

IL DECENTRAMENTO PORTUALE E INDUSTRIALE A GENOVA

1. *I fattori della politica portuale applicati al porto di Genova.* — Pochi sono gli scali marittimi, non solo in Italia ma probabilmente anche nel resto del mondo, che offrono all'attenzione dell'osservatore una quantità di « problemi di saldatura » quali quelli che a Genova si trascinano ormai da lungo tempo, come è testimoniato da tutta una abbondante letteratura nella quale questi problemi vengono presentati e discussi.

Non senza motivo il Gen. F. Ruffini, già Presidente del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, in un suo contributo inserito in una raccolta di studi riguardante i *Problemi e le prospettive dello sviluppo di Genova* pubblicata dall'Ufficio Studi Sociali e del Lavoro del Comune di Genova (Milano, 1962) si rifaceva, come premessa alla sua esposizione, a taluni scritti di L. Einaudi, il quale, sin dal 1900, nella sua qualità di corrispondente del giornale « La Stampa », si era interessato dei problemi del nostro porto. Già allora l'Einaudi si esprimeva in termini piuttosto duri sull'organizzazione approssimativa, sul caos addirittura, che regnava nel porto. Nel 1908, tornando ad occuparsene, egli ribadiva le vecchie impressioni sull'alto costo dei servizi portuali, sull'esosità delle maestranze e delle imprese intermediarie dei traffici, sulla lentezza dei servizi.

La insoddisfazione per il funzionamento del porto di Genova è dunque una storia vecchia, e sebbene in seguito, almeno sotto taluni aspetti, le condizioni si siano alquanto migliorate, tuttavia le deficienze risultano ancora molte, con pesanti conseguenze in considerazione delle funzioni nazionali che tale porto svolge nei confronti dell'economia del nostro Paese.

Esso, infatti, è per l'Italia un importantissimo punto di saldatura fra il traffico via terra ed il traffico via mare. Ora è ben noto che un « ganglio » portuale, per essere efficiente, deve essere rapido. La politica navale si esercita nell'apprestare navi sempre più veloci, sempre più grandi (le spese generali si ripartiscono su un maggior numero di tonnellate), sempre più aderenti alle specializzazioni del traffico (si tende a costruire navi studiate persino per determinati fasci di rotte); in altre parole, la politica navale tende ad apprestare navi sempre più idonee, e soprattutto più celeri nei confronti del traffico cui saranno adibite. Così la politica portuale, attraverso tutti gli espedienti che la tecnica e l'organizzazione del lavoro offrono, tende ad un consimile scopo, quello cioè di accelerare quanto più possibile il movimento di quel punto cruciale del traffico che è il porto, il quale, dunque non senza ragioni, è stato definito proprio un « punto di saldatura » o « ganglio » del traffico terrestre e del traffico marittimo.

Se per ipotesi si volesse indicare con la lettera V la velocità di smistamento del traffico del « ganglio », ne scaturirà che tale velocità sarà in funzione diretta di un certo numero di fattori e in ragione inversa di altri. In via diretta tali fattori possono essere riconosciuti, per esempio, nel movimento delle merci di massa (M), nello spazio in porto (S), nelle attrezzature (A), nella specializzazione dei vari settori portuali (I), nelle comunicazioni portuali ed extraportuali (C), nella resa del lavoro in porto e nell'organizzazione portuale (O), nella realizzazione di sistemi portuali (P), mentre inversamente si troveranno nei fattori quantità del traffico (Q), sua varietà (Va) e agitazioni sindacali (As), che tanto peso hanno nel porto di Genova in particolare, le cause del deceleramento della velocità V del « ganglio ». Dunque, riassumendo,

$$\text{sarà } V = f \frac{M S A I C O P}{Q V_a A_s}$$

Il peso e l'importanza di questi fattori varia naturalmente da porto a porto, ed è appunto da queste variabilità che nascono i diversi indirizzi di politica portuale validi per ciascun porto: così non è inutile sottolineare come i fattori ricordati siano quelli che presentano oggi un maggiore interesse per il porto di Genova.

Una prima condizione per accelerare il movimento portuale scaturirebbe dunque, in base alla ricordata espressione, da un au-

mento nell'afflusso o nel deflusso delle merci di massa, le quali, permettendo di adottare idonee attrezzature, consentono di sveltire non poco il movimento del traffico portuale, comparativamente almeno al movimento delle merci « a collo o a numero ».

Si sa infatti che, per quanto si riferisce al porto di Genova, il traffico risulta normalmente suddiviso in quello delle « rinfuse », fra le quali predominano appunto le merci di massa, e in quello delle merci a colli e a numero. Nel 1962, per esempio, su un totale allo sbarco di 24.295.000 tonn., le rinfuse salirono a 21.799.000 tonn. (19.091.000 di merci di massa) e solo 2.506.000 tonn. risultarono costituite da merci in colli e a numero.

Ne segue che, sotto il profilo del movimento delle merci di massa, cioè del fattore *M* della ricordata espressione, il porto di Genova dovrebbe trovarsi dunque in una condizione favorevole. Le merci di massa, ad esempio il carbone (8,5% degli sbarchi nel 1962), i cereali alla rinfusa (4,9%), i minerali metallici (8,3%), e specialmente gli oli minerali (54,3% degli sbarchi), dovrebbero consentire un celere movimento del traffico per la ricordata possibilità di adottare idonee attrezzature sia allo sbarco che all'imbarco. Tanto per fare un esempio, l'oleodotto per Rho (Milano) ha convogliato nel 1962 ben 2.189.000 tonn. di olio greggio, mentre gli oleodotti verso i depositi del Polcevera hanno trasferito dal porto nello stesso anno ben 7.053.000 tonn. Si tratta dunque, nel complesso, di 9.242.000 tonn. di olio greggio smistato dal porto con i mezzi più celeri che la tecnica moderna consente.

I problemi che attualmente affliggono il porto di Genova non sembrano dunque da attribuirsi al movimento delle merci di massa. La questione relativa al loro movimento, sia sul piano portuale che su quello extraportuale, può trovare infatti buone soluzioni, come avremo d'altronde occasione di notare.

Il secondo fattore che appare nell'espressione relativa alla celebrità del ganglio portuale concerne lo spazio in porto, sia in terra che in mare. Anche il problema dello spazio (*S*) ha naturalmente aspetti particolari da porto a porto, ed è fuori di dubbio che per Genova, carente di favorevoli possibilità di espansione per i limiti segnati dallo sviluppo della costa, tale problema si presenta quanto mai acuto. Per esempio, sebbene le statistiche attribuiscono allo sviluppo delle banchine assegnate al movimento commerciale

una lunghezza superiore a 22 km., e questa lunghezza sia dunque tutt'altro che trascurabile, in realtà solamente 13 km., pari quindi a circa il 60% del totale, risulta disponibile per le navi. Ma, se si tiene conto anche dei fondali e delle attrezzature, solo il 25% del porto è in grado di far fronte a traffici di primaria importanza, senza contare che i 5000 m. di banchina assegnati alla prima categoria possono scendere anche a meno di 3000 m., quando si richieda l'impiego di gru e di magazzini particolari.

Nonostante tali modeste possibilità, modeste trattandosi di un grande porto in funzione nazionale, il traffico che urge sulle banchine del porto risulta in continuo e cospicuo aumento. Fatto per esempio il 1953 uguale a 100, risulta per il 1962, secondo gli indici pubblicati dal Consorzio Autonomo del Porto di Genova, un movimento portuale pari a 313, indice che supera dunque quello della produzione industriale nazionale (pari a 221,6), quello del totale delle risorse nazionali (215), quello delle spese per consumi privati (174,1), e infine quello dell'aumento della popolazione presente (105,7).

Da questi indici deve concludersi che il porto di Genova dovrà con qualche anticipo predisporre la sua capacità ricettiva al potenziamento commerciale ed industriale del suo retroterra; ma questa possibilità è ormai da tempo condizionata dalla carenza di spazio, sulla quale carenza si discute già da lungo tempo, da quando cioè il porto è diventato uno dei poli della industrializzazione del ben noto triangolo Genova-Milano-Torino.

Per quanto concerne l'ampliamento del porto, non mancano realtà costruttive e progetti notevoli, specie per una espansione verso il settore costiero di ponente, unica espansione diventata possibile da quando verso levante l'eventuale dilatazione del porto è stata bloccata dai fabbricati della Fiera del Mare, la cui costruzione ha suscitato per questa ragione le più fondate perplessità. Cosicché progetti e piani, come quello del nuovo piano regolatore del porto studiato dal Consorzio Autonomo, puntano decisamente verso la costruzione di scali satelliti prospicienti la fascia costiera delle delegazioni comunali genovesi di Prà e di Voltri. Il porto di Voltri dovrebbe essere destinato ai grandi movimenti di merci alla rinfusa, il che consentirebbe di alleggerire gli sporgenti del bacino di Sampierdarena, attualmente impegnati in questi traffici.

TAB. 1

MEDIE DEL TRAFFICO PER PERIODI TIPICI DEL PORTO DI GENOVA.

Anni dal 1876 al 1962 (elaborate in base alle statistiche
del *Consorzio Autonomo del Porto di Genova*).

PERIODI	Media (in migliaia di tonnellate)		T O T A L E
	Sbarchi	Imbarchi	
1876 - 1891	1657	471	2128
1895 - 1904	4457	876	5333
1905 - 1914	5765	1408	7173
1915 - 1923	5301	789	6090
1924 - 1934	6226	1449	7675
1935 - 1940	5543	1555	7098
1941 - 1944	835	483	1318
1945 - 1951	5309	868	6177
1952 - 1961	12.368	2180	14.548
1962	24.295	3764	28.059

Per gli oli minerali è in costruzione a Moltedo un nuovo scalo, che sarà collegato con oleodotti ai depositi del retroterra immediato e mediato del porto. Tali progetti non hanno potuto tuttavia eludere la necessità di ricercare nuovi spazi sottraendoli al mare con costose colmate. Nel ricordato piano regolatore del porto di Genova, redatto da una commissione appositamente nominata, si prevedono infatti nuove colmate per una superficie di 115 ha. da destinare in parte anche alle industrie di riparazione navale ed ai bacini di carenaggio. E' pure in progetto la creazione di numerosi sporgenti, la cui costruzione rappresenta in definitiva una ulteriore dilatazione verso il mare del porto attuale. E si prevede anche di decentralizzare, com'è il caso del porto turistico, che dall'attuale bacino Duca degli Abruzzi dovrebbe essere trasferito in prossimità di Quinto al Mare, in modo da sostituire le attuali funzioni turistiche del bacino con le più urgenti funzioni commerciali.

Ma questi progetti devono venire ancora realizzati; così, nell'attesa, dobbiamo ascrivere alla carenza di spazio, cioè al fattore S della ricordata espressione, uno dei più urgenti motivi delle difficoltà in mezzo alle quali si dibatte attualmente il traffico che si concentra nel porto di Genova.

Il terzo fattore si riferisce poi alla funzionalità delle attrezzature portuali, funzionalità che, occorre riconoscerlo, è tenuta ben presente dai dirigenti del porto, in particolare da quelli del Consorzio Autonomo del Porto di Genova.

La funzionalità concerne numerosi aspetti, in particolare l'ammodernamento delle banchine (ed è in atto quello del Molo Vecchio), la costruzione di magazzini specializzati (come quelli per le lane a ponte Libia, quello per le merci varie dei ponti Somalia e Libia, quello armatoriale della Società Italia, quelli dedicati al deposito dei cereali), il miglioramento delle attrezzature della stazione passeggeri di ponte Andrea Doria, e in generale una più spinta meccanizzazione con la collocazione di nuove gru, che rappresentano per il porto di Genova lo strumento principe per il movimento delle merci. Per quanto concerne questo fattore della funzionalità delle attrezzature, il porto di Genova si presenta dunque con prospettive indubbiamente positive, comparativamente almeno alla funzionalità delle attrezzature dei concorrenti porti del bacino del Mediterraneo.

Il quarto fattore considerato nella ricordata espressione concerne la specializzazione interportuale, il cui sviluppo, per quanto in generale auspicato per tutti i porti, presenta tuttavia per quello di Genova qualche difficoltà in dipendenza dei numerosi servizi di linea che fanno capo al porto stesso. Poiché le navi addette a tali servizi trasportano in generale carichi di vario tipo, spesso costituiti da rinfuse e merci varie, per il servizio di queste navi occorrono impianti capaci di manovrare carichi promiscui, così da evitare costosi spostamenti delle navi stesse da un punto all'altro del porto. Tutto ciò non esclude, tuttavia, qualche ulteriore possibilità per il porto di ragionevoli specializzazioni merceologiche, oltre a quelle già in atto e relative alle granaglie, ai petroli, agli oli e grassi vegetali ed animali, ai vini, ai cotonei (deposito del Porto Vecchio) e così via. Fra le future possibili specializzazioni si pensa anche alla organizzazione di nuovi settori per il movimento delle lane e delle banane, il cui traffico in porto è oggi divenuto considerevole.

