua circoscrizione dell'epoca, dove pure sono ancora localizzate molte officine specie di medie e piccole dimensioni, e la sua periferia operaia e industriale, i comuni limitrofi, amministrativamente autonomi sino al 1926.

Nel circondario prevalgono ancora le lavorazioni tessili, mentre si addensano nell'area urbana i metalmeccanici, come pure gli occupati nell'industria chimica. Forte è la loro concentrazione nei comuni di Sampierdarena e Sestri Ponente, dove sono situati alcuni dei più importanti stabilimenti dell'Ansaldo e dell'Odero; nei suddetti comuni è anche elevata l'incidenza sul

²⁰ Oltre a G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., cfr. P. RUGAFIORI, *Ascesa e declino* cit., pp. 285-293 e dello stesso la biografia *Ferdinando Maria Perrone da casa Savoia all'Ansaldo*, Torino 1992, illuminante sui “requisiti di professionalità” necessari a un grande imprenditore navalmeccanico di primo Novecento, per quanto sia giusto sottolineare per altri aspetti l'atipicità del personaggio in questione.

²¹ Ministero di agricoltura, industria e commercio (MAIC), *Censimento degli opifici e delle imprese industriali al 10 giugno 1911*, V, Roma 1916, pp. 30-31. Guardando agli altri vertici del triangolo industriale, gli occupati nel secondario ogni mille abitanti sono 225 nel comune di Torino, 255 a Milano (ma 528 a Sesto San Giovanni).

totale degli occupati di quanti prestano la loro attività in aziende con più di 10 addetti, indice della presenza di un tessuto propriamente industriale e poco caratterizzato dal permanere diffuso di laboratori artigiani²².

Tabella 2 - *Addetti all'industria nell'area genovese al censimento 1911*²³

	Totale	Estrattiva	Metal- meccanica	Tessile	Trasforma- zione prodotti agricoltura, caccia, pesca	Chimica	Lavorazione minerali non ferrosi, edilizia	Industrie che rispondono a bisogni collet- tivi e generali
Comune Genova (confini attuali)	77.373	94	29.492	12.406	18.544	4.869	8.447	3.521
Circondario Genova	84.462	333	30.250	16.005	20.411	4.989	8.860	3.614
Provincia Genova confini attuali	90.694	1.358	31.516	17.084	22.060	5.132	9.800	3.744
Genova (confini 1911)	37.912	31	10.032	6.334	11.311	868	6.551	2.785
Sampierdarena (confini 1911)	10.227	—	5.067	703	2.188	1.420	297	552
Sestri Ponente (confini 1911)	9.130	—	6.722	152	822	1.346	38	50
Voltri (confini 1911)	3.617	—	1.359	1.628	541	15	30	44
Cornigliano (confini 1911)	3.377	—	1.618	1.021	407	265	57	9
Rivarolo (confini 1911)	3.428	—	890	543	997	495	441	62
Bolzaneto (confini 1911)	2.261	4	1.902	41	201	9	104	—

²² Gli occupati in imprese con più di 10 addetti sono 9.108 su 10.227 a Sampierdarena (4.430 su 5.067 nel settore metalmeccanico), 8.646 su 9.130 a Sestri Ponente (6.653 su 6.722 nello stesso settore). Nel comune di Genova ammontano invece a 22.550 su 37.912 (7.491 su 10.032 sempre nel metalmeccanico). Per quanto riguarda il metalmeccanico è significativo il numero medio di addetti per officina: 26,8 unità nel circondario di Genova, risultato di valori quali le 13,1 unità di Genova, circoscrizione dell'epoca, e quelli ben più elevati dei borghi industriali di Sampierdarena (53,9), Rivarolo (68,5), Voltri (97,1), Sestri Ponente (240) (MAIC, *Censimento* cit., I, Roma 1913, pp. 105, 241; III, Roma 1914, pp. 28-31).

²³ Elaborazioni da MAIC, *Censimento* cit., I, Roma 1913, pp. 104-105, 241.

La corsa agli armamenti e la conseguente ripresa delle commesse pubbliche rivitalizzano un mondo produttivo che può superare la crisi del 1907 e appare sempre più segnato dalla centralità dell'industria pesante. Questa "monocoltura industriale" si rafforza negli anni della prima guerra mondiale, allorché si assiste a un notevole ingrandimento degli impianti e a una crescita altrettanto consistente dei livelli occupazionali²⁴. La situazione muta però radicalmente con la fine delle ostilità: la crisi postbellica è punteggiata da crolli (clamoroso quello dell'Ansaldo dei Perrone) e ridimensionamenti; maggiore diviene il coinvolgimento delle banche miste nella proprietà delle imprese; tra il momento in cui la crisi esplose in tutta la sua gravità e il ritorno a una condizione di relativa normalità alla metà degli anni Venti, è più diretto l'intervento dello Stato a sostegno di aziende che non riescono, o non possono, operare la riconversione a produzioni di pace²⁵.

I censimenti industriali del 1927 e del 1937-1940 consentono di mettere a fuoco cambiamenti e continuità nella struttura dell'industria genovese intervenuti in epoca fascista.

Tabella 3 - *Addetti all'industria nell'area genovese al censimento 1927*²⁶

	Totale	Nel settore trasporti e comunicazioni	Nell'industria in senso proprio	metallurgica	meccanica	chimica	edilizia	tessile	abbigliamento
Provincia	155.048	45.781	109.267	12.124	28.333	3.528	12.261	8.919	11.152
Comune	132.473	43.074	89.399	11.411	25.923	3.174	9.059	4.386	9.317

²⁴ Per un'analisi della forza lavoro industriale come indicatore dell'allargamento della base produttiva negli anni della grande guerra v. M. DORIA, *La classe operaia a Genova*, in « Italia contemporanea », 146-147 (1982), pp. 95-99.

²⁵ Sull'evoluzione dell'industria genovese nel periodo tra le due guerre mondiali v. P. RUGAFIORI, *Ascesa e declino* cit., pp. 302-313; sul crollo e la successiva sistemazione dell'Ansaldo, oltre a M. DORIA, *Ansaldo* cit., v. P. RUGAFIORI, *Uomini macchine capitali. L'Ansaldo durante il fascismo 1922-1945*, Milano 1981; A. M. FALCHERO, *La Banca italiana di sconto. Sette anni di guerra 1914-1921*, Milano 1990; per una sempre valida ricostruzione dei modi dell'intervento statale a sostegno dell'apparato industriale v. E. CIANCI, *Nascita dello Stato imprenditore in Italia*, Milano 1977.

²⁶ a) nel 1927 i confini amministrativi di provincia e comune di Genova coincidono con quelli odierni; b) il censimento del 1927 include tra gli addetti all'industria anche i lavoratori dei trasporti e delle comunicazioni (dunque anche quanti erano attivi nei comparti marittimo e portuale); l'"industria dei trasporti" risulta compresa anche nei dati del censimento del 1911

Tabella 4 - *Addetti all'industria nell'area genovese al censimento 1937-1940*²⁷

	totale	metallurgia	meccanica	Totale metal- meccanica	tessile	abbigliamento	chimica	edilizia
Provincia	139.852	10.327	50.518	60.845	9.040	6.769	4.593	22.572
Comune	115.640	9.497	45.260	54.757	4.888	5.574	4.068	19.807

Il settore metalmeccanico è ulteriormente cresciuto rispetto al 1911, nonostante i momenti difficili attraversati negli anni 1919-1921 prima, e per effetto della crisi del 1929 poi. E la crescita è riscontrabile sia osservando il numero degli addetti che considerando la sua incidenza percentuale sull'occupazione industriale totale (1911 38,1%, 1927 41,8%, 1937-1940 47,4%, sempre riferendoci al comune di Genova confini attuali). Gli occupati risultano prevalentemente concentrati in esercizi con più di 250 addetti, a significare il predominio della grande fabbrica nel panorama industriale della città²⁸. Ha assunto un peso rilevante il settore edilizio, stimolato dalla politica dei lavori pubblici del regime assai incisiva a Genova negli anni Trenta, mentre è divenuto ormai marginale il ruolo del settore tessile.

La politica di riarmo portata avanti dal fascismo a partire dal 1935 conferma la "vocazione arsenalistica" dell'apparato produttivo genovese. Naviglio militare, cannoni, acciai speciali, carri armati oltre ad apparecchiature elettrotecniche utilizzabili a fini militari: queste le specializzazioni degli stabilimenti localizzati nel Ponente e nel bacino portuale. La grande novità intervenuta nel ventennio tra le due guerre mondiali, dunque, non sta tanto

all'interno della categoria "industrie e servizi corrispondenti ai bisogni collettivi e generali", ma le cifre riportate, largamente inferiori a quelle ricavabili da altre fonti sui soli occupati nel porto, ci inducono a ritenere che il comparto marittimo portuale in senso proprio non sia stato oggetto di rilevamento nel 1911. Fonte: Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *Censimento industriale e commerciale al 15 ottobre 1927*, I, Roma 1928, pp. 282-283.

²⁷ Non sono compresi gli addetti del settore trasporti e comunicazioni; sono censiti tanto gli addetti degli esercizi industriali quanto gli occupati in esercizi artigianali (così come nei censimenti industriali precedenti). Fonte: Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *Censimento industriale e commerciale 1937-1940*, I, *Industrie parte prima, Esercizi-addetti-forza motrice*, Roma 1942, pp. 157, 251.

²⁸ Nella provincia di Genova, secondo il censimento 1937-1940, risultano occupate in esercizi con più di 250 addetti 5764 persone su 6.851 nel comparto metallurgico, 34.746 su 47.425 in quello meccanico (Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *Censimento 1937-1940*, I, *Industrie, parte seconda, Esercizi per classi di ampiezza*, Roma 1943, pp. 245-246).

nelle linee di sviluppo industriale – si procede a questo riguardo lungo indirizzi consolidatisi nei decenni e non modificati nelle congiunture negative – quanto negli assetti proprietari. La crisi del 1929 e le sue conseguenze segnano il tramonto della banca mista e la definitiva messa nell’angolo della borghesia industriale genovese. Lo Stato interviene a salvare aziende altrimenti destinate al fallimento. Nel 1933 l’Istituto per la Ricostruzione Industriale diviene proprietario dei principali gruppi manifatturieri della città: a Roma si elaborano le strategie di settore e, spesso, di impresa; a Genova si sforza di portarle a realizzazione un nuovo management, non sempre ricco di personaggi di alta capacità professionale come Agostino Rocca, amministratore delegato dell’Ansaldo dal 1935 al 1945²⁹. La ricordata politica di riarmo e la marcia dell’Italia verso il secondo conflitto mondiale ripropongono molti elementi di una situazione già vista negli anni 1914-1918. Ma, come è noto, questa volta gli esiti saranno ben più catastrofici.

Dopo la Liberazione è necessario ridefinire la “missione” delle imprese a partecipazione statale, e ciò nel quadro di un’idea generale del ruolo dell’Italia nel sistema economico internazionale. In tale ottica vengono compiute scelte precise: si devono incentivare la produzione di beni di consumo durevole e la trasformazione di materie prime importate in sempre maggiori quantità, grazie alla crescente integrazione dei mercati e all’intensificarsi degli scambi. Oscar Sinigaglia e Vittorio Valletta rappresentano al meglio gli orientamenti vincenti della borghesia industriale italiana: il secondo deciso a puntare sino in fondo sulla motorizzazione privata; il primo pronto a realizzare quel piano siderurgico che, abbozzato negli anni Trenta, è funzionale a rifornire dei necessari laminati d’acciaio tanto la Fiat quanto la nascente industria dell’elettrodomestico³⁰. Genova, per la sua storia e per la sua collocazione geografica, è idonea alla localizzazione dell’erigendo grande centro siderurgico a ciclo integrale che, iniziando le lavorazioni a Cornigliano nel 1953, viene intitolato a Sinigaglia, mancato proprio in quell’anno. Inol-

²⁹ Per una riflessione in merito relativa a un fondamentale settore dell’industria genovese si rinvia a *Acciaio per l’industrializzazione. Contributi allo studio del problema siderurgico italiano*, a cura di F. BONELLI, Torino 1982.

³⁰ Si vedano V. CASTRONOVO, *L’industria siderurgica e il piano di coordinamento dell’IRI (1936-1939)*, e L. DE ROSA, *La siderurgia italiana dalla Ricostruzione al V centro siderurgico*, in « Ricerche storiche » VIII, 1 (1978); *Acciaio per l’industrializzazione* cit., pp. 110-112, 217-333; P. BAIRATI, *Vittorio Valletta*, Torino 1983, pp. 156-199; G. TONIOLO, *Oscar Sinigaglia*, in *I protagonisti dell’intervento pubblico in Italia*, a cura di A. MORTARA, Milano 1984.

tre si potenziano sempre a Genova le attività legate all'importazione e alla raffinazione del petrolio, già presenti nel periodo tra le due guerre³¹. Tanto gli impianti siderurgici che quelli petrolchimici si estendono su vastissime superfici con un rapporto occupati/mq assai sfavorevole: la loro presenza impone al territorio una pesante servitù, gravosa anche in termini ecologici – nel corso degli anni si svilupperanno agguerriti movimenti di protesta contro la permanenza di attività inquinanti a ridosso dell'abitato –, garantendo vantaggi occupazionali tutto sommato modesti³². Se la siderurgia a ciclo integrale e la raffinazione del petrolio costituiscono rilevanti novità nel panorama industriale genovese negli anni del boom, ben più travagliate sono le vicende del comparto meccanico. Si abbandonano definitivamente le produzioni belliche, ma manca l'individuazione di chiare strategie di consolidamento ed espansione per le aziende cantieristiche e produttrici di beni strumentali di proprietà dell'IRI.

Tabella 5 - *Addetti all'industria nell'area genovese censimenti 1951-1991*³³

Comune di Genova									
	estrattiva	Industria manifatturiera totale	metallurgia	meccanica	chimica	Lavorazione prodotti petroliferi	tessile	edilizia	Energia elettrica gas acqua
1951	565	89.628	11.112	42.719	5.627	—	4.020	13.476	2.790
1961	761	88.163	15.214	39.604	6.229	1.715	2.067	24.223	2.925
1971	150	77.180	14.105	35.953	5.345	2.053	1.617	13.509	2.853
1981	255	69.821	15.071	34.760	4.936	2.077	1.002	12.277	2.601
1991	126	42.242	6.067	22.794	3.450	1.020	493	13.501	2.300

³¹ Avevano allora sede a Genova la Standard Italo Americana Petroli (SIAP), la Nafta (poi Shell Italiana), la Socom Vacuum Italiana (U. MARCHESE, *Economia marittima e sistema portuale*, in *La Liguria* cit., p. 741).

³² Nel 1961 gli addetti alle unità locali del comparto metallurgico, ubicate nel territorio del comune di Genova, ammontano a 15.214 unità. Sono occupati per la massima parte nello stabilimento di Cornigliano, la cui apertura ha coinciso con il ridimensionamento o la chiusura di altre fabbriche siderurgiche, dell'Ilva e non, già esistenti (al 1937 gli occupati nella metallurgia a Genova sfioravano le 10.000 unità). Nel settore della lavorazione di prodotti petroliferi gli occupati sono 1.715 nel 1961 e 2.053 dieci anni più tardi (vedi tabella 5).

³³ a) per l'elaborazione delle tabelle sono stati considerati gli addetti alle unità locali (i luoghi ove le ditte svolgono materialmente la propria attività) ubicate nel territorio provinciale

Provincia di Genova

	estrattiva	Industria manifatturiera totale	metallurgia	meccanica	chimica	Lavorazione prodotti petroliferi	tessile	edilizia	Energia elettrica gas acqua
1951	1.485	106.924	12.923	46.848	6.172	—	9.520	15.760	3.418
1961	1.463	106.353	17.968	45.309	7.003	1.853	4.518	30.611	3.480
1971	644	101.431	17.889	44.411	6.800	2.371	3.150	19.487	3.813
1981	595	93.291	20.616	42.658	7.610	2.440	1.977	17.639	3.480
1991	499	59.103	8.139	29.404	5.746	1.258	2.208	20.013	3.132

La costituzione della Finmeccanica (1948) prelude alla presentazione di piani che con scorpori e ristrutturazioni ottengono il risultato di ridurre – dopo momenti di acuta conflittualità sindacale – organici gonfiatissimi negli

e comunale; un dato questo che si riferisce all'occupazione reale nell'area, in quanto le cifre relative agli addetti alle imprese sono comprensive anche di quanti, pur dipendendo da un'impresa avente sede a Genova, lavorano altrove; b) per la classificazione dei settori industriali, individuati in maniera non omogenea nei cinque censimenti, si consideri che: 1) nel settore tessile non è compreso il comparto abbigliamento; 2) l'industria chimica comprende le lavorazioni della gomma e delle materie plastiche e dei prodotti petroliferi di cui pure si forniscono i dati specifici, quando rilevati; 3) nel 1981 e nel 1991 non viene più proposta la divisione tra metallurgia e meccanica: alcuni rami d'industria sono inequivocabilmente attribuibili all'uno o all'altro settore; sono state poi inserite nella meccanica le lavorazioni di carpenteria metallica, nella metallurgia le seconde lavorazioni siderurgiche (per l'area comunale nel 1981, non essendo possibile disporre del dato disaggregato per comparti, si è ipotizzata una suddivisione percentuale degli addetti della carpenteria metallica e delle seconde lavorazioni siderurgiche analoga a quella rilevata per la provincia).

Elaborazioni da: Istituto Centrale di Statistica (ISTAT), *III Censimento generale dell'industria e del commercio 5-11-1951*, I, *Risultati generali per comune*, tomo I, Roma 1954, pp. 13, 26, 671; ISTAT, *IV Censimento generale dell'industria e del commercio 16-10-1961*, II, *Dati provinciali*, fascicolo 10, provincia Genova, Roma 1964, pp. 12-13; ISTAT, *V Censimento generale dell'industria e del commercio 25-10-1971*, II, *Dati sulle caratteristiche strutturali delle imprese e delle unità locali*, fascicolo 32, *Genova dati provinciali e comunali*, Roma 1974, pp. 2-3; ISTAT, *VI Censimento generale dell'industria, del commercio, dei servizi e dell'artigianato 26-10-1981*, II, *Dati sulle caratteristiche strutturali delle imprese e delle unità locali*, tomo I, fascicolo 10 *Genova*, Roma 1984, pp. 62, 72; ISTAT, *VII Censimento generale dell'industria e dei servizi 21-10-1991*, *Imprese istituzioni e unità locali*, fascicolo provinciale *Genova*, Roma 1994, pp. 68-69, 77; Comune di Genova Servizio statistica, *Imprese, istituzioni, unità locali a Genova. VII Censimento generale dell'industria e dei servizi*, Genova 1997.

anni della guerra e dell'immediato dopoguerra, ma non indicano nuove strade alle imprese. Il contrasto tra la progettualità della Finsider e le incertezze della Finmeccanica, oggetto peraltro di non pochi condizionamenti politici e sindacali, è stridente, tanto da rendere plausibile l'ipotesi di un deliberato disimpegno dell'IRI dal settore della produzione di beni strumentali, un comparto non certo obsoleto e di indubbio interesse strategico, "disimpegno" che non ha escluso l'acquisizione nell'ottobre 1946 della San Giorgio, che con i suoi 8.260 dipendenti era la maggiore impresa privata genovese³⁴. Gli anni Cinquanta vedono così a Genova, e si tratta di un dato assolutamente in controtendenza rispetto a moltissime altre realtà nazionali, una contrazione del numero degli occupati nella meccanica e nell'industria manifatturiera nel suo complesso. Cresce invece l'occupazione e il giro d'affari dell'edilizia (si costruiscono le case per i nuovi abitanti) e del settore commerciale, spesso valvola di sfogo per lavoratori espulsi dalle fabbriche che aprono un negozio con la buonuscita. Considerando le dinamiche occupazionali nell'industria manifatturiera, dopo il leggero calo del decennio 1951-1961, si registrano flessioni più marcate nei due decenni successivi (1961-1971 -10.983 a Genova, -4.922 il dato generale nella provincia; 1971-1981 -7.359 a Genova, -8.140 nella provincia) e un crollo clamoroso negli anni Ottanta (1981-1991 -27.579 a Genova, -34.188 nella provincia). Questi risultati negativi sono in buona misura spiegabili con le difficoltà che investono in tutta Europa la cantieristica navale e la siderurgia, sottoposte a partire dagli anni Sessanta alla concorrenza sempre più vivace dei paesi extraeuropei. Analoga è l'evoluzione nel settore della raffinazione del petrolio cui cominciano a dedicarsi in prima persona gli stati produttori di greggio³⁵. La crisi è evidente negli anni Settanta anche se in questo decennio l'occupazione metalmeccanica risulta stabile: la forza delle organizzazioni sindacali consente addirittura di incrementare il numero degli addetti in settori quali

³⁴ Nel 1946 le aziende liguri controllate dall'IRI nel comparto meccanico, dopo il rilevamento della San Giorgio, dispongono di 18 stabilimenti e di 53.000 addetti, per la maggior parte concentrati nella regione e in particolare a Genova (P. ARVATI - P. RUGAFIORI, *Storia della Camera del lavoro di Genova dalla Resistenza al luglio '60*, Roma 1981, p. 38; a questo testo si rinvia per un quadro generale delle vicende politico-sindacali genovesi nel periodo considerato). Cfr. inoltre M. DORIA, *Ansaldo* cit. e P. RUGAFIORI, *Ascesa e declino* cit., pp. 314-318.