Con tutto ciò una specializzazione interportuale molto marcata, che potrebbe sembrare, in considerazione di quanto avviene in altri porti, uno dei mezzi più idonei per accelerare le funzioni del ganglio, trova nel porto di Genova qualche ostacolo non solo

nella ricordata carenza di spazio, ma anche perché gli armatori dei numerosi servizi di linea sono portati ad utilizzare un numero di accosti il più ridotto possibile, per evitare costosi spostamenti delle navi, che diverrebbero invece inevitabili con specializzazioni di banchina più spinte delle attuali.

Un ulteriore fattore di grande interesse per la velocità del ganglio è costituito poi, come abbiamo accennato, dalla efficienza relativa alle comunicazioni portuali ed extraportuali, altro punto purtroppo dolente per quanto si riferisce al funzionamento del ganglio genovese.

In fatto di comunicazioni portuali occorre riconoscere che molto è stato fatto in questi ultimi tempi. Ciò riguarda in particolare i raccordi di accesso alle zone di calata ed ai parchi locali, specialmente con l'accorciamento del bacino di carenaggio della Darsena, che costituiva uno dei punti critici più dolenti del porto, nonché con la realizzazione della continuità via terra fra la zona orientale e quella occidentale del Porto Vecchio, il che eviterà di dover uscire, come un tempo, dai limiti doganali.

Ma la realizzazione più importante in tema di comunicazioni portuali è indubbiamente costituita dalla messa in opera della prefabbricata « Strada sopraelevata » per l'attraversamento del centro di Genova, strada che consentirà di sbloccare sensibilmente il traffico della rotabile circumportuale, che costituisce attualmente il più grosso freno ai collegamenti fra il porto e la rete stradale del mediato e immediato retroterra (v. fig. 1).

Per quanto concerne le comunicazioni extraportuali, la situazione è invece assai più preoccupante. Per esempio, la parziale efficienza delle comunicazioni ferroviarie ha come conseguenza che il volume di merci trasportato sulla rete ferroviaria è da tempo praticamente stabilizzato, con il risultato che la partecipazione percentuale delle ferrovie al movimento del porto, dato che il traffico è in ascesa, tende gradualmente a ridursi. Con tutto ciò, pur avendo uno sviluppo pari soltanto al 3% del totale nazionale, la rete ferroviaria a servizio del porto di Genova fa fronte attualmente ad un traffico mercantile che si aggira sul 18% circa del movimento ferroviario nazionale. Si stima che il contributo lordo dato all'Amministrazione ferroviaria dal Compartimento di Genova

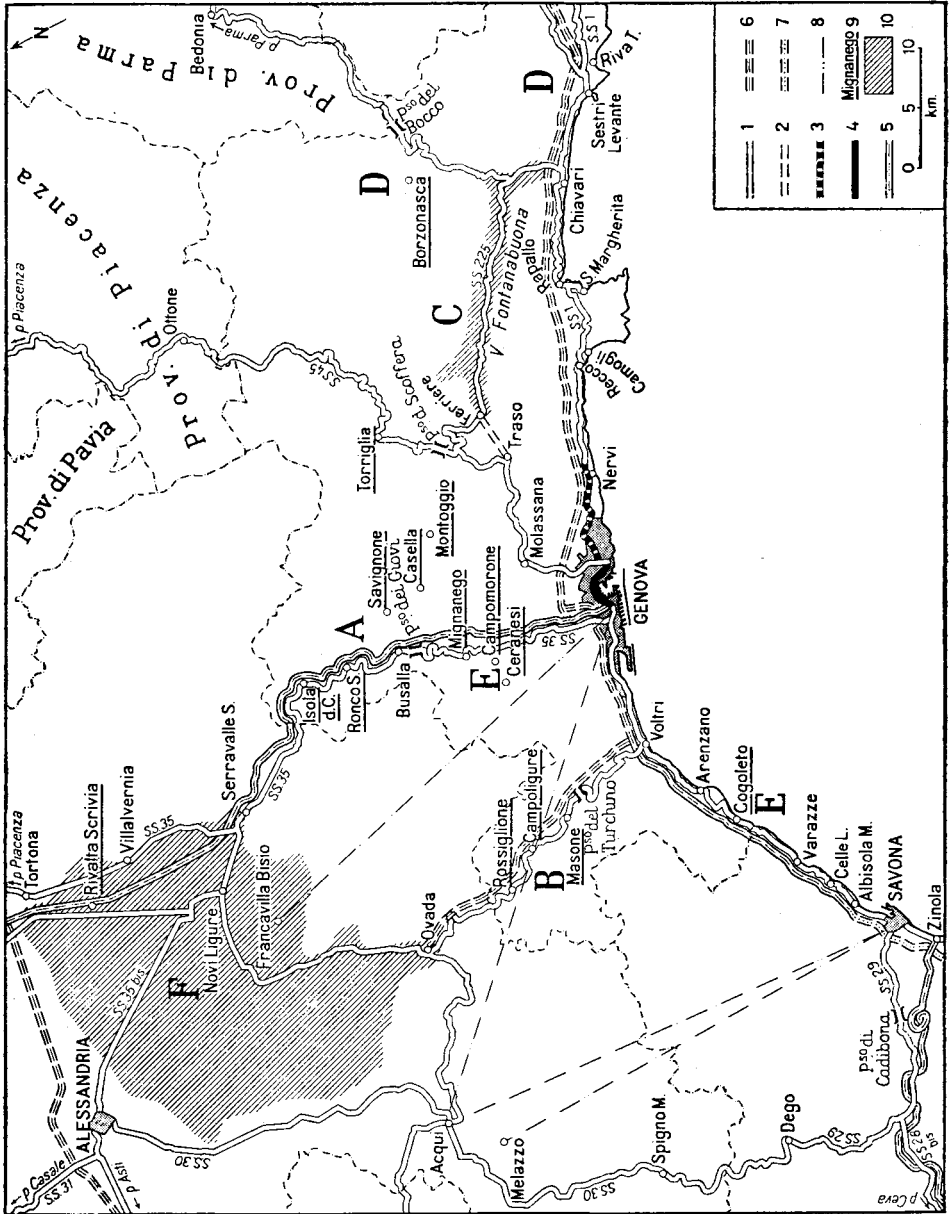


Fig. 1. — (Per la didascalia, v. p. seg.).

raggiunga il quinto circa degli introiti totali della stessa Amministrazione.

I progetti per modificare questa situazione sono numerosi. Uno di questi, forse il più interessante, riguarda la terza linea dei Giovi, cioè la direttissima Genova-Tortona, da collegare con il raccordo ferroviario di Voltri previsto nel piano regolatore del porto, che dovrebbe alleggerire il movimento della « Succursale », della vecchia linea dei Giovi e delle congestionatissime stazioni di smistamento del Campasso e di Novi. Altre opere interessanti la rete ferroviaria di Genova si riferiscono allo spostamento a monte ed al raddoppio del tratto da Genova-Voltri a Varazze (è stato costituito a questo scopo un Consorzio), al raddoppio del tratto da Varazze a Savona in nuova sede, al raddoppio del tratto da Savona a Ventimiglia, con parziali spostamenti a monte, ecc. La necessità di potenziare il funzionamento della linea Savona-Ventimiglia scaturisce dal fatto che questo tronco ferroviario rappresenta, com'è ben noto, una via di comunicazione di eccezionale importanza per il collegamento fra il porto di Genova ed i porti della Riviera di Ponente, collegamento che potrebbe in un prossimo futuro preludere alla creazione dell'auspicato « sistema portuale » ligure.

Se dopo le comunicazioni ferroviarie interessanti il porto di Genova si considerano quelle stradali, la situazione sembra ancora più precaria come conseguenza del fatto che alla rete stradale si richiedono delle prestazioni sempre più elevate. Ne segue che la circolazione stradale alle spalle del porto di Genova ha raggiunto valori di saturazione del traffico sconosciuti in qualsiasi altra zona della rete stradale italiana. Per esempio, secondo i dati forniti dalla Autostrade S.p.A. di Roma, risulterebbero transitati nel 1962 sull'autostrada Genova-Savona (km. 25,5) ben 2.959.000 autoveicoli, con una intensità di traffico pari a ben 337 autoveicoli all'ora. Ancora più critica è la situazione del traffico sull'auto-

Fig. 1. — COMUNICAZIONI STRADALI E FUNIVIARIE DEL PORTO DI GENOVA CON IL SUO RETROTERRA E ZONE DI INDUSTRIALIZZAZIONE. 1, strade principali; 2, collegamento stradale in progetto Traso-Ferriere; 3, strada pedemontana in corso di completamento; 4, strada sopraelevata in costruzione; 5, autostrade in esercizio; 6, autostrade in costruzione; 7, autostrade in progetto; 8, funivie in progetto; 9, nuclei di industrializzazione; 10, zone industrializzabili d'oltre giogo (F) e della Fontanabuona (C); A, B, D, E, altre zone da industrializzare (v. testo).

strada Genova-Serravalle (km. 50 circa), che, com'è noto, costituisce uno dei polmoni del porto di Genova. Nel 1962 transitarono su tale tronco 7.844.000 autoveicoli, dei quali 3.155.000 per passeggeri e 4.689.000 per merci. Questo movimento ha dato così origine al transito di 360 veicoli all'ora per le autovetture e di 555 veicoli all'ora per gli autocarri. In totale, dunque, 915 autoveicoli all'ora, con punte nei traffici sconosciute a qualunque altro tronco stradale italiano. Tutto sommato si deve concludere che l'autostrada più congestionata d'Italia è al servizio del porto più importante del nostro Paese.

Questa situazione ha fatto fiorire naturalmente numerosi progetti, in parte già realizzati, intesi a mettere riparo ad una situazione che in talune circostanze è diventata persino drammatica. Fra i progetti stradali in corso di esecuzione riguardanti il retroterra immediato del porto, da segnalare la costruzione della pedemontana a doppia corsia da Genova a Nervi, il miglioramento della viabilità urbana in Val Polcevera, i lavori di allargamento e di sistemazione del tronco della Strada Statale dei Giovi in Val Polcevera (Genova-Pontedecimo), mentre si progetta la costruzione di un tronco da Molassana a Sant'Olcese, per collegare la Val Bisagno con la Val Polcevera, le due zone di maggiore concentrazione industriale della nostra città.

Riguardano invece i collegamenti stradali del porto con il suo retroterra mediato il raddoppio, in avanzata fase di realizzazione, della camionale Genova-Serravalle, l'ammodernamento del tratto autostradale Genova-Savona, gli studi relativi al progetto autostradale Savona-Ventimiglia (km. 114,5), mentre, per quanto concerne il potenziamento delle comunicazioni del porto con la Riviera di Levante, va ricordato che una società concessionaria dell'IRI sta predisponendo la costruzione della cosiddetta « Autostrada Azzurra », Rivarolo-Sestri Levante, che dovrebbe essere portata a termine in breve tempo. Per il traffico Rivarolo-Rapallo i lavori sono per ora limitati all'impianto dei cantieri, mentre prosegue la messa a punto dei progetti relativi al tratto Rapallo-Sestri Levante, tratto che dovrebbe essere terminato alla fine del 1967 quale sezione autostradale ligure-toscana della E.1, cioè della grande linea di traffico internazionale approvata dalla Convenzione Internazionale di Ginevra del 16 settembre 1950.

A questi lavori di fondamentale interesse per le comunicazioni stradali del porto con il suo retroterra immediato e mediato, devono aggiungersi anche altre opere di notevole rilievo, quali quelle relative al miglioramento della Strada Statale n. 45 « della Val Trebbia », il progetto del traforo Traso-Ferriere (fig. 1), l'ammmodernamento delle strade statali n. 225 e 226, la realizzazione dell'autostrada Savona-Sassello-Acqui, che si ricollegherebbe all'autostrada del Turchino, cioè la Genova-Voltri-Ovada, progetto ripreso dopo dieci anni di attesa ed attualmente in fase di definizione del tracciato e del preventivo di spesa. Il porto di Genova è inoltre interessato a numerosi altri progetti « indiretti », la cui esecuzione dovrebbe indubbiamente accelerare il movimento del ganglio. Tale, per esempio, la progettata autostrada Torino-Piacenza, la quale incrociandosi a Tortona con la Serravalle-Milano realizzerebbe collegamenti continui fra Genova ed i maggiori centri industriali piemontesi ed emiliani, la Piacenza-Cremona-Brescia, prolungamento ideale della Strada Statale n. 45 « della Val Trebbia », l'autostrada della Cisa, e via discorrendo.