³⁵ U. MARCHESI, *Economia marittima* cit., pp. 747-748; A. PICHIERRI, *Strategie contro il declino in aree di antica industrializzazione*, Torino 1989 (in particolare il capitolo Diagnosi e strategia nel declino della siderurgia europea).

il siderurgico (in Italia gli addetti alla siderurgia aumentano sino al 1980, anno in cui la commissione CEE proclama lo stato di “crisi manifesta” del settore) o cantieristico³⁶. Ma i tagli dolorosi, come le cifre dimostrano, vengono soltanto rinviati di poco mentre immediati sono i frequenti disavanzi di bilancio delle imprese. L’IRI propone di volta in volta alternative ai ridimensionamenti e alle chiusure. Negli anni Sessanta, per attenuare le proteste della città intera per il trasferimento a Trieste della sede centrale della neocostituita Italcantieri, si lancia il progetto, all’interno di quello che all’epoca viene senza ironia definito “pacchetto compensativo”, di “Genova capitale del nucleare”: il settore avrebbe dovuto ruotare attorno all’Ansaldo, alleggerita dei cantieri navali; vent’anni dopo però le tormentate vicissitudini dei piani energetici nazionali e l’abbandono delle ipotesi nucleari dopo la catastrofe di Chernobyl metteranno fine al disegno. Nei primi anni Ottanta si dichiara di voler puntare sull’elettronica, ma i pur brillanti risultati di alcune aziende non sono sufficienti per una inversione di tendenza³⁷.

³⁶ Per quanto riguarda la siderurgia vedi tabella 5. Per la cantieristica navale è indicativo il dato relativo agli addetti alle unità locali nel comparto della costruzione di mezzi di trasporto (che nella realtà genovese tende a coincidere con quello delle costruzioni e riparazioni navali); sono stati evidenziati i livelli occupazionali propri della cantieristica navale ove possibile.

Addetti alle unità locali nel settore della costruzione dei mezzi di trasporto nell’area genovese

	1961	1971	1981	1991
Provincia	11.746	9.750	11.864	7.634
Nelle sole costruzioni e riparazioni navali			10.347	5.809
Comune	9.919	7.235	8.614	5.136
Nelle sole costruzioni e riparazioni navali				3.834

(elaborazioni da ISTAT, *Censimenti 1961, 1971, 1981, 1991*; Comune di Genova Servizio statistica, *Imprese cit.*).

³⁷ Per una ricostruzione del dibattito sulle prospettive di Genova industriale nei primi anni Ottanta v. P. ARVATI, *Oltre la città divisa. Gli anni della ristrutturazione a Genova*, Genova 1988, pp. 65-78. Gli addetti delle unità locali di “fabbricazione di macchine elettriche e di apparecchiature elettriche e ottiche” passano nella provincia di Genova da 15.329 nel 1981 a 10.777 nel 1991, anche se nello stesso periodo aumentano gli addetti alla fabbricazione di apparecchi per telecomunicazioni (da 1.443 a 2.253) e alla fabbricazione di apparecchiature per il controllo dei processi industriali (da 63 a 2.171): ISTAT, *VII Censimento cit.*, fascicolo provinciale *Genova*, Roma 1994, pp. 71-72.

Influisce negativamente sull'economia genovese, dunque, la diminuita presenza delle Partecipazioni Statali³⁸, cui si accompagna una cronica debolezza dell'imprenditoria privata, che di fatto ha "passato la mano" con la crisi del 1929, rinunciando per quanto riguarda il settore industriale a svolgere un ruolo significativo. All'inizio degli anni Novanta i gruppi industriali privati, controllati da famiglie liguri, con unità produttive superiori ai 200 addetti sono soltanto cinque; scarso è il dinamismo delle medie imprese mentre l'esistente tessuto di piccole e piccolissime aziende (nate in maggioranza negli anni Cinquanta e Sessanta) è legato a settori "maturi", a tecnologia non particolarmente avanzata e poco orientati all'export³⁹.

Il processo in atto di privatizzazione delle aziende pubbliche – si tratta di storia recente che ha interessato soprattutto il settore siderurgico – non pare in grado di modificare la situazione. Nel quadro di questo complessivo declino dell'industria manifatturiera meritano di essere evidenziati alcuni importanti cambiamenti. In primo luogo la perdita di centralità della grande fabbrica: considerando le unità locali con più di 500 addetti in provincia di Genova, nel 1951 vi si concentra il 45% degli occupati, e solo il 26% nel 1991⁴⁰. Muta inoltre la composizione della forza lavoro nelle fabbriche: gli

³⁸ Occupati in unità locali di aziende a partecipazione statale (provincia di Genova)

1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
32.906	29.810	28.137	26.984	25.948	25.059	22.141	21.191	19.718

Non sono considerate le aziende del gruppo ENI; nelle cifre sono compresi tanto gli addetti all'industria manifatturiera (26.198 nel 1986, 13.402 nel 1994) quanto gli addetti ai trasporti e al credito e assicurazioni (questi ultimi ammontano a 240 nel 1986 e a 1.104 nel 1994). Fonte: Comune di Genova, *Annuario statistico 1994*, p. 213.

³⁹ L. CASELLI - A. GOZZI, *Un'economia in declino*, in *La Liguria* cit., pp. 906-909.

⁴⁰ Nel 1951 su 100.888 occupati nell'industria manifatturiera in provincia di Genova 34.545 lavorano in unità locali con più di 1000 addetti, 10.931 in unità locali con un numero di addetti compreso tra 500 e 1.000 (ISTAT, *III Censimento* cit., XVII, *Dati riassuntivi generali*, Roma 1957, p.180. Vale la pena di osservare come il dato riportato dall'ISTAT in questa pagina (100.888 occupati nell'industria manifatturiera in provincia di Genova) differisca rispetto al dato relativo al medesimo insieme proposto dall'ISTAT nel volume I, *Risultati generali per comune, tomo I, Italia settentrionale*, Roma 1954, p. 26, dove si parla di 106.924 occupati. Non è l'unica differenza riscontrata nel corso delle analisi condotte sui dati ISTAT nella preparazione di questo lavoro, anche se le perplessità che esse legittimamente sollevano non ci paiono tali da inficiare la validità dei ragionamenti complessivamente proposti né l'utilità del faticoso lavoro di raccolta di cifre che l'ISTAT svolge. Nel 1991 su 59.103 occupati nell'industria manifatturiera in provincia 12.148 lavorano in unità locali con più di 1.000 ad-

operai, oltre a ridursi di numero, pesano meno percentualmente e in alcuni rilevanti comparti sono superati dai colletti bianchi⁴¹. Infine la quota degli occupati nei settori metallurgico e meccanico sul totale cresce tra il 1951 e il 1991 (dal 56% al 64% nella provincia, dal 60% al 68% nel comune – v. tabella 5). Per una realtà ampiamente “deindustrializzata” risulterebbe paradossale riprendere la definizione di “monocoltura industriale” precedentemente impiegata. Si può soltanto constatare l’azzeramento di tutto quanto non è riconducibile ai resti di quello che era un poderoso apparato industriale.

detti, 3.337 in unità locali con un numero di addetti compreso tra 500 e 1.000 (ISTAT, *VII Censimento* cit., fascicolo provinciale Genova, Roma 1994, p. 92).

⁴¹ La documentazione statistica non consente confronti tra insiemi omogenei dal 1951 al 1991. Alcuni dati sono comunque eloquenti: nel 1951, in provincia di Genova su 46.848 addetti al solo settore meccanico 32.766 sono classificati come “operai e manovali”, e la componente operaia non era certamente meno rilevante in settori quali il metallurgico o il tessile. Per il 1991 i più dettagliati dati disponibili permettono una precisa fotografia della forza lavoro nel comune di Genova nell’industria manifatturiera, nella sua globalità e in specifici settori, e dimostrano il minor peso percentuale della componente operaia.

Addetti alle unità locali per “categoria posizionale” (comune di Genova 1991)

	Attività manifatturiera	Fabbricazione di macchine e apparecchi meccanici	Fabbricazione di macchine elettriche e di apparecchiature elettriche e ottiche	Produzione di metallo e fabbrica- zione di prodotti in metallo
1 Imprenditori e soci di cooperative	5.359	367	876	814
2 familiari e coadiuvanti	790	32	79	95
1+2 totale indipendenti	6.149	399	955	909
3 dirigenti	1.068	119	268	198
4 direttivi e quadri	1.637	167	547	239
5 impiegati	11.893	1.696	3.535	1.808
6 categorie speciali	391	20	128	96
7 operai	19.853	3.368	3.685	5.130
8 apprendisti	790	76	102	215
9 altro personale	461	2	48	15
3-9 totale dipendenti	36.093	5.448	8.313	7.701
10 totale addetti	42.242	5.847	9.268	8.610

Fonte: Comune di Genova Settore statistico, *Imprese* cit., pp.158-159.

Il porto

«I genovesi fanno miracoli: hanno un porto medievale e mantengono un commercio vivo e fruttuoso»: così si esprime nel 1877 un osservatore straniero che individua due questioni indissolubilmente legate nella plurisecolare storia del porto di Genova, le considerevoli quantità di merce movimentate da un lato e le infrastrutture dello scalo, la sua capacità ricettiva dall'altro⁴². Lo spettacolo dei moltissimi velieri che affollavano lo specchio acqueo dello scalo doveva essere indubbiamente suggestivo e caratterizzante l'immagine della città. E le vele significavano merci. I traffici marittimi che fanno capo a Genova possono essere valutati in base al tonnellaggio delle merci sbarcate e imbarcate nel porto, stabile sino agli anni Quaranta dell'Ottocento e poi in crescita (548.640 tonnellate nel 1845, 905.793 nel 1861); nel 1872 si supera il milione di tonnellate e l'aumento è ancora più forte nei decenni successivi. In età giolittiana si movimentano annualmente merci per 6-7 milioni di tonnellate. Varia l'andamento del traffico nei tormentati anni tra le due guerre mondiali: al declino del periodo del primo dopoguerra segue la ripresa degli anni Venti – nel 1928 si raggiunge la punta massima delle 8.672.832 tonnellate. Negli anni seguenti i volumi di traffico sono inferiori, con punte sopra gli 8 milioni di tonnellate nel 1929, nel 1935 e nel 1939. Il secondo conflitto mondiale, a differenza di quanto era accaduto nel primo, vede il porto ridotto alla paralisi⁴³.

Genova è soprattutto un porto di arrivo: gli sbarchi rappresentano gran parte del movimento portuale (i 4/5 e oltre dal 1881, anno dal quale possiamo disporre di rilevazioni che distinguono il movimento di sbarco e di imbarco). Muta però nel corso del tempo la composizione merceologica del traffico. Nei decenni preunitari dalla prevalente importazione di generi alimentari, di droghe e coloniali, di manufatti, si passa a osservare una crescente incidenza di materie prime e di combustibili. Rimane modesta, pur aumentando, l'esportazione di prodotti finiti⁴⁴.

⁴² P. MASSA PIERGIOVANNI, *Una vocazione internazionale: lo scalo genovese nella storia*, in *Lineamenti di organizzazione economica in uno stato preindustriale. La Repubblica di Genova*, Genova 1995, p. 90.

⁴³ M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)*, in «Miscellanea storica ligure», 1-2 (1985), pp. 4-11, appendice tabelle V, VI, XX. Per una visione generale dell'andamento dei traffici portuali v. tabelle 6 e 7 del presente lavoro.

⁴⁴ G. DORIA, *Il ruolo del sistema portuale ligure nello sviluppo industriale delle regioni del "triangolo"*, in *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. FANFANI, Napoli 1993, p. 261.