Occorre con tutto ciò riconoscere che, in quanto a comunicazioni stradali riguardanti il porto, le buone intenzioni hanno di fatto superato le necessità attuali anche più immediate. La buona volontà si è manifestata persino nella elaborazione di progetti relativi a speciali tipi di collegamento fra il porto ed il suo retroterra, come ad esempio la realizzazione di funivie transappenniniche (fig. 1), studiate per integrare i progetti relativi alle vie navigabili della Valle Padana. Allo scopo di realizzare collegamenti fra i sistemi navigabili Adriatico-Lago Maggiore ed i centri del Tirreno è stato istituito un Consorzio fra enti piemontesi e liguri per la costruzione di un porto fluviale ad Acqui, nel quale il traffico vi confluirebbe da Genova, oltre che attraverso le normali vie di comunicazione, tramite anche le accennate funivie.

Sebbene questi progetti non ricevano in blocco, tutto sommato, una incondizionata approvazione da parte delle classi commerciali ed industriali interessate, va con tutto ciò riconosciuto che il potenziamento delle comunicazioni fra il porto ed il suo retroterra non può eludere ormai un problema di fondo, quello cioè relativo alla specializzazione dei mezzi di trasporto in funzione della parallela specializzazione del traffico. Questo indirizzo si rivela già con

la realizzazione di numerose opere riguardanti il movimento del petrolio greggio, con la posa cioè di oleodotti i cui terminali saranno in Svizzera ed in Germania. E' infatti in fase di avanzata costruzione una rete di oltre 1000 km. di oleodotti per allacciare il porto di Genova, attraverso la Pianura Padana ed i trafori alpini, alle raffinerie di Aigle in Svizzera e di Stoccarda, Ingolstadt e Monaco in Germania. Inoltre si potenziano gli oleodotti che collegano il porto del petrolio di Miltedo con i depositi costieri di Val Polcevera. Per di più, siccome il porto di Genova è uno scalo che ha numerosi contatti con i medi e piccoli porti ad oriente ed a occidente della stessa Genova, in tema di specializzazione dei mezzi di trasporto vanno ricordati anche i progetti intesi a potenziare con servizi di cabotaggio particolarmente attrezzati il traffico costiero fra il porto di Genova ed i porti della Riviera di Levante e quella di Ponente, non esclusi naturalmente quelli di Imperia, Vado, Savona e La Spezia.

Il penultimo fattore di politica portuale considerato a numérateur della espressione impostata si riferisce all'organizzazione del porto e del lavoro portuale (O). E' chiaro che quanto più l'organizzazione portuale è aderente alle necessità del traffico e quanto più le rese del lavoro aumenteranno, tanto meglio il ganglio assolverà alle sue funzioni di saldatura fra i traffici terrestri e quelli marittimi.

Per quanto concerne l'organizzazione della gestione portuale non è inutile ricordare come per Genova, e ciò è avvenuto per gli altri maggiori scali italiani, sia stato prescelto a suo tempo un tipo intermedio fra la gestione latina, nella quale prevale la potestà delle autorità centrali, e quella anglosassone, a funzionamento autonomo. La direzione amministrativa del porto si concentra infatti in un Ente fondato nel 1903, il Consorzio Autonomo del Porto di Genova, nel quale intervengono rappresentanti dello Stato, di Enti parastatali e di privati interessati al funzionamento dei servizi portuali (1).

(1) Organi del Consorzio sono: il Presidente, di nomina governativa, e l'Assemblea Generale, alla quale partecipano, oltre al Presidente del Consorzio, funzionari dello Stato, come il Direttore marittimo, i rappresentanti dei Ministeri del Tesoro, dei Lavori Pubblici e dei Trasporti, il capo della Circonscrizione doganale di Genova, il Direttore compartimentale delle Ferrovie dello Stato, l'Ispettore provinciale del lavoro. Alle deliberazioni dell'Assemblea partecipano pure i rappresen-

Le funzioni del Consorzio, che avrà una durata sino al 30 giugno 1984, riguardano in particolare la costruzione, la manutenzione ordinaria e straordinaria, in luogo dello Stato, delle opere portuali, l'escavazione del fondo, l'illuminazione e la pulizia delle calate, la gestione e la manutenzione dei segnali marittimi (fatta esclusione del faro principale, la Lanterna), la costruzione di nuovi impianti ferroviari (la cui manutenzione è invece devoluta alle Ferrovie dello Stato), la gestione di magazzini ed impianti meccanici, l'approvazione per concessioni demaniali nell'ambito della giurisdizione territoriale del Consorzio, giurisdizione che si estende da Punta Vagno al torrente Varenna (Pegli), la costruzione, gestione e manutenzione dell'aeroporto di Genova-Sestri. E' pure di competenza consortile la gestione del servizio di rimorchio delle navi, svolto dalla Società Rimorchiatori Riuniti, e del servizio di ormeggio, svolto dal Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova. E' invece escluso dalla sfera delle competenze consortili il servizio di pilotaggio, che dipende dalla Capitaneria di Porto.

Un settore fra i più delicati, e per questo se ne fa un cenno a parte, nel quale il Consorzio del Porto svolge la sua opera, è senza dubbio quello relativo alla disciplina ed alla tutela del lavoro portuale e delle sue tariffe. Dobbiamo a questo proposito riconoscere che con la costituzione del Consorzio il periodo di anarchia funzionale del lavoro, anarchia che era esplosa persino in clamorosi processi, durante i quali l'opinione pubblica apprese scandalosi particolari sul reclutamento della mano d'opera portuale, si conclude. Attualmente i lavoratori addetti al movimento delle merci del porto di Genova, come avviene del resto nei maggiori porti italiani, sono raggruppati in Compagnie, che per il porto di Genova sono, per il movimento commerciale, la Compagnia Unica Lavoratori delle Merci Varie, con oltre 3000 iscritti, e la Compagnia Carboni Minerali «Pietro Chiesa», con circa 200 iscritti.

La Compagnia Unica dei Lavoratori delle Merci Varie è una

tanti delle province, dei comuni e delle Camere di commercio di Genova, Milano e Torino, i rappresentanti dei datori di lavoro, dei prestatori d'opera e funzionari statali in funzione di revisori dei conti. A questa Assemblea Generale si affianca l'opera di comitati vari e di una commissione consultiva costituita da rappresentanti di vari enti pubblici e privati. Le deliberazioni di questi organi, comprese quelle relative al bilancio, sono soggette al controllo di sola legittimità da parte del Prefetto di Genova.

cooperativa di natura privatistica a carattere societario, dotata di personalità giuridica. Conformemente al Codice della Navigazione ed al Regolamento sull'ordinamento del lavoro nel porto di Genova, la Compagnia, pur amministrando il lavoro sociale al quale devono essere affidate monopolisticamente le operazioni di sbarco e imbarco, tiraggio e stivaggio delle merci, non assume con ciò la veste di datrice di lavoro.

L'iscrizione nei « ruoli » tenuti dal Consorzio del Porto è subordinata a determinati requisiti. In generale i lavoratori iscritti al ramo carboni sono sufficienti per le operazioni di sbarco del minerale, mentre ciò non avviene per le merci varie. Quindi esistono elenchi, o « ruoli », anche per i portuali « occasionali », che vengono « chiamati » quando tutti gli operai di ruolo sono stati avviati al lavoro.

Non si deve credere che quella degli « occasionali » sia una soluzione di ripiego, da adottare in particolari momenti di emergenza: in realtà questi operai occasionali assumono la parte più importante, e in generale anche la più ingrata, del lavoro in porto. Per esempio, nel 1962 oltre il 72% delle giornate di lavoro effettuate in porto ha riguardato gli operai occasionali.

Oltre alle due Compagnie per il lavoro commerciale, ne esiste una terza, per il lavoro del Ramo Industriale (riparazione navi), Compagnia che amministra la mano d'opera specializzata per le operazioni meccaniche a bordo delle navi. Nel 1939 il Consorzio, avvalendosi delle sue potestà normative, riconobbe la Compagnia del Ramo Industriale, la quale, come le altre due, svolge la sua attività in regime di esclusiva, servendosi a questo scopo non solo di operai di ruolo ma anche di avventizi « occasionali » (nel 1962 le giornate degli avventizi occasionali sono state il 62% delle complessive giornate lavorate dal ramo industriale). Quando una nave ha bisogno di riparazioni o entra in bacino per essere trasformata, l'impresa appaltatrice si avvale di due diverse maestranze, quella cioè di officina e quella di bordo, la quale metterà in opera i pezzi approntati in officina. Questa maestranza procede anche a lavori di pulitura, coloritura, picchettamento, e così via.

Questa divisione di lavoro, con una parte in regime di esclusiva, se ha dato i suoi frutti dopo la conclusione del conflitto, quando la scarsità di naviglio indusse gli armatori a rendere

efficienti anche le navi più dimesse, rivelò invece preoccupanti carenze quando subentrò la concorrenza industriale di altri porti, specie dell'Europa occidentale, che stavano organizzandosi. Il problema dei costi, che non poteva ormai più essere trascurato, si fece ad un certo momento così acuto da indurre gli stessi armatori genovesi a mandare a revisionare le loro navi nei cantieri di altri porti, perché costava meno servirsi di terzi che non utilizzare le proprie attrezzature affidate per i lavori di bordo ad altre maestranze, quali quelle della Compagnia del Ramo Industriale.

L'organizzazione del lavoro portuale, sia nel ramo commerciale che in quello industriale, presenta dunque nel porto di Genova pregi e difetti non trascurabili. I pregi consistono nel fatto che il vecchio regime incontrollato, e quindi costellato di abusi, per l'arruolamento dei lavoratori portuali ha avuto termine con l'organizzazione in Compagnie dei lavoratori stessi. I difetti consistono nel fatto che, almeno secondo taluni, nessuna categoria sindacale dovrebbe godere nei porti di condizioni di esclusiva, specie in quegli scali che per ragioni di concorrenza hanno fondamentali necessità di funzionare rapidamente e bene. Così non si concepisce che imprese che hanno la possibilità di valersi di personale proprio, stabilmente retribuito, debbano ricorrere ad altre maestranze, magari meno esperte e allenate a determinate operazioni.

La necessità di snellire il movimento nel porto ha così sollevato da tempo lo spinoso problema collegato a questa organizzazione della mano d'opera portuale: il problema è noto come quello degli accosti preferenziali e delle autonomie funzionali. L'accosto preferenziale si riferisce alla concessione, da parte del Consorzio del Porto, a società di navigazione o ad agenzie marittime di tratti di banchina ad uso esclusivo, mentre con la formula dell'autonomia funzionale si tende a consentire a taluni utenti del porto l'uso delle attrezzature di loro proprietà a mezzo di propri dipendenti, senza cioè dover ricorrere ad altro personale, come quello delle Compagnie Uniche. Tale autonomia funzionale si vedrebbe applicata con particolare utilità ad alcuni settori tipici del porto, ad esempio al Deposito Franco. Si ricorda infatti come funzionasse per il Deposito Franco una famosa compagnia di portuali, quella « Caravana », che dopo la seconda guerra mondiale venne disciolta e sostituita con i lavoratori della Compagnia Unica. Ora tale sostituzione non ha dato

i frutti sperati, perché il costo di transito in Deposito Franco dei generi coloniali risulta pressoché il doppio di quello per le stesse operazioni svolte in taluni porti concorrenti anche prossimi, come Livorno e Savona. L'autonomia funzionale, si sostiene, oltre ad evitare questi inconvenienti, avrebbe, con l'accosto preferenziale, il non trascurabile vantaggio di rafforzare i legami armatoriali con il porto di Genova, realizzando così per il porto stesso traffici tendenzialmente garantiti.

Questo orientamento ha trovato naturalmente aspra opposizione da parte dei lavoratori portuali, i quali difendono il loro monopolio attuale puntando sul carattere di pubblica utilità dei grandi porti nazionali, come il porto di Genova, e sostenendo che l'autonomia funzionale sarebbe un tentativo di privatizzazione incompatibile con la vigente struttura giuridica dell'organizzazione del lavoro in porto. L'accosto preferenziale porterebbe inoltre, gradualmente, alla creazione di compagnie privilegiate, le quali finirebbero con l'escludere dai traffici del porto le compagnie prive di tali accosti preferenziali, accrescendo in tal modo il monopolio portuale a beneficio di pochi e a danno di molti.

Cosicché per ora, in vista anche del fondamentale principio che la nave che arriva prima ha diritto di precedenza all'accosto, l'indirizzo adottato è stato quello di soprassedere alla concessione di accosti preferenziali, pure in considerazione del fatto che tali concessioni non possono eludere talune necessità di spazi che in realtà per ora non sono reperibili.

Un altro grosso problema riflettente l'organizzazione del lavoro portuale riguarda a Genova la distinzione funzionale degli sbarchi e degli imbarchi. Al contrario di quanto avviene nei maggiori porti stranieri, a Genova la distinzione fra coloro che possono compiere operazioni di sbarco e quelli che possono provvedere all'imbarco è perentoria. Ciò è stato riconosciuto da un decreto consortile del 1948, con il quale si stabilì che il movimento di sbarco e di imbarco delle merci fosse demandato rispettivamente a due distinte compagnie, e cioè, per lo sbarco, alla società Imprese Marittime Riunite (IMAR), che controlla il 90% circa del movimento da nave a banchina, e alla SISA (Sbarchi Imbarchi Servizi Ausiliari), che si interessa del traffico residuo, e, per l'imbarco, alla Società

per Azioni Imbarchi (SAI), la quale ha l'esclusiva per i lavori relativi al movimento delle merci dalla banchina alla nave (2).

In base a questa organizzazione, le imprese assumono alle loro dipendenze per le operazioni di sbarco, imbarco e trasbordo delle merci i lavoratori delle Società ricordate. La mano d'opera è naturalmente specializzata (scaricatori, gruisti, barilai, cassai, pesatori, marcatori, ecc.). Le imprese non posseggono di regola magazzini, che sono di proprietà delle società di navigazione e del Consorzio, oppure, come nel caso dei magazzini generali, appartengono ad imprese di deposito. Magazzini particolari sono le chiatte, gestite od affittate dalle imprese.

Questa duplicità di interventi per movimenti che riguardano una stessa nave non può naturalmente non produrre i suoi inconvenienti. Per quanto quest'ordine di cose sia il risultato di situazioni di emergenza che si sono profilate con la conclusione del secondo conflitto mondiale, taluni vedono in questa separazione delle operazioni di sbarco e di imbarco delle merci una delle cause della difficile coesistenza delle funzioni pubbliche del porto con le necessità del commercio dei privati imprenditori.

Tutto sommato, il funzionamento in regime di esclusiva del lavoro portuale suscita qualche perplessità. Si ricorda infatti che varie compagnie di navigazione, ad esempio l'Italia, il Lloyd Triestino, l'Adriatica, la Linea Costa, gruppi armatoriali stranieri, olandesi, britannici o canadesi, hanno provveduto alla costruzione in porto di importanti e moderni magazzini, ma hanno dovuto ricorrere per il movimento e la custodia delle merci negli stessi loro magazzini a personale organizzato dalle Compagnie dei lavo-

(2) Anteriormente alla seconda guerra mondiale agivano nel porto di Genova diverse imprese per lo sbarco ed una sola per l'imbarco, la Calatimbar, corrispondente ad un dipresso alla odierna SAI.

Le distruzioni operate dalla guerra fecero sì che al termine delle ostilità le imprese si trovarono nella impossibilità di poter funzionare isolatamente. Si coalizzarono allora nell'EGIS (Ente Gestione Sbarchi e Imbarchi) che agli monopolisticamente come impresa fiduciaria del Consorzio e degli Alleati. Si formò allora un « pool » delle chiatte ancora efficienti.

Successivamente, dopo un breve periodo di libero esercizio per i servizi di sbarco ed imbarco con la costituzione di un albo di imprese autorizzate a tali operazioni, il 1° agosto 1948 venne costituita la SAI, che assunse responsabilmente i servizi di imbarco delle merci in partenza dal porto. Nel 1949 l'EGIS venne liquidata, mentre nello stesso anno furono decretate nuove norme per l'esercizio dei servizi di sbarco delle merci varie.

ratori portuali, ciò che ha suscitato parecchi dubbi sull'efficacia dell'ordinamento del porto.

Infine, con la possibilità di realizzare anche per il porto di Genova un sistema portuale con gli altri porti della costa ligure, il quale consenta un acceleramento delle funzioni portuali, si prende in considerazione l'ultimo fattore positivo riguardante la velocità V del ganglio impostata dalla espressione.

Tre infatti sono le possibili vie che possono seguirsi per la soluzione del problema spaziale del porto di Genova: ingrandire fisicamente il porto, migliorare l'utilizzazione dello spazio esistente, il che porta indirettamente ad ingrandire il porto, ed infine cercare di realizzare un sistema fra i vari porti liguri.

Ma, per quanto se ne sia parlato e se ne parli, la realizzazione di un sistema fra i porti liguri, da più parti auspicato (per es. da F. Milone), presenta allo stato dei fatti qualche difficoltà. Tale sistema, che pianificherebbe in senso positivo il movimento del porto di Genova, non può eludere un grosso problema, quello cioè della creazione fra i vari porti di una efficiente rete di comunicazioni, ciò che purtroppo è stato sino ad oggi ben lungi dall'essere compiuto. Questo riguarda in particolare il porto della Spezia, perché, se fra Genova e Savona si potrà addivenire presto a buone realizzazioni relativamente alle comunicazioni fra i due porti, per quanto concerne il porto spezzino tale possibilità è subordinata alla costruzione dell'autostrada Genova-Sestri Levante-Livorno, che annullerebbe l'attuale isolamento del porto determinato dal diaframma del massiccio del Bracco.

Indubbiamente, a parte le varie opinioni che su questo punto si possono avere, la creazione di un sistema portuale va studiato per i porti liguri nella sua complessità e soprattutto nella sua interezza. Il piano, cioè, va preordinato specialmente in funzione della possibilità di predisporre dei sistemi di comunicazioni che allo stato dei fatti rendono la realizzazione del sistema portuale, almeno per quanto concerne il settore orientale della costa ligure, quanto mai ipotetico.

In tema di politica portuale, nella valutazione cioè di quelle componenti che condizionano la velocità del ganglio, occorre tenere presente anche i fattori il cui sviluppo si risolve in defini-

tiva in un rallentamento delle funzioni di saldatura del ganglio stesso.

Fra questi fattori, che sono quelli messi in evidenza a denominatore della ricordata espressione, occorre accennare in primo luogo allo sviluppo quantitativo del traffico, sviluppo che non potrà che rallentare, specie in fase di saturazione del ganglio, la velocità di smistamento del traffico nel porto.

Ora il porto di Genova si trova proprio in questa situazione. Il suo movimento tocca infatti ogni anno un record. Tale, ad esempio, è quello per il 1962, con un tonnellaggio di merci sbarcate ed imbarcate pari a ben 28.059.753 tonn.

Questo sviluppo del traffico impegna naturalmente in modo sempre più considerevole le banchine del porto. L'intensità del traffico per metro lineare di banchina sta raggiungendo cifre incredibili. Dal 1952 ad oggi tale traffico è triplicato, salendo da tonn. 503 a ben tonn. 1595 del 1962 (tab. 2) per metro lineare di banchina.

Questa congestione sarebbe in definitiva, secondo taluni, una crisi di crescita dovuta allo sviluppo delle funzioni portuali, ma tale opinione, che alla luce dei ricordati indici parrebbe più che giustificata, viene invece da altri contestata.

Scendendo all'analisi delle cifre riguardanti le componenti del movimento commerciale nel porto di Genova risulta infatti che in realtà l'aumento del traffico è dovuto quasi esclusivamente agli sbarchi degli oli minerali alla rinfusa (indice per 1962, fatto il 1953 = 100, 535), al movimento del molo Nino Ronco dell'Italsider (indice per il 1962: 584) e ai bunkeraggi e provviste di bordo (indice per il 1962: 441), mentre risultano inferiori alla media del movimento complessivo del porto (313) gli indici relativi alle merci in colli e numero (indice per il 1962: 164), al carbone (indice per il 1962: 81) e al movimento delle altre rinfuse, Italsider esclusa (indice per il 1962: 250).

Ora, se è spiegabile la contrazione degli indici relativi al carbone o alle altre rinfuse, dato che da quest'ultima voce è esclusa l'Italsider, si spiega meno la modesta ascesa del movimento relativo alle merci in colli e a numero, movimento salito tra il 1950 e il 1962 da 2.485.000 tonn. ad appena 3.831.000 tonn.

Dunque, se si esclude la funzione industriale, cioè di miniera del porto, per il resto va riconosciuto che la situazione attuale del

**DINAMICA DELL'INTENSITA' DEL TRAFFICO PER METRO LINEARE
DI BANCHINA NEL PORTO DI GENOVA.**

(Statistiche del *Consorzio Autonomo del Porto di Genova*)

Anni	Sviluppo delle banchine (in metri lineari)	Movimento commerciale totale (in migl. di tonn.)	Intensità del traffico per metro lineare di banchina
1876	3500	953	273
1888	6456	3080	477
1891	7709	4004	519
1895	7709	3862	501
1900	7709	4902	636
1913	9200	7837	886
1928	12.100	8673	729
1952	20.141	8149	503
1962	22.413	28.060	1595

traffico non è poi così brillante come qualche ottimista è indotto a pensare. Le crisi di congestione, quindi di minore produttività del porto, devono evidentemente aver provocato qualche falla, in altre parole qualche dirottamento del traffico, dirottamento che è comprensibile per quelle correnti che non trovano nel porto di Genova un punto di richiamo o di obbligato passaggio, com'è il caso delle materie prime industriali.

Un secondo fattore il cui sviluppo si riflette negativamente per l'efficienza del ganglio è rappresentato dalla struttura e dalla varietà delle correnti che confluiscono nel porto. Infatti, mentre prima della guerra le navi che giungevano in porto recavano in generale carichi notevoli, dopo il secondo grande conflitto è stata notata una evoluzione nella struttura dei traffici, nel senso che le navi, specie straniere, sbarcano od imbarcano quantità sempre più piccole di merci. Quindi, mentre prima della guerra 2-3 mila tonn. di mercanzie venivano portate da 1-2 navi, attualmente lo stesso tonnellaggio viene trattato da 4-5 navi, spesso sottoposte ad orari obbligati. In tali condizioni è naturale che il movimento del traffico rallenti in dipendenza del fatto che, al contrario di quanto avviene per il movimento delle merci di massa, per le piccole partite è difficile, se non impossibile, l'impiego di attrezzature atte a razionalizzare e quindi accelerare i movimenti.

L'ultimo fattore di politica portuale preso in considerazione dalla espressione, fattore particolarmente importante per il porto di Genova, si riferisce, come abbiamo ricordato, alle agitazioni sindacali.

Data l'organizzazione del lavoro in porto, le agitazioni sindacali, quando si manifestano concretamente, non solo annullano del tutto qualsiasi attività, ma giungono quasi sempre a colpire il movimento portuale nelle sue fasi più critiche per le navi appena giunte od in attesa di partire.

A questo proposito non è senza significato ricordare come per effetto di quelle agitazioni si verificano curiose conseguenze, che non contribuiscono certamente a migliorare la situazione. Infatti, non appena la crisi sindacale è sbloccata, gli operatori sono indotti a pagare qualunque compenso straordinario pur di liberare le navi dalle prolungate e spesso imprevedute soste dovute a questa causa. Ne segue così che i portuali finiscono per manipolare in regime di paga straordinaria le merci che avrebbero dovuto trattare nell'orario normale di lavoro, cioè con paga normale. In definitiva tali agitazioni si risolvono per i portuali non con una perdita — come avviene per gli operai degli stabilimenti che non percepiscono il salario delle giornate di sciopero — ma con utile netto. Ne segue che per questa, come del resto per altre intuitive considerazioni, gli scioperi in porto sono particolarmente temuti specie per il marasma e la confusione che viene a determinarsi non appena la agitazione si conclude ed il lavoro viene ripreso.