Nel periodo che termina con la prima guerra mondiale la scena è dominata dal carbone che fa la sua comparsa sulle banchine genovesi negli anni Quaranta dell'Ottocento: nel decennio cavouriano attraccano i primi velieri che trasportano solo carbone, sempre più necessario a un'economia in trasformazione; nel 1860 se ne scaricano 223.000 tonn., nel 1914 3.218.613, il 54,3% del tonnelloaggio sbarcato complessivamente. I cereali sono dopo il carbone la principale merce movimentata: superano il 10% degli sbarchi complessivi e il loro quantitativo è sestuplicato tra gli anni Settanta e il 1914, quando vengono sbarcate 726.543 tonnellate pari al 12,2% del totale⁴⁵. Meritano infine di essere ricordate le importazioni di metalli e di cotone. Di quest'ultimo prodotto, che per le sue caratteristiche incide poco sul tonnelloaggio complessivo, arrivano a Genova 12.681 tonnellate nel 1872-1876 (media annua) e 144.669 nel 1910-1913 (media annua)⁴⁶.

Tabella 6 - *Movimento commerciale del porto di Genova (in tonnellate) 1815-1970*⁴⁷ (medie annue)

	Totale merci sbarcate e imbarcate	Merci sbarcate	Sbarcate % sul totale
1815-1824	400.000		
1845	548.640		
1851	777.633		
1861	905.793		
1871-1880	1.277.933		
1881-1890	2.850.791	2.249.545	78,9
1891-1900	4.381.833	3.598.672	82,1
1901-1910	6.361.461	5.216.633	82
1911-1920	6.763.212	5.704.884	84,4
1921-1930	7.415.918	6.113.784	82,4
1931-1940	7.058.663	5.565.036	78,8
1941-1950	4.015.464	3.360.255	83,7
1951-1960	13.123.335	11.118.031	84,7
1961-1970	39.232.150	33.992.472	86,6

⁴⁵ G. DORIA, *Il ruolo* cit., p. 272; M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici* cit., tab. XXVII.

⁴⁶ G. DORIA, *Il ruolo* cit., p. 273.

⁴⁷ Per ogni decennio a partire dal 1871 questi gli anni di maggior traffico: 1880 1.697.549 t, 1890 4.200.423 t, 1900 5.396.384 t, 1909 7.525.542 t, 1916 7.846.131 t, 1928 8.672.832 t, 1935

Tabella 7 - *Carbone sbarcato nel porto di Genova 1860-1914*⁴⁸

	tonnellate	% sugli sbarchi complessivi
1860	223.000	53,1
1870	311.457	—
1886-1890 media annua	1.309.688	62,6
1906-1908 media annua	2.920.185	54,1
1910-1914 media annua	3.170.193	52,1

La “merce” in partenza che alimenta il più consistente giro d'affari è rappresentata dagli emigranti, definiti da uno studioso delle vicende portuali genovesi di fine Ottocento “gli ammalati di fame”, che affollano le banchine e le zone dell'angiporto in attesa dell'imbarco per le Americhe. Nel quadro del grande esodo che sconvolge molte parti d'Italia tra Otto e Novecento, alcuni milioni di persone partono proprio da Genova⁴⁹.

Tra le due guerre mondiali il carbone continua a essere la prima merce movimentata, sebbene i quantitativi che arrivano a Genova siano in seppure contenuta diminuzione. Più accentuata è la caduta delle importazioni di cereali, effetto della “battaglia del grano” voluta dal regime fascista; decrescono anche gli sbarchi di cotone, spia inequivocabile del declino del settore tessile, mentre registra un significativo incremento l'importazione di oli minerali, a dimostrare la progressiva trasformazione della bilancia energetica nazionale⁵⁰.

8.386.902 t, 1950 8.001.511 t, 1960 20.645.803 t, 1970 54.608.726 t. Nel 1972 si raggiungono i 58.716.519 di tonnellate. Elaborazioni da: M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici* cit., appendice tabelle V, VI, XX; P. VACCARO, *Il porto di Genova nello sviluppo dell'economia italiana (1945-1972)*, tesi di laurea, Università Commerciale Luigi Bocconi Milano, anno accademico 1996-1997.

⁴⁸ M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici* cit., appendice tabelle IX, XV, XX, XXVII; G. DORIA, *Il ruolo* cit., p. 271.

⁴⁹ Passeggeri partiti da Genova

1880-1895	1.430.468	Media annua 89.404
1900-1913	2.237.901	Media annua 159.850

(M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici* cit., pp. 17-18, 140)

⁵⁰ *Ibidem*, pp. 180-181.

Tabella 8 - *Traffico di importazione nel porto di Genova in tonnellate – composizione merceologica – 1919-38*⁵¹ (medie annue)

	1919-1922	1923-1929	1930-1934	1935-1938
totale	4.728.214	6.515.069	5.727.147	5.814.540
carbone	1.846.235	2.928.834	2.535.275	2.473.124
% sul totale	39	44,9	44,3	42,6
metalli	249.692	337.589	275.960	559.715
% sul totale	5,3	5,2	4,8	9,6
cereali	1.231.912	1.267.277	752.799	470.942
% sul totale	26,1	19,5	13,1	8,1
cotone	123.142	169.441	151.054	103.809
% sul totale	2,6	2,6	2,6	1,8
Oli minerali	104.217	246.967	409.806	522.707
% sul totale	2,2	3,8	7,2	9,0

Dopo il 1945, nel quadro della progressiva ripresa economica del paese, si supera nel 1953 con 8.955.550 tonnellate di merce movimentata il massimo precedentemente raggiunto (1928 8.672.832 t). Negli anni Cinquanta e Sessanta formidabili sono gli incrementi del traffico portuale che supera i 20 milioni di tonnellate di merce nel 1960, i 50 nel 1968, per arrivare a 58 milioni nel 1972 e a 61,6 nel 1973. Questi risultati non saranno più ripetuti: si scende infatti rapidamente sotto i 50 milioni di tonnellate (1976 49.492.000), un tetto che non viene più superato dopo il 1981. Nel 1993 si movimentano soltanto 41.089.830 tonnellate di merce (minimo dal 1966), anche se dopo tale anno si registra una certa ripresa dei traffici⁵².

Le crude cifre delle tonnellate sbarcate e imbarcate riassumono andamenti qualitativi e caratteristiche dell'attività portuale che meritano alcune considerazioni. In primo luogo lo scalo conferma la sua natura di porto

⁵¹ *Ibidem*, appendice tabelle XXVIII, XXXII.

⁵² L'andamento del traffico portuale italiano presenta nel secondo dopoguerra una dinamica sostanzialmente analoga a quella osservata a Genova. Dai 37,5 milioni di tonnellate di merce sbarcata e imbarcata nel 1950 si passa a 375 milioni nel 1973. Negli anni Ottanta si registrano cadute sensibili (1983 324 milioni di tonnellate) e parziali ricuperi (1987 366 milioni di tonnellate): U. MARCHESE, *Progresso marittimo, porti e sviluppo dei traffici dal periodo fra le due guerre ai nostri giorni*, in *La penisola italiana* cit., pp. 292, 297.

d'arrivo della merce: gli sbarchi rappresentano infatti ben più dell'80% del traffico complessivo (84,7% media annua 1951-1960, 86,6% media annua 1961-1970, percentuali oscillanti tra 85,3% e 89% negli anni Ottanta). Solo ultimamente, ma è tendenza troppo recente per poterla ritenere storicamente consolidata, l'incidenza degli sbarchi è calata sino all'80,5% del movimento complessivo (1996).

Tabella 9 - *Movimento commerciale del porto di Genova (in milioni di tonnellate) 1980-1996*⁵³

	Totale sbarchi	Oli minerali alla rinfusa	Altre rinfuse	Merci in colli e a numero	Totale imbarchi	Oli minerali e rinfuse	Merci in colli e a numero	Bunkers e provviste	Totale generale
1980	44,93	33,34	8,09	3,49	6,12	1,48	3,27	1,38	51,05
1981	42,35	31,18	8,05	3,11	5,91	1,37	3,41	1,14	48,26
1982	39,31	29,44	7,11	2,76	5,87	1,59	3,08	1,20	45,18
1983	37,18	29,08	5,56	2,53	6,00	1,96	3,03	1,01	43,18
1984	38,99	29,85	6,44	2,70	6,25	1,43	3,84	0,98	45,24
1985	37,42	27,33	7,18	2,91	6,46	1,29	4,09	1,08	43,88
1986	39,97	29,20	7,65	3,12	6,20	1,28	3,76	1,16	46,17
1987	40,85	29,53	8,31	3,00	5,46	1,02	3,35	1,09	46,31
1988	38,49	26,77	8,24	3,49	5,27	0,64	3,60	1,04	43,77
1989	37,57	26,28	8,58	2,71	4,64	0,86	2,87	0,91	42,21
1990	38,56	26,89	8,40	3,26	5,07	0,76	3,35	0,96	43,63
1991	36,88	25,94	7,72	3,22	5,11	0,51	3,68	0,91	41,99
1992	37,04	26,03	7,77	3,23	5,09	0,52	3,61	0,96	42,13
1993	34,62	23,18	8,10	3,35	6,47	1,00	4,49	0,98	41,09
1994	36,00	23,68	8,42	3,90	7,37	1,01	5,40	0,96	43,37
1995	38,82	24,10	9,79	4,94	7,84	1,06	5,86	0,92	46,67
1996	37,62	23,49	8,54	5,59	9,12	1,06	7,18	0,88	46,74

Guardando alla composizione merceologica, gli oli minerali (e innanzi tutto il petrolio greggio sbarcato) emergono come fattore determinante dell'andamento generale del traffico: il loro incremento, in tonnellaggio e in percentuale sul totale, è notevolissimo sino alla crisi petrolifera del 1973,

⁵³ Comune di Genova, *Annuario statistico 1989*, pp. 183-184; *Annuario statistico 1995*, pp. 235-236; *Notiziario statistico 1/1997*, pp. 57-59.

che segna una brusca inversione di tendenza. Nel 1976 i prodotti petroliferi movimentati (35.122.000 tonnellate) ammontano al 71% del totale. Nell'ultimo quindicennio gli sbarchi di oli minerali alla rinfusa diminuiscono ulteriormente passando da 33 milioni di tonnellate nel 1980 a 23 nel 1996 (vedi tabella 9). Depurando il dato generale del traffico dal tonnellaggio relativo agli oli minerali, si può notare come negli anni Cinquanta vengano movimentati quasi 8 milioni di tonnellate di merce (media annua), valori non molto più alti di quelli registrati nel periodo tra le due guerre. Negli anni Sessanta il movimento delle merci in colli e a numero e delle altre rinfuse raggiunge i 14 milioni di tonnellate e su tali livelli si assesta con qualche oscillazione nel successivo decennio.

L'evidenziata contrazione del traffico petrolifero, a fronte di volumi complessivi oscillanti tra i 41 e i 46 milioni di tonnellate, si traduce negli anni Novanta in una maggiore incidenza delle altre merci (più di 20 milioni di tonnellate nel 1995 e nel 1996).

Tabella 10 - *Movimento degli oli minerali nel porto di Genova (in tonnellate) 1950-1972*⁵⁴

	totale	% sul movimento portuale	Olio greggio sbarcato
1950	1.912.238	24,60	316.411
1955	4.745.114	40,75	2.551.496
1960	10.125.541	51,68	5.544.657
1965	20.758.574	64,44	14.133.117
1970	38.645.958	74,12	30.511.564
1972	41.808.848	74,83	34.395.582

La “centralità” del petrolio, conquistata negli anni del boom e mantenuta nonostante le evoluzioni successive al 1973, implica una riduzione dell'importanza del carbone che viene sbarcato in quantità calanti sino al 1953, quando entra in attività la nuova acciaieria di Cornigliano; da tale anno proprio lo stabilimento siderurgico (dotato di banchine gestite in “autonomia funzionale”, cioè direttamente e al di fuori degli ordinamenti del lavoro del Consorzio Autonomo del Porto) impiega crescenti quantitativi di fossile, che rappresentano già negli anni Sessanta più del 50% del carbone

⁵⁴ P. VACCARO, *Il porto di Genova* cit., pp. 65, 67.

sbarcato⁵⁵. È sempre consistente il movimento dei prodotti metallurgici, mentre il cotone, di cui negli anni 1949-1952 vengono scaricate annualmente tra 155.000 e 179.000 tonnellate, precipita a 50.000 tonnellate annue nei primi anni Settanta⁵⁶.

Tutta questa merce che in più di un secolo transita nel porto di Genova lo rende il più importante scalo italiano. Il traffico commerciale portuale genovese rappresenta il 21% del movimento totale dei porti nazionali nel 1881-1883, il 30% nel 1901-1903. Tale percentuale scende al 24% alla vigilia del primo conflitto mondiale per risalire al 31% nel 1917. La quota di Genova sul traffico portuale nazionale complessivo oscilla tra il 22 e il 24% nel corso degli anni Venti e tra il 18 e il 20% nel decennio seguente⁵⁷. Dopo il 1945 il ruolo dello scalo ligure è fondamentale: considerando il movimento delle merci varie nei porti del Nord Italia (Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Trieste, Venezia, Ravenna) passa per Genova tra il 43 e il 46% del totale nel corso degli anni Cinquanta, tra il 42 e il 34% negli anni Sessanta (con tendenza alla diminuzione)⁵⁸.

Il porto è da sempre al servizio di una vasta area economica. Già nel 1773 Pietro Verri rilevava come giungessero a Milano dalle banchine genovesi “olii, saponi, zucchero, cacao, e cuoi”; nello stesso periodo coloniali, droghe, “salumi” e manufatti prendevano la strada del Piemonte⁵⁹. Con l'avvio del processo di industrializzazione italiano lo scalo genovese svolge una funzione decisiva per l'approvvigionamento delle necessarie materie prime e fonti energetiche. Tra il 1861 e il 1914 vi transita dal 35 al 45% del

⁵⁵ P. VACCARO, *Il porto di Genova* cit., p. 70.

Movimento del carbone nel porto di Genova (in tonnellate) 1950-1972

	1950	1953	1960	1965	1970	1972
Carbone sbarcato	2.101.583	1.493.892	1.594.311	1.864.338	1.857.893	1.594.083
Di cui per Cornigliano	—	239.748	759.566	1.311.707	1.276.212	1.280.620
% Cornigliano su totale	—	16,05	47,64	70,36	68,69	80,34

⁵⁶ *Ibidem*, p. 78.

⁵⁷ G. DORIA, *Il porto e l'economia genovese nel secondo Ottocento*, in *Storia dell'Ansaldo* 2. *La costruzione di una grande impresa 1883-1902*, a cura di G. MORI, Roma-Bari 1995, p. 196; M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici* cit., pp. 133-134, 174, 177.

⁵⁸ P. VACCARO, *Il porto di Genova* cit., p. 66.

⁵⁹ G. DORIA, *Il ruolo* cit., pp. 253, 254.

carbone importato nel paese⁶⁰. Nel secondo dopoguerra gli oli minerali sbarcati equivalgono al 24-26% delle importazioni nazionali negli anni Cinquanta, al 26-29% nei primi anni Sessanta; successivamente tale quota diminuisce⁶¹. A Genova giungono poi i carichi di cotone e di lana, di cuoio e pellami, di ghisa e rottame di ferro, destinati alle fabbriche del Nord⁶².

La centralità del porto di Genova è dunque indubbia per oltre un secolo sino al “miracolo economico”, ma è meno evidente nella fase successiva per diverse cause. Nella seconda metà degli anni Sessanta si delinea una vera e propria rivoluzione nei trasporti marittimi: l'avvento del container, il trionfo dell'intermodalità e l'integrazione tra diversi vettori della merce (navi sempre più specializzate, treni e automezzi) si accompagnano a una più vivace concorrenza tra scali, tanto in Italia quanto in Europa. Un migliorato sistema delle infrastrutture di comunicazione e una localizzazione delle attività produttive a livello nazionale che interessa nuove aree pongono Genova di fronte a sfide inedite e gravide di rischi⁶³.

Efficienza e competitività di un porto, e Genova non fa eccezione, sono strettamente legati alla qualità e alla quantità delle sue infrastrutture, si tratti di opere portuali o di collegamenti con l'area geografica al servizio della quale lo scalo si pone. Una lunga storia di faticosi e tardivi ampliamenti delle infrastrutture portuali, che palesano la loro inadeguatezza, talora drammatica, all'evoluzione e allo sviluppo dei traffici: si può così sintetizzare, cogliendone un aspetto caratterizzante, la vicenda del porto in età con-

⁶⁰ *Ibidem*, pp. 264, 271.

⁶¹ P. VACCARO, *Il porto di Genova* cit., p. 68.

⁶² G. DORIA, *Il ruolo* cit., p. 273; G. DORIA, *Il porto* cit., pp. 194-199; P. VACCARO, *Il porto di Genova* cit., pp. 78-79, 83. Arriva a Genova gran parte del cotone importato in Italia prima del 1914 (1872-1876 67,8%, 1897-1902 77,1%, 1910-1913 74%), così come dopo la seconda guerra mondiale (più dell'80% del totale importato negli anni Cinquanta, ma solo il 20% circa negli anni 1970-1971). Passa per Genova più dell'80% della lana importata negli anni Cinquanta e il 43-44% dell'import laniero nel 1971-1972. Gli sbarchi di ghisa e rottami di ferro a Genova hanno valore strategico prima della definitiva affermazione della siderurgia italiana (nel 1910-1913 il movimento commerciale di ghisa e rottami di ferro dello scalo rappresenta rispettivamente il 42% e il 66% delle importazioni totali italiane di questi beni).

⁶³ U. MARCHESI, *Progresso marittimo* cit.; L. CASELLI, *Il porto e la città di fronte ai mutamenti in atto nei traffici e alle esigenze della riconversione produttiva del paese*, in «Genova», LVII (1977), numero speciale con gli atti del convegno *La città di Genova e il suo porto*.

temporanea. Nel 1875 Agostino Depretis definisce “da Medioevo” funzionalità ed erogazione del servizio dello scalo, fissando con questo drastico giudizio quell’immagine che ritorna due anni dopo nelle già citate parole di un osservatore straniero⁶⁴. Nello stesso anno Raffaele De Ferrari, duca di Galliera, personaggio di spicco nel mondo della finanza internazionale, decide di donare la ragguardevolissima somma di 20 milioni di lire per la realizzazione dell’ampliamento del porto. A questa cifra si aggiungono altri 43 milioni stanziati dallo Stato e dagli enti locali che consentono di potenziare le infrastrutture portuali, con lavori di completa ristrutturazione terminati nel 1891. Da allora non si registreranno investimenti di rilievo sino al primo dopoguerra⁶⁵.

Tabella 11 - *Infrastrutture e mezzi meccanici del porto di Genova 1852-1902*⁶⁶

	1852	1876	1902
Specchio acqueo della rada (ettari)	130	136	231
Moli foranei (metri lineari)	1130	1620	3600
Banchine per operazioni commerciali (metri lineari)	2000	3500	7500
Mezzi di sollevamento (numero)	5	40	88
Binari ferroviari (km stima)	0	6	44

Nonostante i lavori effettuati l’incremento dei traffici è tale (tra il 1876 e il 1902 si moltiplica per 4,2 volte il tonnellaggio complessivo delle merci movimentate a Genova) da perpetuare la congestione del porto e la lentezza delle operazioni. Data la cronica insufficienza delle banchine bisogna ricorrere a chiatte, che ingombrano lo specchio acqueo, per scaricarvi le merci che vengono in un secondo momento trasferite a terra. All’inizio degli anni Novanta l’80% della merce è sbarcato su chiatte con un conseguente aggravio dei costi di sbarco che varia, a seconda del tipo di bene, dal 50 al 100%⁶⁷. E l’impiego delle chiatte continua nel primo ventennio del Novecento: se ne

⁶⁴ M. E. BIANCHI TONIZZI, *Il porto di Genova e la donazione del duca di Galliera*, in *I Duchi di Galliera. Alta finanza, arte e filantropia tra Genova e l’Europa nell’Ottocento*, Genova 1991, p. 722.

⁶⁵ M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici* cit., p. 27; G. DORIA, *Il porto* cit., pp. 192-193.

⁶⁶ *Ibidem*, p. 193.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 194.

contano 1.504 nel 1904 e addirittura 2.000 nel 1922⁶⁸. Nel corso degli anni Venti si completa il bacino della Lanterna e migliora la dotazione di mezzi di sollevamento meccanico. L'estensione delle banchine passa da 9.000 a 12.000 metri lineari, diminuisce l'uso delle chiatte e il loro numero (nel 1930 sono comunque ancora 1844), cala l'intensità del traffico per metro lineare di banchina, pur mantenendosi ancora superiore a quella di scali concorrenti⁶⁹. Negli anni Trenta si realizza il nuovo bacino di Sampierdarena: nel 1940 la lunghezza delle banchine è di 20 km e l'intensità di traffico per metro lineare è di poco superiore alle 500 tonnellate⁷⁰. La ripresa del commercio marittimo del secondo dopoguerra mette nuovamente in luce le carenze esistenti: nel 1960 il presidente del Consorzio Autonomo del Porto, svolgendo la sua relazione di fronte all'assemblea consortile, denuncia l'insufficienza delle banchine, causa dell'"impressionante spettacolo delle navi alla fonda" fuori dalla diga foranea⁷¹. Per ovviare a questo stato di cose il piano regolatore portuale del 1963 prevede la costruzione di nuove banchine a Prà-Voltri: saranno realizzate alla fine degli anni Ottanta.

Anche per ciò che concerne i collegamenti tra lo scalo e l'area servita le note dolenti superano i dati positivi. Sino alla metà dell'Ottocento le pessime vie di comunicazione che collegavano Genova all'OltreAppennino consentivano di norma solo il viaggio di generi pregiati, droghe e coloniali, il cui alto valore unitario compensava i proibitivi costi del trasporto. Né la situazione migliora di molto con la costruzione (1818-1822) della nuova strada reale dei Giovi, percorso carrabile tra Genova e la pianura padana di una cinquantina di chilometri che permette di dimezzare i tempi. Solo con le ferrovie il quadro cambia: la linea Genova-Torino (1854) e quella Genova-Milano (1861 e, per un collegamento più diretto, 1867) riducono a 5-6 ore un viaggio che prima richiedeva 5-6 giorni. Il costo del trasporto, sulla base delle tariffe ferroviarie del 1860, si riduce anche dell'80% rispetto a

⁶⁸ M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici* cit., p. 145.