2. *I problemi del « ganglio » portuale.* — Per tutti questi motivi il porto di Genova viene considerato in definitiva un porto lento, comparativamente almeno agli scali dell'Europa nord-occidentale, la cui efficienza viene talora assunta come termine di paragone. Per esempio, nel numero 198 del 1962 del rapporto « Westinform » si legge che, mentre per lo scarico delle petroliere si richiede una permanenza media delle navi di giorni 11,1 ad Anversa e di giorni 12,3 ad Amsterdam, per Genova la permanenza è salita nel 1962 a giorni 12,8. Nello stesso anno 1962, per lo scarico di grano e rottami, la permanenza media è stata nel porto di Amburgo di giorni 5,8, nel porto di Anversa di giorni 9,1, nel porto

di Amsterdam di giorni 11, 4 contro un primato, negativo, per il porto di Genova di giorni 19,2.

In tali condizioni le accuse di lentezza rivolte periodicamente al porto di Genova trovano dunque giustificazione. Ora un porto lento è anche un porto caro, perché le saldature del ganglio, per essere funzionali, devono essere rapide. Le operazioni che si compiono nei porti comportano per la nave delle soste che l'armatore ha tutto l'interesse di ridurre quanto più è possibile. Quando una nave è in porto perde le sue caratteristiche funzionali, che sono quelle di navigare, per diventare un comune ma costosissimo magazzino. Un noto scrittore di cose marittime, il Vecchi, sottolineava già nel 1911 quanto costasse comparativamente di più per una nave lo stare in porto che non navigare (3). Le spese attribuite al giorno di mare sono infatti tutte utili, mentre quelle dovute al giorno di terra sono in gran parte passive. Si stima che attualmente una sosta in porto può costare ad una nave, a seconda del tonnellaggio, dalle 500.000 alle 600.000 mila lire, ma può salire ad oltre 10 milioni per le navi di maggiore capacità.

E' naturale quindi che le compagnie di navigazione e gli armatori cerchino di evitare quanto più è possibile i porti lenti, e, quando siano obbligati a far toccare dalle loro navi questi porti, esigano sovvenzioni più consistenti o noli più elevati. Ora questo maggior costo non dipende tanto dalle somme che in via assoluta le navi lasciano nei porti, perché un porto può essere costoso anche se fa pagare relativamente poco, quanto dal fatto che per mancanza di attrezzature o per disorganizzazioni varie le navi sono obbligate a sostare un tempo maggiore di quello previsto o mediamente necessario (4).

(3) A. V. VECCHI (JACK LA BOLINA), *Il mare d'Italia, i suoi prodotti e la sua ricchezza*. Bologna, Zanichelli, 1911; cfr. p. 88.

(4) Il Comm. L. Luiggi, già ingegnere capo del Genio Civile, il quale, prima di recarsi nella Repubblica Argentina per costruire il porto Belgrano a Bahía Blanca, contribuì nel 1895, con lavori magistrali, allo studio dei provvedimenti necessari a soddisfare le necessità del traffico nel porto di Genova, ricordava come in questo porto ci si appagasse di un primato del tutto apparente, quello cioè « il cui soggiorno costava meno alle navi perché le tasse portuarie erano fra le più basse del mondo ». Il già citato Vecchi (*op. cit.*, p. 88) ricordava ancora nel 1911 come i concittadini dimenticassero l'aurea sentenza formulata da A. Parodi, al quale il porto di Genova tanto doveva: « Non sono i porti in cui si pagano piccolissimi diritti marittimi quelli che la navigazione ed il commercio trovano più economici, ma quelli ben sistemati ».

Ne segue che la vecchia accusa che si rivolge al porto di Genova di essere caro, sollevando in tal modo problemi di tariffe, non si porrebbe perché in definitiva il problema è piuttosto di velocità che non di costi portuali. Infatti si potrebbe dimostrare, tariffe alla mano, che il porto di Genova non è tutto sommato più costoso di altri porti, ma in definitiva lo diventa perché le navi devono fermarsi per periodi troppo lunghi nei confronti delle soste medie che si registrano in altri porti della stessa importanza. Ma si sa che il funzionamento del porto di Genova è una vecchia tradizione, vi si lavora in un determinato modo, vi lavorano in un determinato modo le imprese, vi lavorano in un determinato modo gli spedizionieri, ogni categoria di operatori vi conserva abitudini, usi, costumi e tradizioni assai difficili da modificare o da aggiornare.

L'amara conclusione su questo punto è che i porti lenti e congestionati provocano aumenti nei costi portuali, e tali aumenti si riversano sul prezzo delle materie prime, ciò che provoca in definitiva un'ascesa del costo della vita. Se un porto è lento, le stesse riduzioni nelle tariffe finiscono per diventare una mera illusione, specie quando l'incidenza delle operazioni di banchina salgono, come nel porto di Genova, al 35-40% del costo complessivo dei trasporti marittimi.

Questo della lentezza non è tuttavia un problema esclusivamente genovese, perché in generale gli armatori hanno sempre lamentato l'alto costo dei porti in generale, proprio in dipendenza della loro lentezza. Ora questi danni risultano tanto più sensibili quanto più la tecnica appresta navi sempre più veloci, con attrezzature per l'imbarco e lo sbarco sempre più idonee ai traffici per i quali sono destinate. Ma tutto il danaro e lo spirito di intraprendenza rivolti al perfezionamento delle navi risultano in definitiva sprecati quando si perde per la lentezza dei porti il tempo risparmiato in navigazione. I danni conseguenti vengono riversati

Fra i motivi di delusione per il porto di Genova si cita pure l'organizzazione doganale, che lascerebbe a desiderare. Un'operazione doganale d'importazione consta attualmente di circa 11 operazioni distinte, che è difficile espletare nell'orario normale, con conseguenti necessarie operazioni fuori orario, quindi a tariffe straordinarie, che si traducono in un aggravamento dei costi di sbarco. Per questa ragione taluni asseriscono che, tutto sommato, i grandi nemici della prosperità italiana sono, oltre ai porti, anche le dogane, o almeno la loro attuale organizzazione.

naturalmente dalla compagnia di navigazione sui propri clienti. La necessità, che può essere in talune condizioni anche impellente, di soddisfare qualsiasi richiesta dei lavoratori portuali pur di far presto, fa rincarare la merce trasportata ed il maggior costo viene riversato sul pubblico, che in definitiva è quello che paga (5).

Ora, se possono farsi stime approssimative sui danni diretti relativi a tale lentezza dei porti, estremamente difficile, se non impossibile, è valutare quelli indiretti, specie quando si tratti di grandi scali di interesse nazionale, come appunto quello di Genova, attraverso il quale passa di regola un quinto circa (esattamente il 19,5% nel 1962 contro il 7,6% del porto di Napoli, il 7,3% del porto di Venezia e così via) del commercio estero italiano.

In simili circostanze ogni sforzo volto al miglioramento del funzionamento dei maggiori porti, come quello di Genova, rappresenta uno dei possibili freni contro l'aumento del costo nella vita, e costituisce un diretto vantaggio per la collettività nel suo complesso.

3. *Il problema industriale a Genova.* — Ma non è tanto sulle conseguenze relative ai riflessi nazionali delle varie inefficienze del porto di Genova, il cui discorso porterebbe troppo lontano, che ci intratterremo in questo scritto. I problemi sui quali circoscriviamo la nostra attenzione sono piuttosto quelli relativi alle funzioni del porto quale terzo vertice del triangolo industriale Torino-

(5) Porto lento, nei confronti almeno di quelli continentali, sarebbe il porto di Londra. Nelle relazioni annuali degli armatori si leggono periodiche lamentele sulla insufficienza dei porti inglesi. I porti australiani costituiscono poi il maggiore esempio di lentezza perché, fatta eccezione per i postali che viaggiano ad orari fissi e trasportano quantità relativamente modeste di merce, per le altre navi che dall'Inghilterra si recano in Australia si perdono in un anno circa quattro settimane di navigazione per l'inefficienza dei porti australiani nei confronti degli altri porti del mondo.

Porti lenti sarebbero, contro ogni aspettativa, anche quelli americani, comparativamente almeno a quelli europei. Nei porti americani si lavora prevalentemente con i mezzi di bordo perché il funzionamento delle gru di banchina vi è ostacolato da vari fattori.

Naturalmente vi sono anche porti rapidi, come ad esempio quello di Anversa. Non meno celeri sarebbero i porti polacchi, per i quali si stabiliscono addirittura piani nazionali per lo sveltimento del lavoro. In Polonia esistono organizzazioni intese a risvegliare l'inventiva popolare per razionalizzare il lavoro portuale. La regola generale è di suddividere le operazioni di carico e di scarico in fasi elementari, affidando l'esecuzione di tali fasi ai mezzi più idonei. In questo modo si possono raggiungere punte elevate sia allo sbarco che all'imbarco della merce.

Milano-Genova, vertice che si polarizza a Genova nel non meno noto triangolo Genova-Voltri-Pontedecimo, che si è potenziato appunto con la trasformazione delle funzioni del porto dalle emporiali alle minerarie, concreta realtà dunque non solo per il retroterra padano, ma anche per l'entroterra ligure.

E' ben noto, infatti, come i problemi collegati alla industrializzazione dell'entroterra portuale siano sorti a Genova in tempi abbastanza recenti, appunto per effetto delle ricordate funzioni di miniera assunte dai traffici del porto.

Nel passato, infatti, e grosso modo sino attorno alla metà del secolo scorso, i Liguri furono scarsamente sollecitati verso attività industriali che non fossero quelle dipendenti dall'esercizio della navigazione (ferramenta, chiodatura, attrezzature navali varie, ecc.), così che le poche officine artigianali distribuite attorno alla città soddisfacevano le esigenze industriali di quasi tutta la regione (6). Le industrie siderurgiche, che conosceranno in seguito così vasti orizzonti, si limitavano allora al trattamento del minerale proveniente dall'Elba, il quale minerale, arricchito con rottami di ferro vecchio e ghisa, veniva lavorato nei bassi forni « catalani » che funzionavano nei dintorni della città. Il lavoro di forgiatura veniva compiuto in tali forni per mezzo di magli medi e pesanti.

Ma in dipendenza delle note vicende economiche e politiche successive, anche il retroterra diretto del porto di Genova doveva potenziarsi per effetto dell'industrializzazione del Piemonte e della Lombardia, ciò che provocava di riflesso l'industrializzazione appunto della stessa Liguria.

(6) Nel periodo aureo del Portofranco della Repubblica Genovese la franchigia portuale era concessa per un tempo indefinito per le merci che restavano a bordo, mentre era limitata a soli 18 mesi (12 mesi per i salumi) per le merci che venivano sbarcate. Il problema dello spazio era quindi acuto anche allora per il porto di Genova.

Sotto il profilo industriale poi numerose erano le proibizioni sancite contro ogni manipolazione delle merci in porto, specie in Portofranco. Per i vecchi genovesi, la funzione del porto si esauriva puramente e semplicemente con il commercio, che assorbe meno spazio che non le attività manifatturiere. Tale indirizzo non ebbe mai eccezioni, e gli stessi « forestieri » che si trasferivano nel territorio della Repubblica per profittare della franchigia portuale potevano, sotto l'egida di essa, esercitare qualsiasi attività commerciale, ma giammai un'arte od industria. Per i Protettori delle Compere di San Giorgio le merci che arrivavano in porto dovevano restare quelle che erano, essendo le poche manipolazioni consentite, limitate alla tintura dei panni, e ciò probabilmente per favorire un'industria tintoria allora assai fiorente (v. il lavoro dello scrivente sul *Portofranco della Repubblica Genovese - basi storiche e geografiche*. Genova, Arti Grafiche Peirano, 1948; cfr. pp. 19-20).

Questa evoluzione diede luogo in un primo tempo a considerevoli affermazioni dell'industria siderurgica, insediatasi in Val Polcevera, la quale, anche per lo sviluppo di attività complementari, assunse con il tempo una fisionomia spiccatamente industriale (la Valle dell'Acciaio), al punto da fornire nel 1962, con 302.000 tonn., il 25,5% della ghisa, acciaio e laminati a caldo prodotti in Italia (secondo i dati dell'Assider, con 1.073.000 tonn., il 31,9% della produzione di ghisa comune da acciaieria, con 2.211.000 tonn., il 23,2% dell'acciaio grezzo, con 1.985.000 tonn., il 26,9% della produzione di laminati a caldo).

Lo stabilimento di Cornigliano Ligure costituisce attualmente il nucleo centrale della produzione siderurgica ligure. L'88% dell'acciaio, l'85% dei laminati a caldo, ed il 100% della produzione della ghisa in Liguria sono prodotti da quell'impianto, che, con l'attuazione, avvenuta dopo la guerra, del Piano Sinigaglia, è stato potenziato e continua a svilupparsi con lavori che si estendono anche sul piano marittimo, ad esempio la costruzione di una nuova banchina sulla destra del Polcevera che sostituirà il molo Nino Ronco, il quale, avendo ricevuto nel 1962 quasi 3 milioni di tonn. di materie prime (10,2% del traffico complessivo del porto di Genova) ha raggiunto ormai il suo limite di saturazione. Il nuovo molo, studiato con particolari accorgimenti, sarà dotato delle più moderne attrezzature e consentirà l'attracco a navi fino a 60.000 tonn. di stazza lorda.