⁶⁹ *Ibidem*, pp. 189-193. La quota delle merci scaricate direttamente dalla nave sulla banchina cresce dal 20-30% del 1926 al 61% del 1931. Per ogni metro lineare di calata transitano 882 tonnellate di merce nel 1924, 643 nel 1930 (nello stesso anno a Marsiglia il rapporto merce/metro lineare di banchina è di 400 t). L'introduzione di nuovi mezzi meccanici è testimoniata dalla diminuzione delle quantità di carbone sbarcate a braccia (1922 64% del totale, 1929 37%).

⁷⁰ *Ibidem*, pp. 193-194.

⁷¹ P. VACCARO, *Il porto di Genova* cit., p. 13.

quello sostenuto percorrendo la via carrabile. Dallo scalo partono sempre più numerosi i treni diretti verso l'Italia del Nord (annualmente circa 3.800 nel periodo 1867-1875, circa 10.000 nei primi anni Novanta, oltre 16.000 alla vigilia della prima guerra mondiale). Ma le linee si dimostrano ormai insufficienti per smaltire l'accresciuto movimento ferroviario. Dal 1900 si chiede con insistenza un terzo valico appenninico che ancora attende d'essere realizzato⁷². La ferrovia è fondamentale per il deflusso delle merci dal porto sino agli anni Trenta. Tra il 1923 e il 1938 viaggia su rotaia il 74,8% del traffico commerciale complessivo da e per lo scalo genovese. Nel 1933 solo l'11,9% delle merci è trasportato con i camion e tale percentuale non cresce, almeno nell'immediato, con l'apertura nel 1935 della prima autostrada che attraversa l'Appennino, la "camionale" Genova-Serravalle⁷³. Nel secondo dopoguerra il trasporto su gomma prevale rispetto a quello su rotaia passando a coprire, nel periodo 1953-1984, dal 35 all'82% del movimento dal porto al suo retroterra (non sono ovviamente considerati gli oli minerali che "viaggiano" negli oleodotti)⁷⁴. Negli anni Settanta è ultimata l'autostrada Voltri-Alessandria-Santhià, destinata a collegare le costruende banchine di Voltri con l'hinterland; niente di analogo si compie per la strada ferrata. Non sono solo le linee di comunicazione che fanno capo al porto a influenzarne le sorti: il completamento del grande sistema viario padano, la costruzione dei trafori alpini (1964 Gran San Bernardo, 1965 Monte Bianco), avvicinano Lombardia e Piemonte, in un'Europa sempre più integrata, ai porti del Nord e a quelli adriatici, e pongono Genova in una nuova situazione concorrenziale, come rileva nel 1965 l'autorità portuale; la realtà cui si riferiva nel 1899 Luigi Einaudi («per le merci sbarcate da e per l'Italia il porto di Genova gode un monopolio naturale, il quale impedisce lo spostamento del traffico»), a proposito del primato inattaccabile dello scalo, è ormai un lontano ricordo⁷⁵.

⁷² G. DORIA, *Il ruolo* cit., pp. 256-261, 275-278.

⁷³ M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici* cit., p. 186.

⁷⁴ Trasporto dal porto di Genova al retroterra

	Su gomma	Su rotaia
1953	2.234.000 t (35%)	4.071.000 t (65%)
1984	7.301.000 t (82%)	1.655.000 t (18%)

(U. MARCHESI, *Economia marittima* cit., pp. 744-745).

⁷⁵ P. VACCARO, *Il porto di Genova* cit., pp. 16-17; L. EINAUDI, *Cronache economiche e politiche di un trentennio (1893-1925)*, I, 1893-1902, Torino 1959, p. 157.

La realizzazione di questo articolato sistema di infrastrutture richiede ingenti stanziamenti di capitale cui provvede la pubblica amministrazione, in particolare lo Stato, a carico del quale, dall'Unità, è posto l'80% dei finanziamenti per attrezzature e manutenzione dei porti della prima classe, cui appartiene Genova (il restante 20% è a carico degli enti locali, provincia e comune). Anche nel caso dei lavori decisi in seguito alla donazione del duca di Galliera, giustamente celebrata e portata ad esempio della munificenza di un privato, le somme erogate dallo Stato coprono la maggior parte dei costi. Tra il 1815 e il 1898 si spendono in opere portuali a Genova 88 milioni di lire (comprensivi dei 20 donati dal De Ferrari). Si tratta comunque, come si è visto, di cifre insufficienti a soddisfare le esigenze dello scalo e ben inferiori rispetto a quanto destinato nello stesso secolo al potenziamento dei porti di Marsiglia, Amsterdam, Amburgo⁷⁶. La legge del 1903 che istituisce il Consorzio Autonomo del Porto di Genova, cui sono delegati vasti compiti per ciò che concerne l'esecuzione di opere e infrastrutture, non prevede adeguate disponibilità finanziarie per il nuovo ente, i cui introiti sono appena sufficienti per le manutenzioni ordinarie. È dunque ancora necessario l'intervento dello Stato: i lavori per l'ammodernamento del bacino della Lanterna, avviati nel 1905 e completati nel 1927, comportano un onere che supera i 188 milioni di lire; negli anni Trenta se ne spendono altri 160 per la realizzazione dei nuovi moli di Sampierdarena⁷⁷. La situazione non cambia dopo il 1945: per il porto di Prà-Voltri lo Stato investe 120 miliardi di lire negli anni Settanta e altri 160 nel decennio successivo⁷⁸.

Sono dunque fattori decisivi per determinare competitività e fortune dello scalo la politica dei trasporti decisa a livello nazionale e i relativi stanziamenti: questi risultano sistematicamente insufficienti e non concentrati su pochi porti d'importanza strategica, come rilevava già nel 1900 Luigi Einaudi, secondo il quale «era e sarebbe ancora più utile approfondire milioni

⁷⁶ Spese per opere portuali a Genova (milioni di lire): 1815-1860 15; 1862-1871 10,3; 1872-1881 17,8; 1882-1891 48,8; 1892-1898 11,1. Nel corso dell'Ottocento gli investimenti statali per il solo porto di Liverpool ammontano nel trentennio successivo al 1860 a 500 milioni. Lo stato francese spende 170 milioni per ammodernare il porto di Marsiglia. Amsterdam e Amburgo, per soli lavori di adattamento dei bacini alle navi di grande tonnellaggio, dispongono rispettivamente di 160 e 170 milioni (M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici* cit., pp. 70, 72-73).

⁷⁷ *Ibidem*, pp. 97-103, 143, 193-194.

⁷⁸ U. MARCHESI, *Economia marittima* cit., p. 749.

nel porto di Genova che è opera nazionale»⁷⁹. Nonostante tali limiti il porto resta comunque un cardine dell'economia cittadina. Sono i traffici marittimi che alimentano l'attività di buona parte del settore secondario all'inizio dell'Ottocento: i pellami per le conerie, gli stracci per le cartiere, lana e cotone per l'industria tessile giungono dal mare. E in epoca successiva dalle navi si scaricano carbone e metalli; settori come il siderurgico e il petrolchimico hanno proprio nella vicinanza allo scalo il loro principale fattore di localizzazione. Oltre agli addetti alle industrie, che dai traffici portuali ricevono le materie prime e i semilavorati necessari, rilevante è il numero di quanti sono più direttamente coinvolti nel lavoro portuale, siano essi impegnati nelle operazioni di movimentazione della merce o nelle molteplici attività del "terziario portuale". Un esame dei lavori del porto, e nel porto, di primo Novecento consente una stima degli addetti e un'elencazione delle diverse figure professionali presenti. Gli scaricatori che nel 1904 e nel 1906 sono inquadrati nei ruoli consortili ammontano a più di 6.000 unità (nel 1906 si contano 2.948 scaricatori del carbone, 2.565 facchini di cereali e merci varie, 570 chiattaioli e 250 "caravana" e facchini che operano nei magazzini); ad essi si possono aggiungere circa 2.000 barcaioi che trasportano merci e persone da e per i bastimenti, e quasi un migliaio tra piloti, doganieri, guardiani di magazzini, zavorrai. Considerando pure gli addetti alle riparazioni navali (maestri d'ascia, calafati, carenanti, verniciatori, picchettini), stimabili a fine Ottocento in circa 1.000, abbiamo più di 10.000 persone il cui lavoro è in relazione esclusiva col traffico delle navi. Altrettanto vario è l' "indotto": agenti marittimi, spedizionieri, commissionari, provveditori di bordo, assicuratori, nei loro uffici collocati nel vecchio centro urbano a ridosso della cinta portuale, gli "scagni", costituiscono parte non trascurabile della borghesia cittadina⁸⁰. Nel periodo compreso tra le due guerre mondiali diminuiscono gli iscritti ai ruoli consortili, tanto nel ramo commerciale quanto in quello industriale (delle riparazioni navali)⁸¹. Dal 1945 si assiste,

⁷⁹ L. EINAUDI, *Cronache economiche* cit., p. 198.

⁸⁰ G. DORIA, *Il porto* cit., pp. 200-205.

⁸¹ Iscritti ai ruoli consortili nel porto di Genova

	Ramo commerciale	Ramo industriale
1922	6.888	3.654
1929	4.908	2.279
1939	3.600	1.483

(M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici* cit., pp. 197, 199, appendice tabella XXXVI.)

contemporaneamente alla ripresa e all'incremento dei traffici, a un sensibile aumento degli addetti alle operazioni portuali: la Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie (CULMV), che raggruppa i portuali del settore commerciale, ad eccezione del ramo carbone, organizza 4.167 lavoratori nel 1950 e oltre 8.000 nel 1964, quando la crescita dell'organico raggiunge il suo massimo ⁸².

Si è detto come alla metà degli anni Sessanta sia databile quella grande trasformazione che sconvolge il lavoro portuale. Attraccano alle banchine moderne navi traghetto ro-ro (roll on-roll off) e le prime portacontainer; proprio a Genova si inaugura nel 1969 il primo terminal container del Mediterraneo, cui segue un secondo pochi anni dopo; sempre più i mezzi meccanici sostituiscono le braccia. Inoltre ciò che prima veniva eseguito all'interno della cinta portuale può ora essere almeno parzialmente svolto in spazi esterni: nel 1965 si inaugura a Rivalta Scrivia, oltre l'Appennino, un grande centro di magazzinaggio e smistamento delle merci. Le relazioni annuali presentate all'assemblea dei portuali della CULMV registrano con preoccupazione tali novità che comportano, a fronte di traffici costanti, un sempre più ridotto impiego di forza lavoro. La flessione degli organici della Compagnia è l'indicatore più evidente di questo processo: circa 6.000 alla metà degli anni Settanta (con una contrazione di più del 20% in un quindicennio), i soci CULMV scenderanno sotto il migliaio negli anni Novanta. Il cambiamento non riguarda solo la movimentazione della merce in banchina: l'intero mondo del terziario portuale conosce una fase di radicale riorganizzazione. Concentrazione delle grandi società che controllano ingenti quote del commercio marittimo, informatica e telematica hanno effetti negativi sui livelli occupazionali: nel 1977 vengono stimati in 50.000 circa gli addetti diretti e indiretti alle attività portuali; dieci anni dopo il loro numero ammonta a circa 30.000 ⁸³.

⁸² I dati sono tratti dalle relazioni annuali presentate dal console della CULMV all'assemblea dei soci, conservate in Archivio CULMV Genova. Per un esame delle problematiche inerenti al lavoro portuale mi sono anche avvalso di D. FARA, *Lavoro e lavoratori nel porto di Genova nel secondo dopoguerra*, tesi di laurea, Università degli studi di Genova, anno accademico 1993-1994.

⁸³ Per la prima stima v. L. CASELLI, *Il porto* cit., p. 21. Una ricerca effettuata nel 1986 valuta in circa 15.000 gli addetti della "fase nave" (capitaneria di porto, rimorchiatori, piloti, provveditori di bordo, assicurazioni marittime, riparazioni navali, compagnie armatoriali ecc.) e in circa 15.700 gli addetti della "fase merce" (sbarco e imbarco, magazzinaggio, spedizioni, autotrasporto ecc.): M. CARMINATI, *L'«indotto» del porto di Genova*, in « Studi e notizie ILRES », n. 3, 1986.

Pur continuando a essere una grande risorsa per Genova il porto è sempre meno importante per la vita economica quotidiana dell'area urbana e obbedisce a dinamiche per molti aspetti "separate" da quelle della città. La "separazione" tra città e porto è ancora più accentuata considerando gli aspetti amministrativi e urbanistici. Sotto il profilo amministrativo lo stretto rapporto tra scalo e comunità caratteristico dell'età moderna – un'apposita magistratura cittadina dotata di adeguati proventi fiscali, i "Padri del Comune", dal Trecento al Settecento era responsabile della conservazione e del potenziamento delle infrastrutture del porto, soggetto alla sua giurisdizione – si perde nell'Ottocento. Né la nascita del Consorzio Autonomo, in costante debito di mezzi finanziari, è in grado di modificare un modello centralistico configuratosi a partire dall'annessione di Genova al Regno di Sardegna⁸⁴. Per quanto riguarda invece l'aspetto urbanistico la separazione diviene rigida nel secolo scorso; solo in tempi recenti, nel quadro di una politica di risanamento e riuso del cosiddetto "water front", sono stati recuperati ad uso urbano significativi spazi del vecchio porto.

UNO SGUARDO D'ASSIEME E ALCUNE QUESTIONI APERTE

Osservando complessivamente i processi e le trasformazioni sin qui descritti è possibile datare agli anni Ottanta dell'Ottocento il compiuto delinearsi di un modello di sviluppo. A quell'epoca risalgono i cospicui investimenti che rafforzano l'apparato produttivo genovese e gli ampliamenti del porto che lo pongono sempre più al servizio dell'industrializzazione del paese. Prima di tale periodo erano ancora dominanti, sino alla metà del secolo, caratteri economici d'ancien régime e quegli elementi di novità che emergono negli anni Cinquanta (si pensi all'inaugurazione della linea ferroviaria Genova-Torino o agli esordi di un'impresa come l'Ansaldo) non sono sufficienti, nel contesto dell'Italia della Destra Storica, a mutare radicalmente la situazione. Il modello di sviluppo che si definisce nell'ultimo ventennio del XIX secolo ha la sua apoteosi durante il primo conflitto mondiale. Verrebbe quasi la tentazione di parlare di "canto del cigno", ma si tratterebbe di un giudizio dettato dal senno di poi. Pur tra innumerevoli traversie il modello "tiene" nel periodo tra le due guerre: il settore industriale supera la crisi del 1929 e si ripropone come arsenale del paese; il porto, i cui traffici attraversano una fase di relativa stasi, è notevolmente potenziato. Dopo il

⁸⁴ P. MASSA PIERGIOVANNI, *Una vocazione internazionale* cit., pp. 95-96.

1945 il settore secondario conosce alcuni significativi cambiamenti (l'abbandono delle produzioni belliche, i nuovi impianti siderurgici e petrolchimici) ma non si sviluppa; il porto, al contrario, sopporta aumentati volumi di traffico che gravano su strutture invecchiate. I primi sintomi della crisi sono avvertibili a partire dalla seconda metà degli anni Sessanta, riscontrabili in sincronia nel calo demografico, nell'industria e nel porto. Non viene messa in pratica peraltro, a nessun livello, alcuna strategia di risposta, con una colpevole attitudine al rinvio nell'affrontare problemi ineludibili. Tutti i nodi vengono al pettine negli anni Ottanta allorché la crisi si manifesta in tutta la sua profondità, investendo l'insieme dell'economia genovese. Nell'ultimo periodo si compie un vero e proprio processo di deindustrializzazione – al 1991 il grado di industrializzazione della Liguria è ormai tra i più bassi rispetto alle altre regioni italiane⁸⁵. Per quanto concerne il porto si assiste dapprima alla contrazione e poi a una ripresa dei traffici, senza però che questo incida positivamente sui livelli occupazionali. Andrebbe inoltre precisato il giudizio di Ugo Marchese, secondo cui si passa «dal porto come spazio puntiforme (come locus conclusus) in cui si racchiude, per effetto delle cinte doganali, l'insieme delle operazioni di manipolazione delle merci, al porto-regione o porto-territorio»⁸⁶. Ciò è senz'altro vero sol che si pensi alla dilatazione degli spazi lungo il litorale asserviti ad attività portuali, le cui ricadute sull'economia della città, in termini di posti di lavoro innanzi tutto, sono invece minori rispetto a un recente passato.

Le evoluzioni dell'economia si riflettono sulla composizione sociale. La popolazione, in diminuzione da circa trent'anni, è invecchiata: gli ultrasessantacinquenni sono ormai più numerosi di coloro che hanno meno di 24 anni.

Notando come «il baricentro economico, politico-culturale [sia] spostato nelle classi [d'età] mature e anziane», Lorenzo Caselli parla di «un potere/condizionamento degli anziani sulle modalità di vita, di consumo, consenso, organizzazione del lavoro e dei servizi»⁸⁷. Secondo questa ipotesi dunque il trend demografico oltre che spia di un declino ne diverrebbe in parte causa.

Ragionando poi sull'incidenza dei diversi comparti sull'occupazione complessiva nel corso del Novecento, notiamo che negli anni Trenta Genova si presenta come città tipicamente industriale.

⁸⁵ L. CASELLI - A. GOZZI, *Un'economia in declino* cit., p. 896.

⁸⁶ U. MARCHESE, *Economia marittima* cit., p. 767.

⁸⁷ Cfr. A. PICHIERRI, *Strategie* cit., p. 37.

Tabella 12 - *Popolazione residente a Genova per classe di età 1951-1995* ⁸⁸

	totale	Sino a 24 anni	% sul totale	Oltre 65 anni	% sul totale
1951	688.447	211.710	30,6	68.799	10
1961	784.194	232.679	29,7	95.850	12,2
1971	816.872	247.187	30,3	118.880	14,6
1981	762.895	218.197	28,6	136.352	17,9
1991	678.771	156.677	23,1	143.688	21,2
1995	659.116	135.632	20,6	153.123	23,2

Tabella 13 - *Popolazione d'età superiore o eguale a 10 anni per professione e condizione a Genova 1931-1936* ⁸⁹

	totale	Popola- zione attiva	% sul totale	Attivi nell'in- dustria	% sugli attivi	Attivi nei trasporti e comuni- cazioni	% sugli attivi	Popolazione in condizio- ne non pro- fessionale	% sul totale
1931	524.387	269.577	51,4	118.695	44,0	44.817	16,6	254.810	48,6
1936	551.743	273.979	49,7	124.528	45,5	39.169	14,3	277.764	50,3

Nel secondo dopoguerra la percentuale della popolazione attiva sul totale è diminuita ed è inferiore a quella che si registra nell'Italia del Nord Ovest. Aumenta comunque di circa tre punti nell'intervallo 1971-1991 per effetto di un più consistente ingresso delle donne nel mercato del lavoro (dal 33,3% al 36,1%) ⁹⁰. La quota degli addetti alle industrie estrattive e ma-

⁸⁸ Elaborazioni da Comune di Genova, Servizio statistico, *Genova in numeri* cit., p. 21; Comune di Genova, *Annuario statistico 1995*, p. 68.

⁸⁹ Per gli anni Trenta, in seguito all'unificazione amministrativa del 1926, e grazie a una maggiore accuratezza dei censimenti, è possibile disporre di dati più certi e confrontabili con quelli successivi. In questo caso, trattandosi di censimenti della popolazione, le cifre possono presentare una qualche differenza rispetto a quelle ricavabili dai censimenti industriali, che considerano gli addetti alle unità locali anche se non risiedono nel comune (elaborazioni da P. ARVATI, *Migranti* cit., tavola 12).

⁹⁰ Popolazione residente attiva in condizione professionale a Genova 1951-1991

	1951	1961	1971	1981	1991
totale	271.597	285.575	271.883	265.002	245.294
% sul totale	39,5	36,4	33,3	34,7	36,1

Fonte: Comune di Genova, Servizio statistico, *Genova in numeri* cit., p. 26. Sino al 1961 la popolazione attiva viene considerata dai 10 anni in poi, per i censimenti successivi dai 14 anni.

nifatturiere sul totale della popolazione attiva in condizione professionale passa dal 37,3% del 1951 al 18,1% del 1991; alle stesse date gli occupati nel settore dei trasporti e delle comunicazioni rappresentano il 21,5% e l'11% del totale.

La linea, sostenuta da buona parte dell'establishment cittadino, che già nel dibattito politico sulle prospettive di Genova apertosi negli anni Sessanta proponeva, in alternativa all'idea di "città industriale", il capoluogo ligure come "città di servizi" è dunque risultata vincente⁹¹.

Alle schiere operaie si sono ormai sostituite le schiere degli addetti al terziario, e in particolare i lavoratori del commercio, della scuola, della sanità e degli altri comparti della pubblica amministrazione⁹². Crescono poi in misura significativa, tanto in cifre quanto in percentuale sulla popolazione attiva in condizione professionale, imprenditori e liberi professionisti e lavoratori in proprio: il loro incremento è assai modesto tra il 1951 e il 1981 (da 37.067 a 39.550 unità) e ben più marcato tra il 1981 e il 1991 (da 39.550 a 53.988 unità, dal 14,9% al 22,0% degli attivi in condizione professionale), in coincidenza con la crisi dell'industria e il calo dell'occupazione nel settore portuale⁹³. Non è facile leggere la realtà che si nasconde dietro queste cifre in assenza di ricerche sociali condotte sul campo: è comunque riscontrabile anche a Genova quel processo di diffusione del lavoro autonomo e indipendente, tipico di un sistema di "capitalismo molecolare", per riprendere i suggerimenti analitici di Aldo Bonomi⁹⁴; tali forme di lavoro, al contrario di quanto accade in altre aree dell'Italia del Nord, sono verosimilmente collegate all'erogazione di servizi più che alla produzione materiale di beni. Queste trasformazioni consegnano definitivamente al passato tradi-

⁹¹ L. CASELLI - A. GOZZI, *Un'economia in declino* cit., pp. 885-886. Il giudizio dei due autori a proposito della posizione dell'establishment, che « è nel messaggio di fondo, tutta tesa a coprire scelte nella sostanza rinunciarie e a giustificare la pratica assenza degli investimenti industriali dei privati in Liguria », appare pienamente condivisibile.