L'industria siderurgica si è affermata dunque in prossimità del porto non solo per le cause naturali dipendenti dalla rendita ubicazionale delle aree così situate, ma anche per il parallelo potenziarsi della costruzione navale in ferro. Sebbene l'industria navale fosse a Genova tradizionale, tuttavia occorre riconoscere che i liguri furono piuttosto riluttanti ad abbandonare la costruzione navale in legno per sostituirla con quella in ferro che si stava affermando in altri paesi.

Ma una volta adottato questo nuovo sistema di costruzione, l'industria siderurgica si presentò come un efficiente complemento di questa attività, così che oggi i Cantieri Ansaldo sono in grado di partecipare annualmente con il 30-50% alla impostazione in Italia di nuove costruzioni navali. Nel 1962, con 1.191.950 tonn. di stazza lorda, l'Ansaldo ha infatti totalizzato il 41,32% delle

impostazioni in Italia di nuove navi. Secondo i dati del Registro Navale riferentisi alla costruzione di natanti sopra le 100 tonnellate, risulta che nel quarto trimestre del 1962 erano in corso di ultimazione a Genova 167.868 tonn. di naviglio, contro 760.879 tonn. in allestimento in tutti i rimanenti cantieri italiani.

Dato il complesso lavoro collegato con la costruzione e l'allestimento delle navi, si comprende come attorno alla principale industria cantieristica sia germogliata, anche fuori dell'Ansaldo, tutta una serie di attività meccaniche che costituiscono oggi uno dei poli, con le attività commerciali, navali e siderurgiche, della economia genovese. Anzi, mentre l'industria siderurgica è sorta di fatto in funzione della costruzione navale, e continua a trovare nella stessa costruzione navale uno dei principali clienti, quella meccanica, anch'essa sorta in funzione navale, ha finito per estendere la sua attività a campi di lavoro disparatissimi, dalle costruzioni ferroviarie a quelle aeronautiche, dalle chimiche alle elettriche e così via. Non si è quindi lontani dal vero affermando che, con i loro 50.000 addetti circa, le industrie meccaniche costituiscono oggi la fondamentale ossatura dell'economia ligure in generale e di quella genovese in particolare.

Il quadro industriale generale di Genova si completa con un complesso di altre attività germogliate in funzione del traffico industriale del porto. Tale, ad esempio, l'industria molitoria, sorta per un'Italia importatrice di grano da lavorare nei suoi impianti costieri, quindi oggi in svantaggio nei confronti delle consimili industrie nazionali più prossime ai centri nazionali di produzione; le industrie di raffinazione degli oli da semi di importazione (cinque grandi stabilimenti a Rivarolo e Sampierdarena), dalle quali derivano i saponifici liguri (20% della produzione nazionale: Miralanza, Lo Faro); le industrie chimiche, quali quelle per la raffinazione del petrolio, cioè i complessi industriali di Rivarolo-Fegino, Bolzaneto e S. Quirico, con raffinerie e grandi depositi di greggio e di raffinato collegati al porto con oleodotti, attraverso i quali passano ogni anno svariati milioni di tonn. di combustibile greggio e raffinato (nel 1962 oltre 8 milioni di tonn. di petrolio da e per Val Polcevera); ivi funzionano gli impianti della Garrone, Purfina (ex Permolio), Migas, S. Quirico, Comita, Shell, Esso, ecc.

Altre industrie collegate con la funzione industriale del porto

sono quelle relative alla distillazione del carbon fossile per il coke metallurgico, da gas e sottoprodotti vari, catrame, benzolo greggio, solfato ammonico (ad esempio gli impianti dell'Ansaldo Coke di Cornigliano), le industrie per la lavorazione delle pelli e del cuoio (il porto di Genova nel 1962 ha importato 74.154 tonn. di pelli e cuoio, ecc.). Altre grandi, medie e piccole industrie, che in un certo senso possono collegarsi con le funzioni del traffico industriale del porto, sono quelle relative alla lavorazione del legno per il fasciame di bordo, per mobili di bordo, per imballaggi e così via (7).

Naturalmente questo sviluppo industriale ha comportato considerevoli esigenze in fatto di spazio, e bisogna riconoscere che, a differenza di quanto è avvenuto in altri centri portuali della Liguria, ad esempio Savona, dove lo spazio da dedicare all'industria fu sin da principio insufficiente, a Genova le superfici per le prime più immediate necessità industriali del centro non mancarono, e non solo in quella Val Polcevera cui si è fatto cenno, ma anche nel territorio delle attuali delegazioni comunali che fanno corona al centro urbano di Genova, come Sampierdarena, Cornigliano, Sestri Ponente e così via.

Purtroppo l'incomposta corsa all'accaparramento delle superfici da dedicare allo sviluppo industriale — questa corsa si verificò in prevalenza fra le due guerre mondiali — finì col determinare gravi inconvenienti e persino difficili coesistenze fra i nuclei residenziali e quelli industriali, come avvenne a Cornigliano Ligure. Le acute crisi ubicazionali che ne sono derivate non solo sul piano industriale, ma anche su quello urbanistico, hanno sollevato problemi igienici e sanitari che ormai urgono, ma la cui soluzione si prospetta, per ora almeno, quanto mai difficile (8).

(7) Trattandosi di uno studio relativamente recente, è da ricordare il volume di A. L. RODGERS, *The industrial geography of the Port of Genova*, Chicago, University - Department of Geography, 1960, pp. 144, che tratta alcuni di questi aspetti industriali della Grande Genova collegati al porto.

(8) Durante una indagine condotta dall'Istituto di Geografia Economica della Facoltà di Economia e Commercio di Genova sui problemi ubicazionali delle industrie di Cornigliano è risultato che la rendita di posizione delle abitazioni ebbe con il tempo profonde modifiche. Infatti, mentre quella delle abitazioni meno abbienti non subì con il tempo alterazioni apprezzabili, quella delle abitazioni di lusso registrò una caduta considerevole per la fuga dei ceti più abbienti o non direttamente interessati alle industrie di Cornigliano. La popolazione che per esigenze di lavoro non ha avuto la possibilità di trasferirsi ha costituito intanto dei

4. *Le autonomie funzionali industriali e il decentramento portuale e industriale a Genova.* — Ma una volta occupati tutti gli spazi disponibili e constatata ormai la impossibilità fisica od economica — questo caso si riferisce alla ricerca di nuovi spazi con colmate lungo la costa — di procurarsi ulteriori superfici, l'industria genovese dovette subire preoccupanti rallentamenti per la difficoltà di procedere ad investimenti addizionali, per dover lavorare a costi crescenti data la necessità, ormai comune a tutte le industrie, di svolgere il ciclo industriale su diversi piani di uno stesso fabbricato, per l'incapacità del sistema viario di rispondere alle aumentate esigenze commerciali ed industriali del triangolo ligure.

Tutto ciò naturalmente ha provocato la necessità di ricercare dei ripieghi atti a frenare la progressiva recessione dell'industria dovuta a quelle cause. Si studiarono numerose soluzioni, due delle quali si sono particolarmente imposte, e cioè una prima riguardante la revisione dell'organizzazione dei processi produttivi, e tale revisione si è principalmente orientata verso la concessione delle autonomie funzionali costiere, mentre una seconda e quasi ovvia soluzione si è ricercata nel reperimento di nuovi spazi industriali anche fuori del nucleo urbano di Genova, spazi da dedicare non soltanto allo sviluppo delle vecchie industrie, ma anche all'insediamento di nuove industrie che le esigenze dell'economia ligure hanno ormai reso necessario.

In realtà il problema della concessione delle autonomie funzionali industriali negli àmbiti portuali è tutt'altro che recente, essendo stato a suo tempo sollevato come premessa indispensabile per la realizzazione dei programmi siderurgici a lunga scadenza. Quei programmi erano sostanzialmente fondati sulla possibilità di sfruttare la rendita ubicazionale derivante dalle funzioni di miniera dei porti, e per tale motivo l'allora industria siderurgica Cornigliano, oggi Italsider, si assoggettò a spese formidabili, quali ad esempio quelle relative alla costruzione di una diga di protezione

comitati, i quali periodicamente organizzano riunioni di protesta contro l'inquinamento atmosferico provocato dagli scarichi degli stabilimenti industriali, che fanno praticamente una cosa sola con il centro abitato. L'inquinamento atmosferico è tale che può provocare nei più deboli addirittura delle penose intolleranze.

per gli impianti industriali costieri, diga che è risultata in definitiva a vantaggio anche per il porto.

Ma lo sfruttamento di quella rendita di posizione è naturalmente subordinata ad una efficiente, rapida e soprattutto economica funzione del ganglio, e ciò può realizzarsi solo a condizione di mantenere l'unità del ciclo operativo industriale, dalla bocca della miniera, cioè, al prodotto finito. Tale unità è stata conseguita con l'assunzione di partecipazioni in miniere d'oltre oceano, con contratti di forniture a lungo termine, con l'organizzazione di trasporti marittimi per mezzo di grandi e moderne navi di proprietà o noleggiate a « time charter », e quindi amministrate direttamente, con la costruzione di pontili di sbarco da far funzionare con un numero di addetti in funzione delle esigenze della produzione, ecc.

Ora, sostengono gli industriali, per contenere le spese di sbarco o di imbarco delle materie prime e dei prodotti finiti entro limiti internazionali competitivi non vi è altra soluzione che quella di ricorrere all'autonomia funzionale degli impianti. Tanto per citare un esempio — sostengono gli industriali — mentre in regime di autonomia funzionale il costo per lo sbarco di una tonnellata di materia prima risulta a Cornigliano sulla media di circa 40 lire, al pontile di Piombino, privo ancora di autonomia funzionale, il costo sale a circa 100 lire, nonostante l'applicazione di tariffe preferenziali accordate all'industria dalla locale Compagnia portuale. Con l'utilizzazione della Compagnia portuale, e sulla base delle tariffe preferenziali di Piombino, lo sbarcato, senza l'autonomia funzionale, al molo Ronco di Genova, avrebbe richiesto un costo superiore di due volte e mezzo circa all'attuale.

Ne segue che, senza l'autonomia del movimento di banchina — concludono gli industriali — il solo costo per lo sbarco nei porti commerciali italiani delle materie prime industriali può salire a cifre che superano lo stesso nolo da provenienze europee. Per esempio, per trasportare lamiera di ferro da Rotterdam a Genova si spendono circa 3500 lire la tonnellata (aprile 1964), mentre se ne dovranno spendere 4500 circa per scaricare le lamiera alla stessa rata giornaliera del porto di Rotterdam. Il danno è tanto più rilevante in quanto questo movimento concerne materiali che nel complesso hanno un valore unitario assai modesto, per cui le spese

di sbarco incidono in misura considerevole, anche attorno al 30% e più del valore all'origine del materiale sbarcato.

Per queste considerazioni il Ministro della Marina Mercantile riconobbe a suo tempo, limitatamente al molo Nino Ronco, l'autonomia funzionale a favore dello stabilimento di Cornigliano, il quale, alla metà del luglio del 1952, ricevette, proveniente dall'Elba (Riomarina), un primo carico di 2300 tonn. di minerale ferroso sbarcato utilizzando il personale dello stabilimento.

La concessione di tale autonomia, così come quella data a taluni moli dei porti industriali di Marghera, Trieste-Zaule, Bagnoli, Taranto, Augusta e Vado Ligure (recentemente l'Italsider ha chiesto l'autonomia funzionale per gli impianti di Piombino e di Trieste in base ai medesimi principi per i quali l'istituto era stato concesso ai suoi complessi industriali di Cornigliano, Bagnoli e Taranto), ha sollevato la più categorica opposizione da parte dei portuali, opposizione sottolineata da prolungate agitazioni sindacali. Per l'autonomia funzionale concessa al molo Nino Ronco di Genova i sindacati ricorsero anche al Consiglio di Stato, il quale (16 ottobre 1952) rigettò il ricorso in considerazione del fatto che un complesso siderurgico a ciclo integrale, come quello della Cornigliano, doveva essere considerato un tutto unico, non frazionabile, nel quale il primo reparto si trova proprio sul molo dove si sbarcano le materie prime o si imbarcano i prodotti finiti.

Il problema delle autonomie funzionali in porto, problema che si profila non solo sul piano industriale, ma anche su quello commerciale, è diventato così motivo di gravi tensioni sindacali. Da un lato vi è la posizione della Finsider e degli industriali, per i quali l'autonomia rappresenta uno strumento ormai indispensabile che la legge offre per garantire una siderurgia efficiente e competitiva sul piano internazionale (9). Tale indirizzo è grosso

(9) Durante una tavola rotonda organizzata nel maggio del 1964 dalla Camera di Commercio di Milano, il Presidente della Finsider ribadiva la posizione del gruppo in tema di autonomie funzionali. I centri della sola Italsider, per produrre oltre 4 milioni di tonn. di acciaio nel 1963, hanno ricevuto dal mare 9,2 milioni di tonn. di materie prime. Con il completamento del piano di riorganizzazione industriale della Italsider, per produrre i progettati 9 milioni di tonn. di acciaio all'anno si dovranno sbarcare nel 1967 a Cornigliano, Piombino, Bagnoli, Taranto e Trieste non meno di 16 milioni di tonn. di materie prime.

Ora le materie prime siderurgiche sono una merce povera, sulla quale i costi delle operazioni di sbarco gravano in maniera rilevante. Quindi per giungere a costi

modo anche quello ufficiale, volto verso la concessione di nuove autonomie funzionali nel sistema portuale nazionale quando si riscontri veramente un interesse economico ed una reale riduzione dei costi. La concessione riguarderà tuttavia di preferenza le industrie siderurgiche di Stato per il principio che sia tali industrie come i porti che servono le industrie stesse rispondono ad un interesse pubblico generale, nel quale si inserisce anche il lavoro delle Compagnie dei lavoratori, alle quali il Codice della Navigazione riserva l'esecuzione delle operazioni portuali con l'intesa che esse soddisfino appunto un pubblico interesse. Ma il regime di esclusiva delle Compagnie portuali, si osserva, non può costituire un monopolio, perché il regime stesso rimane subordinato alla fondamentale condizione che soddisfi il ricordato interesse pubblico generale.

Del tutto opposta è la tesi sostenuta dai portuali, secondo i quali l'autonomia nel funzionamento di settori, anche parziali, dei porti si risolverebbe, in definitiva, in un puro e semplice tentativo di privatizzazione delle funzioni portuali, che devono invece restare pubbliche ed a servizio delle quali le Compagnie portuali sono sorte e si sono sviluppate. I dirigenti sindacali dei portuali sottolineano che con la concessione delle autonomie funzionali si finirebbe ineluttabilmente per sottrarre a vantaggio dei privati il poco spazio ancora disponibile nei porti, compreso naturalmente quello di Genova, nel quale il problema delle autonomie funzionali assume aspetti molto complessi.

Per quanto concerne le industrie liguri, il secondo problema cui abbiamo accennato è quello relativo al reperimento di nuovi spazi, spazi che interesseranno anche le funzioni portuali, non solo nell'ambito del territorio comunale, ma anche in quello relativo al territorio provinciale od extra-provinciale.

Per quanto concerne le industrie, la ricerca di nuovo spazio nel settore del territorio comunale si presenta quanto mai difficile. Le poche aree ancora disponibili si riferiscono in gran parte a modesti recuperi sulle sponde dei torrenti Polcevera e Secca. Un Consorzio per le Opere Idrauliche di questi torrenti, che è succe-

comparabili allo « standard » internazionale è necessario disporre di una organizzazione nella quale le tre fasi di approvvigionamento, trasporto e sbarco siano integrate, funzionali ed economiche.

duto ad un Consorzio di Arginamento del Polcevera istituito con legge del 1850 ed ora inattivo (l'attuale Consorzio, creato nel 1950 a norma del T.U. sulle opere idrauliche, è stato classificato di terza categoria, che può realizzare cioè contributi da parte dello Stato nella misura del 70% del costo delle opere), sta lavorando attivamente da Morigallo al mare, da Morigallo a Pontedecimo, e nella valle del torrente Secca da Pedemonte alla confluenza del torrente stesso col Polcevera, in modo da ricavare circa 8 ha. di terreno sul Secca e circa 5 ha. sul Polcevera, da Cornigliano a Pontedecimo. Altre poche superfici, atte per possibili insediamenti industriali, sono quelle recuperabili dalle sistemazioni del bacino del torrente Bisagno e suoi affluenti.

Ma, in complesso, la possibilità di reperire nuove aree nell'ambito del comune di Genova è così modesta che è sorto legittimo il pensiero di ricercarne delle altre anche fuori del comprensorio industriale genovese, come abbiamo accennato. Queste aree sarebbero reperibili nelle alte valli dello Scrivia e dell'Orba, nella Fontanabuona, nell'entroterra di Chiavari e nella zona montana litoranea di Genova.

La prima di queste zone, quella cioè dell'alta valle Scrivia, metterebbe insieme, con i comuni di Busalla (ha. 151), Isola del Cantone (ha. 24), Savignone (ha. 14), Ronco Scrivia (ha. 13), Casella (ha. 6) e Montoggio (ha. 60), una superficie utile per insediamenti industriali pari a circa ha. 268. La seconda zona, quella cioè dell'alta valle Orba potrebbe disporre, con i suoi comuni di Campoligure (ha. 6), Masone (ha. 23) e Rossiglione (ha. 74), di una superficie parzialmente piana di ha. 103 circa. La terza zona, quella cioè della Fontanabuona, metterebbe insieme, con i suoi comuni di Carasco (ha. 200), Cicagna (ha. 25), Coreglia Ligure (ha. 26), Lumarzo (ha. 3), Moconesi (ha. 46), Neirone (ha. 11) e San Colombano Cernetoli (ha. 400), una superficie per le industrie pari a circa 711 ha. La quarta zona, quella dell'entroterra di Chiavari, disporrebbe, con i comuni di Borzonasca (ha. 42), Casarza Ligure (ha. 35) e Bargagli (ha. 4), di circa 81 ha. parzialmente piani. La quinta zona, infine, quella della montagna litoranea di Genova, con i comuni di Mignanego (ha. 35), Campomorone (ha. 1), Ceranesi (ha. 1) e Cogoleto (ha. 11), disporrebbe di una superficie per le industrie pari ad ha. 48. In totale questi

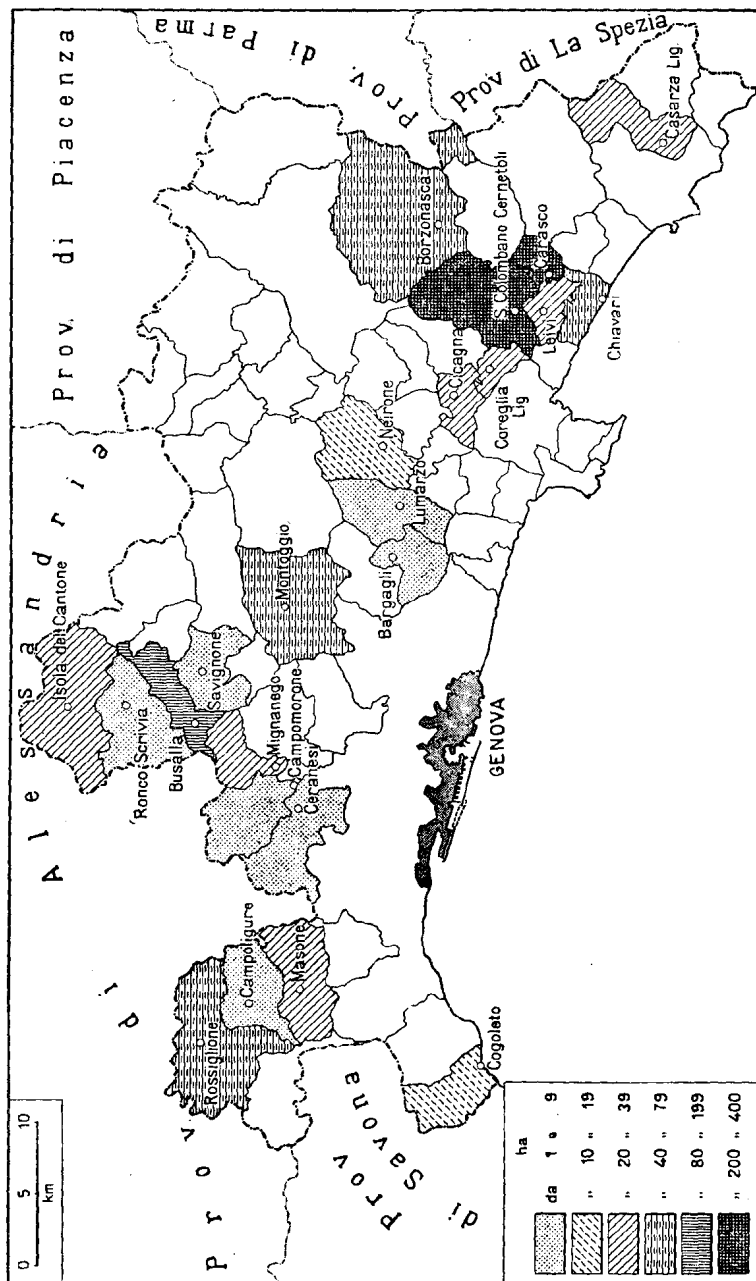


Fig. 2. — AREE DI INDUSTRIALIZZAZIONE NELLA PROVINCIA DI GENOVA.

cinque comprensori metterebbero insieme circa 1211 ha. Se si tiene conto che in sede di revisione del piano regolatore di Genova la superficie interessata dalle industrie è stata calcolata a circa ha. 457, dei quali 380 ha., pari a circa l'1,6% del territorio comunale e al 17% circa dell'area fabbricata occupata dalla grande industria, si comprende il valore delle superfici delle cinque zone indicate, sulle quali si appuntano le speranze per la futura espansione industriale di Genova.

Naturalmente non tutte queste aree avranno lo stesso valore, specialmente avuto riguardo ai collegamenti attuali o prospettabili con il centro cittadino e con i punti di confluenza e di convogliamento del traffico. Per questo motivo, un relativo maggiore interesse suscita la valorizzazione della terza delle zone ricordate, quella cioè della valle della Fontanabuona, per la quale il potenziamento dei collegamenti con Genova ed il suo porto non presenterebbe particolari difficoltà. La deviazione dei grossi automezzi per la Fontanabuona è già di fatto una alternativa per il traffico camionistico pesante nei periodi di saturazione dell'Aurelia di levante. L'utilizzazione della Fontanabuona sul piano industriale sarebbe resa possibile dalla costruzione di una strada, parte in galleria, collegante Val Bisagno, cioè Traso di Bargagli, con Ferriere di Lumarzo, nella Fontanabuona. Si tratterebbe di costruire 4745 metri di strada, di cui 2528 in galleria. Tale tronco faciliterebbe i collegamenti con il centro di Genova e con il retroterra, da industrializzare, dei centri costieri di Chiavari e Lavagna (fig. 1).

I sostenitori della utilizzazione della Fontanabuona per futuri insediamenti industriali puntano anche sul relativamente basso costo dei terreni della valle, costo indubbiamente inferiore a quello che le industrie dovrebbero pagare per le zone di Serravalle, Arquata e Novi. Ad esempio, lo stabilimento Delta ha speso, per i 100.000 mq. acquistati attorno al 1962, 4000 lire al mq., mentre i terreni nella Fontanabuona potrebbero ottenersi, nonostante le inevitabili ascese nei prezzi dipendenti dall'apertura della strada Traso-Ferriere, a quotazioni considerevolmente più basse.

Tuttavia l'industrializzazione di questa valle non farebbe che procrastinare, secondo taluni, nuove future crisi industriali. Secondo la Camera di Commercio di Genova, per esempio, per assicurare nel futuro un sufficiente spazio allo sviluppo delle industrie

genovesi occorreranno non meno di 2000 ha. Ora, in considerazione del fatto che in tema di riempimento di specchi acquei costieri vi è ormai ben più poco da fare, occorrerà prendere in considerazione soluzioni assai più radicali che non quelle della Fontanabuona, soluzioni che non possono trovarsi se non al di là del crinale appenninico, oltre la provincia di Genova, ed esattamente in Valle Scrivia, in Val Borbera e nella Valle dell'Orba, industrializzazione già in atto, come è dimostrato dal fatto che fra Novi e Tortona si sono già insediate attualmente (1964) 87 aziende genovesi, 88 aziende torinesi e 170 aziende milanesi.

Tuttavia i progettati trasferimenti delle industrie genovesi oltre il crinale appenninico presentano non poche difficoltà e quindi sollevano non poche opposizioni. Si teme, per esempio, che i difficili collegamenti fra le industrie così trasferite ed il centro amministrativo e direttivo di Genova possano alla lunga allentare i rapporti fra i due nuclei, così che le industrie stesse finirebbero per gravitare verso altri centri. Per evitare questa eventualità, naturalmente deprecata dalle sfere economiche genovesi, non vi sarebbe altro allora che ricorrere ad un potenziamento delle comunicazioni fra Genova e le nuove sedi industrializzate. Per questi timori si è persino ventilata la possibilità di annettere alla provincia di Genova i territori interessati facenti parte attualmente delle provincie limitrofe: ciò ha naturalmente sollevato le più perentorie riserve, specie da parte dell'Amministrazione provinciale di Alessandria, la più direttamente chiamata in causa.

Intanto, per studiare i problemi connessi con il reperimento di nuovo spazio per le industrie liguri sono stati costituiti vari comitati allo scopo di preparare studi e progetti dai quali trarre gli elementi necessari per realizzare una organica pianificazione del problema. Per quanto non si disconosca l'opera di tali comitati, si auspica tuttavia la costituzione di un Consorzio fra enti pubblici per favorire, allo stesso modo del disposto della legge 29 luglio 1957, n. 634 integrata con legge del 18 luglio 1959 per il sorgere di iniziative industriali del Mezzogiorno, i progettati trasferimenti.

E così, come si è pensato di trasferire le industrie dal nucleo urbano di Genova verso località più idonee, è stata del pari studiata l'eventualità di trasferire anche talune funzioni del porto.

Ciò potrebbe attuarsi, secondo i progetti studiati, mediante la creazione di grandi depositi di raccolta e di smistamento del traffico dello scalo di Genova, depositi da costituirsi a Biasca, in Svizzera, e a Rivalta Scrivia, presso Tortona. L'obiettivo è di consentire agli operatori svizzeri, nel caso di Biasca, la possibilità di avviare le loro correnti di traffico da e per Genova con previsioni di spesa che non lascino adito a sorprese, come purtroppo avviene invece oggi, causa non ultima questa per cui il traffico svizzero nel porto di Genova è caduto a cifre praticamente insignificanti. Infatti i porti olandesi, distanti oltre 700 km. dal confine svizzero di fronte ai 210 del porto di Genova, manipolano oggi un traffico con la Svizzera che è dieci volte superiore a quello che transita attraverso il porto di Genova.

Secondo i progetti, la creazione di quei depositi a Biasca prolungherebbe idealmente le banchine del porto sino in Svizzera. E il prolungamento verrebbe organizzato mediante un sistema di noli comprendente anche le spese di trasporto delle merci da o per questi depositi sino a Genova, il che farebbe assumere alle compagnie di navigazione la copertura dei rischi collegati a tali operazioni (polizze di carico da e per i depositi sino ai porti d'origine o di destinazione delle merci).

I depositi di Rivalta Scrivia (10) dovrebbero avere le stesse funzioni a vantaggio degli operatori, che questa volta sarebbero specialmente nazionali. Questi depositi verrebbero realizzati da una società, già costituita, i cui promotori si proporrebbero di conseguire utili derivanti dalla minore sosta delle navi, dalla riduzione dei noli e dei costi e quindi da un aumento del traffico, che si stima attorno al 30% circa del movimento commerciale attuale.

Queste iniziative, che vengono considerate in generale con favore perché si reputano destinate ad influire positivamente sui traffici del porto, dovrebbero essere accompagnate anche da autonomie funzionali a Rivalta Scrivia ed eventualmente da paralleli accosti preferenziali in porto per gli armatori che gestiscono sufficienti servizi di linea. Secondo i fautori di tali accosti preferenziali, questo indirizzo di politica portuale può costituire una solu-

(10) V. anche E. MASSI, *Aspetti geografico-economici del triangolo industriale Novi Ligure-Tortona-Arquata*. Milano, Gluffrè, 1964, pp. 73.

DINAMICA DEL TRANSITO ITALO-SVIZZERO NEL PORTO DI GENOVA.
MEDIE PER PERIODI TIPICI DAL 1915 AL 1962.

(Elaborazione sulla base delle statistiche del *Consorzio Autonomo del Porto di Genova*)

P E R I O D I	Media in migliaia di tonnellate		T O T A L I
	dalla Svizzera	per la Svizzera	
1915 - 1923	20	241	261
1924 - 1934	37	134	171
1935 - 1940	78	301	379
1941 - 1944	68	318	386
1945 - 1951	35	381	416
1952 - 1961	41	414	455
1962	24	1026	1050

zione dei molti problemi organizzativi che gravano sui traffici di linea. Questi traffici comportano infatti una maggiore attrezzatura a terra, una maggiore organizzazione di agenzie specializzate, la necessità di osservare determinati orari, e così via. Tutto ciò esige un accosto preferenziale, e con preferenziale non si intende esclusivo. D'altra parte il Consorzio del Porto non viene sollecitato, per molte ragioni, a costruire nuovi magazzini, che potrebbero invece essere eretti dai concessionari, certi di poter lavorare in regime di autonomia funzionale. Si sa che questi magazzini costano ciascuno dai 50 ai 300 milioni: tali somme verrebbero risparmiate dal Consorzio a tutto beneficio del porto in generale.

Neppure queste iniziative sono tuttavia uscite indenni dal vaglio di severe opposizioni, specie sul piano sindacale. Per i lavoratori della Compagnia Unica non è concepibile infatti che nell'ambito della vigente regolamentazione sui servizi pubblici resi dai porti una parte di questi servizi debba essere sottratta all'area portuale per essere affidata in gestione a private imprese operanti in franchigia di regolamenti e controlli. Tanto varrebbe allora rinunciare ad ampliare il porto, dal momento che la piana di Rivalta offrirà quasi gratuitamente ciò che si dovrebbe ricercare con gravosi investimenti all'interno della zona demaniale.

Inoltre, sempre secondo i dirigenti sindacali dei lavoratori por-

tuali, una amputazione delle pubbliche funzioni del porto potrebbe dar vita a centri di pressione esterna destinati a condizionare lo sviluppo stesso del porto secondo gli intendimenti di un monopolio privato. Per tali motivi lo studio dei problemi relativi all'ordinamento del lavoro portuale in generale ed ai rapporti di lavoro in regime di autonomia funzionale non possono essere sottratti con questi espedienti al controllo del sindacato dei portuali.

Le divergenze non si sono esaurite, purtroppo, sul piano delle discussioni o dei dibattiti: il ventilato decentramento delle funzioni portuali, e specialmente l'auspicata concessione delle autonomie funzionali, ha indotto i sindacati a ricorrere replicatamente all'arma dello sciopero, la quale, bisogna riconoscerlo, sta arrecando ai traffici del porto di Genova sensibili danni, al punto di obbligare gli armatori a dirottare verso altri porti le loro navi. Ora non si vede allo stato dei fatti come questo grosso problema, che riguarda non solo il porto di Genova, ma anche gli altri scali italiani, possa essere risolto. Occorrerà da parte degli imprenditori e dei lavoratori portuali una notevole reciproca comprensione ed una larga visione di quelli che sono i problemi di fondo relativi alle funzioni dei porti come servizi pubblici in generale ed alle funzioni del porto di Genova in particolare.

5. *Conclusioni.* — Le correlazioni fatte, nonché qualche indugio sulle attuali condizioni delle industrie nell'ambito della città di Genova e sulle vicende funzionali del porto, non sono state inutili perché era necessario, ai fini della esposizione, inquadrare i vari problemi nelle situazioni di fatto. Cercare per esempio di riassumere in rapporto a quali condizioni si sono sviluppati i processi di localizzazione delle industrie genovesi vuol dire impostare i problemi di maggior rilievo e predisporre in qualche modo la loro soluzione.

Talune flessioni registrate sul piano industriale nei confronti con le altre città del triangolo, cioè Milano e Torino, sono dunque in definitiva da imputarsi per Genova sostanzialmente alla saturazione delle infrastrutture, e specialmente alla deficienza di aree atte a sviluppare le industrie preesistenti e consentire l'insediamento di nuove attività industriali. Ora si è giunti a questa situazione di disagio perché la forzatura dello sviluppo industriale,

cardine della politica economica ligure postbellica che ha avuto le sue manifestazioni massime negli anni '50, è stata condotta con sostanziali carenze sul piano delle previsioni a lunga scadenza, specie per ciò che concerne l'aspetto terziario delle strutture economiche.

Questa deviazione nella tradizionale politica relativa alla valorizzazione del fondamentale fattore infrastrutturale costituito dal porto ha determinato di riflesso preoccupanti arresti nelle funzioni del ganglio non solo nei confronti del retroterra mediato del porto ma anche di quello immediato. Il ganglio, la saldatura operata dal porto, si è tramutata in definitiva in una strozzatura, mentre le industrie genovesi, ormai al limite della congestione, hanno dovuto ricercare altrove la soluzione dei molti problemi spaziali che urgevano sul piano produttivo.

Naturalmente può affiorare qualche dubbio sulla utilità di questa evoluzione bipolare, cioè commerciale ed industriale, della economia genovese, data la possibilità di sviluppi prevalentemente sul piano dei servizi per meglio valorizzare il più importante fattore infrastrutturale di cui la città è dotata, cioè il porto.

Tuttavia occorre riconoscere che apparati monocolori nella economia dei grandi centri portuali si verificano ormai di rado, per non dire mai. La funzione di miniera per le industrie delle quali i porti costituiscono il necessario polmone, ha finito per produrre le sue conseguenze anche nei confronti dell'immediato entroterra degli stessi porti, senza contare che la legge relativa alla rendita di posizione diventa nei confronti delle industrie tanto più operante quanto più grandi sono le difficoltà per lo smistamento delle merci di massa dai porti, e questo è sempre stato proprio il caso di Genova.

Dunque la legge della rendita di posizione industriale doveva inevitabilmente funzionare nei confronti di un mercato ancora non pianificato, e ciò spiega lo sviluppo industriale del comprensorio genovese, orientato — e lo abbiamo sottolineato — verso un concentramento di grosse industrie in condizione di controllare meglio le « rendite » del ganglio con la predisposizione di proprie banche e quindi la creazione di porti industriali veri e propri, come è avvenuto a Genova per l'Italsider.

Tuttavia una certa carenza di previsioni economiche a lunga

scadenza (per esempio il non aver predisposto un parallelo sviluppo delle attività terziarie, specie per le comunicazioni) non poteva che condurre fatalmente verso crisi di saturazione, prevedibili prima sul piano portuale ed in seguito anche sul piano industriale. Così, a differenza di quanto è avvenuto per le industrie di Milano, di Torino, ed anche di altri centri, dove non sono mancate ampie possibilità per predisporre piani organici di sviluppo, per le industrie di Genova ogni piano di sviluppo ha dovuto arrestarsi davanti al muro della mancanza di spazio, una volta esaurito, come è avvenuto, lo sfruttamento particolare delle poche superfici ancora disponibili.

Ma ora siamo arrivati ad un punto tale che i vari rimedi proposti, come organizzare un efficiente sistema portuale, o decentrare le funzioni del porto, o concedere talune autonomie funzionali commerciali od industriali, finiscono per rappresentare di fatto prospettive urgenti, la cui realizzazione è tuttavia subordinata alla soluzione di una quantità di problemi di pianificazione che, per quanto prevedibili, risultano allo stato dei fatti ancora nella sfera dei progetti.

SUMMARY. — The writer is concerned with the handling facilities and turnround in the port of Genoa (as concerns such matters as the amount and type of cargoes it can handle, space, the efficiency of installations serving shipping, wharf specialisation, the development of port and hinterland communications, harbour management and the organisation of port labour). Starting off with some general remarks, he goes on to examine the consequences of the partial inefficiency to be encountered in handling. This is related to the industrial character the port is acquiring through the passage of certain raw materials. The signs of crisis breaking through in the industries attached to the port, and the obvious crisis affecting the handling processes call for an immediate solution if the port and the dependent industries are to continue functioning satisfactorily. Present policy is concerned with reviewing the matter of functional autonomy, at present enjoyed only by the industrial wharves, secondly to explore the possibility of decentralising certain commercial activities of the port over the Apennines, and thirdly to move part of the industry in the Genoa-Voltri-Pontedecimo triangle outside greater Genoa, towards Fontanabuona and some townships in the province of Alessandria.