⁹² Al censimento generale dell'industria e dei servizi del 1991 risultano occupate, nelle unità locali ubicate in Genova, 45.237 persone nel commercio all'ingrosso e al dettaglio e nelle riparazioni di autoveicoli e beni personali e per la casa; 23.100 in attività immobiliari, di servizio, professionali e imprenditoriali; 16.599 nell'istruzione; 23.004 nella sanità e nei servizi sociali (Comune di Genova, Settore statistico, *Imprese* cit.).

⁹³ Comune di Genova, Servizio statistica, *Genova in numeri* cit., p. 26, nostre elaborazioni.

⁹⁴ A. BONOMI, *Il capitalismo molecolare. La società al lavoro nel Nord Italia*, Torino 1997, pp. 8-15.

zionali e consolidate immagini di una città operaia e industriale e identità sociali, fondate su diffuse e omogenee condizioni di vita e professionali, intrise di senso di appartenenza a un gruppo, separazione (e antagonismo) di classe, etica del lavoro ⁹⁵.

Tabella 14 - *Popolazione residente attiva in condizione professionale a Genova 1951-1991* ⁹⁶

	Agricoltura e foreste	Industrie estrattive e manifatturiere	Industria delle costruzioni	Energia elettrica gas acqua	Trasporti e comunicazioni	Altre attività
1951	4.528	101.283	18.400	2.604	58.478	86.324
1961	4.003	94.883	27.686	2.799	47.200	109.004
1971	1.814	80.675	20.078	2.927	45.964	120.425
1981	2.157	66.320	12.643	2.752	39.929	141.201
1991	1.158	44.518	15.623	2.003	26.922	155.070
	% sul totale					
1951	1,7	37,3	6,8	1,0	21,5	31,8
1961	1,4	33,2	9,7	1,0	16,6	38,2
1971	0,7	29,7	7,4	1,1	16,9	44,3
1981	0,8	25,0	4,8	1,0	15,1	53,3
1991	0,5	18,1	6,3	0,8	11,0	63,2

L'analisi della popolazione attiva non sarebbe completa qualora non si facesse riferimento al problema della disoccupazione. La dimensione e la gravità del fenomeno sono mostrate con chiarezza dal dato relativo agli iscritti al collocamento nella provincia: essi sono meno di 30.000 alla fine degli anni Settanta e 85.264 nel 1995 ⁹⁷.

⁹⁵ Il riferimento obbligato è al classico saggio di L. CAVALLI, *La città divisa*, Milano 1965, risultato conclusivo di ricerche condotte dall'autore negli anni Cinquanta; tra queste ID., *Quartiere operaio (i metalmeccanici)*, Genova 1958. Utili per comprendere i tratti costitutivi di identità sociali "forti" sono A. MICHELI, *Ansaldo 1950. Etica del lavoro e lotte operaie a Genova*, Torino 1981, e P. BATINI, *L'occasionale. Storia di un porto e della sua gente*, Genova 1991.

⁹⁶ Avvertenze: v. osservazioni tabella 13. Fonte: Comune di Genova, Servizio statistica, *Annuario statistico 1995*, p. 61.

⁹⁷ Iscritti al collocamento in provincia di Genova

1978	1980	1985	1990	1995
25.303	34.082	54.450	41.802	85.264

Tra il 1988 e il 1989 è stata operata una revisione delle liste da parte dell'Ufficio Provinciale del Lavoro. Il tasso di disoccupazione genovese è negli anni Novanta ben superiore a

Declino economico e accresciuta disoccupazione non si traducono però in un immediato impoverimento di analoga portata della popolazione: pur senza dimenticare fenomeni anche drammatici di esclusione e di nuova povertà, si rileva infatti che per reddito, consumi, capacità di risparmio, Genova continua a collocarsi nella parte alta della graduatoria nazionale dei capoluoghi di provincia. Hanno contribuito e contribuiscono a tale esito la tenuta della pubblica amministrazione, l'esteso utilizzo degli ammortizzatori sociali (il largo ricorso alla cassa integrazione guadagni negli anni della “destrutturazione” dell'apparato industriale, i numerosi prepensionamenti nei settori in crisi, siderurgia e porto in primis), la disponibilità di redditi da capitale, spesso frutto di risparmio precedentemente accumulato, l'esistenza di cospicui redditi e rendite immobiliari⁹⁸.

Lo spazio economico genovese, teatro di questo processo di trasformazione, è al tempo stesso isolato e aperto. Genova è un'area metropolitana cui manca una regione, intesa come più ampio territorio economicamente integrato⁹⁹; l'hinterland più prossimo coincide di fatto con l'area metropolitana, il centro urbano è il polo gravitazionale che attrae i “city users”, residenti nei comuni del circondario; allargando lo sguardo si incontrano quindi alcune “aree cerniera deboli”, parti delle provincie di Alessandria, Pavia, Piacenza, che non dimostrano un particolare dinamismo¹⁰⁰, e le estremità di Ponente e di Levante della Liguria che interagiscono con realtà extraregionali assai più che con Genova.

Spazio isolato dunque, ma aperto ai traffici che hanno alimentato a lungo la vita dell'industria, che hanno consentito al porto di essere stimolato da uno sviluppo generale di cui diveniva fattore. Di “cosmopolitismo dipendente” parla Arnaldo Bagnasco¹⁰¹, a indicare un carattere della storia e dell'identità della città magistralmente descritto per i secoli precedenti da

quello registrato nelle altre aree del Nord Italia: cfr. P. ARVATI, *Oltre la città* cit., p. 34; Comune di Genova, Servizio statistica, *Annuario statistico 1995*, p. 202.

⁹⁸ L. CASELLI - A. GOZZI, *Un'economia in declino* cit., p. 897. Il fenomeno viene anche sottolineato per i primi anni Ottanta da P. ARVATI, *Oltre la città* cit., pp. 37-38.

⁹⁹ Per una definizione concettuale di area metropolitana v. *Aree metropolitane in Italia alle soglie del Duemila*, a cura di U. MARCHESE, Genova 1997. Per una riflessione sulle caratteristiche della regione Liguria v. *Storia d'Italia. La Liguria* cit.

¹⁰⁰ A. BONOMI, *Il capitalismo molecolare* cit., p. 113.

¹⁰¹ V. A. PICHIERRI, *Strategie* cit., p. 50.

Fernand Braudel, secondo il quale cambiare rotta, « sempre accettando la necessaria metamorfosi », « è il destino di Genova, corpo fragile, sismografo ultrasensibile che registra ogni vibrazione del vasto mondo »¹⁰². Ma se nel “secolo dei Genovesi”, e prima di allora, l’élite cittadina provava “a impadronirsi del mondo”, nell’Ottocento e in maggior misura nel Novecento le decisioni strategiche per il futuro di Genova sempre più sono prese fuori di essa. Un fatto, questo, individuato nella letteratura sulle situazioni di declino come una delle cause determinanti il fenomeno¹⁰³. Dopo la costituzione dell’IRI la borghesia cittadina si è ritagliata uno spazio residuale nel settore industriale, mentre le scelte di allocazione delle pur cospicue risorse finanziarie sembrerebbero piuttosto privilegiare forme d’investimento più sicure e non generatrici di lavoro e sviluppo¹⁰⁴.

La debolezza dell’imprenditoria locale – rispetto alla quale le partecipazioni statali non hanno svolto, come altrove grandi aziende sono state capaci di fare, un ruolo di stimolo e formazione – lascia campo aperto all’azione del soggetto pubblico i cui indirizzi risultano decisivi per le prospettive della città. Il modello di sviluppo genovese si presenta dunque assai diverso da quello dei “distretti industriali” della “terza Italia”, segnati da « forme di regolazione economica decentrata nelle quali lo Stato e le istituzioni centrali hanno avuto un ruolo estremamente circoscritto »¹⁰⁵. Di questo modello si è cercato di individuare fattori di crescita ed elementi di declino, interni ed esterni; indicare quanto sarebbe necessario per dare nuove prospettive a Genova non è agevole e soprattutto, e per fortuna, non è compito dello storico.

¹⁰² F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVII)*, III, *I tempi del mondo*, Torino 1982, p. 145.

¹⁰³ A. PICHIERRI, *Strategie* cit., p. 18. Indicativo di una crescente marginalità economica è l’abbandono di Genova da parte dei centri direzionali delle grandi imprese: delle 200 maggiori società italiane nel 1919 32 avevano sede nella città, nel 1948 26, nel 1978 18 (*ibidem*, pp. 33-34).

¹⁰⁴ Questo ripiegamento dell’élite genovese, meno propensa al rischio, non è comunque una novità storica. Già nel Seicento prevalgono investimenti in titoli del debito pubblico di stati italiani ed europei e un non secondario interesse per gli investimenti immobiliari nel quadro di un complessivo impoverimento dell’economia cittadina (cfr. G. DORIA, *Nobiltà e investimenti a Genova in età moderna*, Genova 1995, in particolare p. 289 e sgg.).

¹⁰⁵ Riprendo valutazioni contenute nella proposta di impostazione scientifica del convegno *La molteplicità dei modelli di sviluppo nell’Italia del Nord*, Parma 6-7 novembre 1997. Analoghe osservazioni in A. PICHIERRI, *Strategie* cit., p. 50.

INDICE

Albo sociale	pag. 5
Atti sociali	» 13
<i>Sandra Macchiavello</i> , Per la storia della cattedrale di Genova: Percorsi archeologici e documentari	» 21
<i>Valeria Polonio</i> , Monasteri e paesaggio nel suburbio genovese. La Val Bisagno tra X e XIII secolo	» 37
<i>Elena Bellomo</i> , La componente spirituale negli scritti di Caffa- ro sulla prima crociata	» 63
<i>Antonella Rovere</i> , Notariato e comune. Procedure autenticato- rie delle copie a Genova nel XII secolo	» 93
<i>Marta Calleri</i> , I più antichi statuti di Savona	» 115
<i>Carlo Bitossi</i> , Per una storia dell'insediamento genovese di Ta- barca. Fonti inedite (1540-1770)	» 213
<i>Daniele Sanguineti</i> , Contributo a Francesco Campora (1693- 1753): opere e documenti	» 279
<i>Daniilo Veneruso</i> , L'istruzione pubblica a Genova durante la Repubblica Ligure (1797-1805)	» 307
<i>Rossella Pera</i> , Le medaglie napoleoniche delle collezioni civiche genovesi	» 331
<i>Marco Doria</i> , Genova: da polo del triangolo industriale a città in declino	» 367
<i>Dino Puncub</i> , Gli Archivi Pallavicini: archivi aggregati	» 409



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncuh*, Presidente della Società
Editing: *Fausto Amalberti*

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Glauco - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo