

ORIA TALLONE - GIAN MARCO UGOLINI (*)

GENOVA:
IL DECLINO OPULENTO
DI UN VERTICE DEL «TRIANGOLO»

1. *Verso un triangolo zoppo.* — Agli inizi degli anni '70, nonostante la crescente affermazione del decentramento produttivo e di un modello di sviluppo ad economia diffusa (Bagnasco, 1977), l'industria del Nord-ovest italiano, per certi tratti fisionomici di base (quali la tipologia dimensionale e produttiva, l'uso di tecnologie avanzate, ecc.), si propone ancora di fatto come una «frazione centrale» del sistema economico nazionale.

All'interno di quest'area centrale, i tre poli del cosiddetto triangolo industriale presentano, però, profonde differenziazioni morfologiche e funzionali destinate ad accentuarsi nel tempo. In particolare, per quanto riguarda Genova, capitale della grande industria di Stato, si può già notare una sensibile e progressiva erosione (Bagnasco, 1977) della sua capacità produttiva, fenomeno, questo, che si manifesta non solo in un decremento del numero di addetti nel settore secondario, ma anche nella perdita di centralità di certe funzioni produttive e direzionali.

Gli anni '70 rappresentano comunque per il Nordovest un periodo di vera e propria crisi dell'intero sistema industriale, non solo per un sensibile calo dell'occupazione ma anche per una consistente flessione della produttività e per una conflittualità sindacale dai toni aspri e drammatici.

È proprio durante questi anni che quelle differenze già presenti *in nuce* all'interno di realtà regionali strutturalmente assai diverse si accentuano in maniera sempre più marcata. Di fronte alla crisi che investe il sistema industria, il comportamento e la capacità di risposta delle tre regioni differiscono in maniera piuttosto consistente (Camagni, 1986). La Lombardia, attraverso una fase di vera e propria ristruttura-

(*) I due autori hanno agito in stretta coerenza di intenti, ripartendosi poi i compiti pratici della stesura del testo: questo risulta redatto per i paragrafi da 1 a 6, relativi alla struttura industriale, da O. Tallone e per quelli successivi, relativi alla configurazione del terziario e alla risposta degli operatori urbani, da G.M. Ugolini; il paragrafo 2, relativo alle vicende del porto, è stato steso con il contributo diretto di ambedue gli autori. L'articolo riprende, nelle linee essenziali, alcuni risultati di un'indagine condotta per conto della Fondazione Giovanni Agnelli.

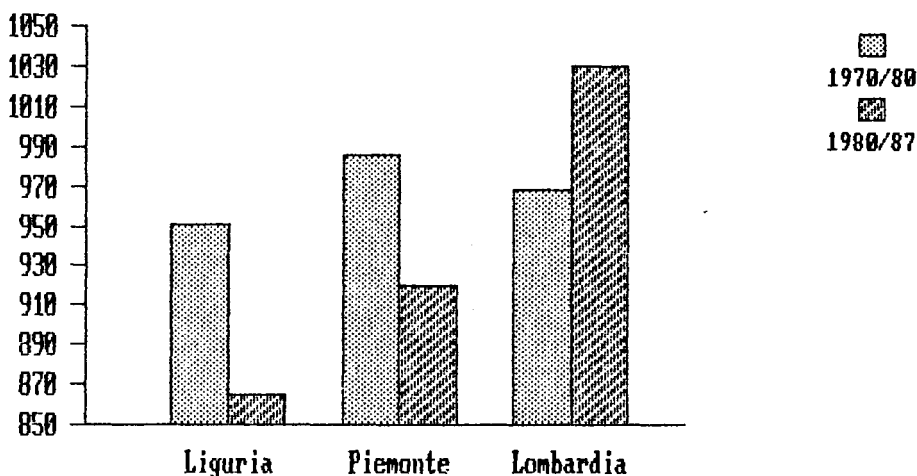


FIG. 1 - TASSO DI CRESCITA RELATIVA DELL'IMPIEGO NELL'INDUSTRIA (1970-87).

Fonte: elaborazione su dati ISTAT.

zione industriale, riesce nell'arco di circa quindici anni a recuperare le sue posizioni, sia in termini occupazionali, sia, soprattutto, di produttività. Il Piemonte, nonostante il sensibile calo degli addetti, vede crescere la capacità produttiva di numerose branche industriali. La Liguria, infine, accanto ad un pesante ridimensionamento occupazionale, non presenta apprezzabili incrementi di produttività, anche se alcuni settori mantengono un tipo di *performance* complessivamente positiva, per quanto riguarda sia l'occupazione sia la produttività.

Il trend occupazionale dei primi anni '80 accentua ulteriormente (fig. 1) il divario fra i tre vertici del vecchio triangolo: a differenza delle altre due regioni la Liguria, pur manifestando a partire dal 1983 una progressiva ripresa dell'occupazione complessiva, continua a denunciare un ulteriore consistente calo della popolazione industriale (ISTAT, *Occupati per attività economica e regione*, 1986; ISTAT, *Rilevazione delle forze di lavoro*, 1987).

Pur in presenza di un incremento soddisfacente del prodotto interno lordo per Genova e per le altre province (Istituto G. Tagliacarne, 1988), la progressiva e per ora inarrestabile erosione dello spessore industriale dell'area ligure (1) è un chiaro sintomo delle numerose difficoltà che il processo di ristrutturazione del settore produttivo deve ancora superare in questa regione.

2. *La posizione geografica e la crisi del porto.* — Indubbiamente la posizione geografica ha rappresentato, in tempi passati, una tra le

(1) Si tenga comunque presente che circa i due terzi dell'occupazione industriale ligure è di fatto rappresentata dalla provincia di Genova.

principali risorse dell'economia genovese (Ferro, 1969) e, a tutt'oggi, si continua ancora a considerarla, da più parti, come una specie di rendita patrimoniale connaturata con la città stessa.

In realtà, anche il ruolo esercitato in passato dalla posizione geografica sta mutando; se ovviamente, infatti, non è mutata la posizione assoluta, definibile in termini di meridiani e paralleli, è certamente cambiata la posizione relativa, valutabile in base ai rapporti ed alle interconnessioni reali con il territorio nazionale ed estero.

Sino agli inizi degli anni '70 le principali attività industriali erano sostanzialmente legate alla presenza del porto e si presentavano con una tipologia produttiva che, per la presenza di settori particolari come quello dell'industria delle costruzioni navali, dei laminatoi, dell'industria meccanica, ecc., si proponeva con un modello pressoché identico a quello di altre città portuali europee, quali Amburgo e Le Havre (George, 1971).

Il porto di Genova è successivamente passato da una leadership mediterranea (fine anni '60) ad un livello per cui doveva addirittura vedere insidiato il suo primato italiano (per il traffico containerizzato è già stato superato da Livorno).

Uno dei motivi principali di tale declino sta nella perdita di competitività, sia in termini strettamente tariffari, sia in termini di operatività (tempi di lavorazione portuale), a causa anche della mancata modernizzazione delle strutture tecniche e gestionali del porto stesso. Una buona parte dei traffici per cui Genova costituiva il porto di elezione naturale (con una fortissima rendita di posizione), è stata così dirottata verso altri scali italiani e soprattutto verso porti del Mar del Nord.

Un secondo fattore di crisi, notevolmente più complesso e difficile da affrontare, è costituito dal cambiamento avvenuto — e ancora in atto — nel modo di trasporto in generale, e marittimo in particolare, così come dal variare del peso delle diverse direttrici di traffico. Semplificando al massimo, si può dire che, mentre prima i porti erano dei nodi «terminali» del trasporto, per cui vi erano concentrate tutte le funzioni organizzative, gestionali e decisionali del trasporto e spesso anche la maggior parte delle attività che si valevano del trasporto marittimo (industrie di trasformazione), oggi essi sono diventati nient'altro che anelli della più complessa catena del trasporto: quelli in cui — se si vuole — avviene obbligatoriamente un cambio di vettore (da quello marittimo a quello stradale, ferroviario, ecc.), ma nulla più (Vallega, 1983; Marchese, 1987).

Ciò significa che il porto può continuare a rimanere luogo fisico di organizzazione e gestione del trasporto solo qualora esso sia inserito in un contesto di città che assommi tutte le caratteristiche di direzionalità e di grado gerarchico compatibile con tale funzione. In caso contrario,

il potere direzionale-decisorio si sposta verso una metropoli in cui queste caratteristiche siano presenti, venendo così a estinguere completamente il peso della precedente rendita di posizione. Queste due cause si sono dunque combinate nel determinare la crisi dello scalo marittimo di Genova: mentre la prima, di natura prettamente locale, potrebbe essere superabile (2), la seconda, che dipende anche da fattori esterni, appare più complessa e certo di non semplice soluzione.

Pur dopo interventi di carattere organizzativo e gestionale e pur dopo alterne fasi di occasionale pace sociale con i lavoratori portuali, e via tamponando e rabberciando, la posizione relativa dell'approdo di Genova rispetto alla concorrenza non è oggi di molto mutata ed anzi in alcuni casi è ulteriormente peggiorata. Genova, infatti, con la sua situazione di crisi, non ha di certo favorito la permanenza dei grandi centri decisionali anche nel settore trasportistico. Aree urbane che hanno saputo conquistare una posizione leader (e ci si riferisce evidentemente a Milano) hanno finito per attrarre, o meglio, per rinforzare ed accentrare capacità direzionali anche nel settore del trasporto (e quindi del trasporto marittimo) pur non essendo, ovviamente, dotate di porto. E se, le condizioni attuali non dovessero mutare radicalmente, anche il nuovo approdo di Voltri, con una potenzialità teorica di quasi un milione di TEU, potrebbe dimostrarsi non una scelta opportuna ed economicamente produttiva ma un grosso errore di previsione. Non è certo con il solo aumento dell'offerta, infatti, che si crea la domanda e s'incanala l'utenza verso uno scalo.

D'altra parte, è un fatto incontestabile che all'interno del porto di Genova e delle attività ad esso collegate, siano esse industriali-manifatturiere o terziarie e di servizio, esiste un buon potenziale di risorse e di *know how* specifico che potrebbero essere venduti al di fuori del porto stesso, forse anche in sede internazionale (ILRES, 1985). Ciò potrebbe contribuire di certo a far restare a Genova almeno una parte di quelle funzioni direzionali e rare legate all'ambito portuale, anche se non esclusivamente trasportistico, e a rilanciare quell'economia portuale che tradizionalmente ha costituito per la città fonte di ricchezza (Pana-da, 1984).

In futuro, con buona probabilità, le sorti economiche di Genova dipenderanno in gran parte proprio dalla risposta che il suo porto sarà in grado di dare con la realizzazione di tecnologie navali avanzate, con una gestione più razionale dei sistemi di trasporto: in sostanza con la sua capacità di produrre un terziario marittimo veramente innovativo (Marchese, 1987).

(2) L'uso del condizionale è d'obbligo solo che si ripercorrano le incredibili vicende dello scontro tra Consorzio del porto e Compagnia unica dei lavoratori che si trascina ormai da anni.

3. *La redistribuzione del carico demografico.* — L'organizzazione territoriale del sistema genovese si presenta, per quanto concerne l'aspetto demografico, con un modello assai caratteristico e particolare. Nel 1981 il capoluogo ligure concentra ancora una considerevole quota di popolazione, pari a circa il 73% di tutti i residenti della provincia e a quasi la metà degli abitanti di tutta la regione.

Si tratta di valori decisamente elevati, che fanno di Genova una vera e propria metropoli a base regionale. A questo proposito Marchese (1987) parla di uno dei maggiori aggregati del paese, rappresentato appunto dall'area centrale ligure che si estende su Genova, Savona e il Tigullio.

L'affermazione di quest'area in epoca più recente ha inizio con l'unificazione italiana, quando, grazie ad una favorevole situazione economica, il capoluogo ligure vede crescere rapidamente il suo patrimonio demografico.

Questo incremento, alimentato anche da un consistente flusso immigratorio, prosegue sin verso la metà degli anni '60 (3); poi, con un certo anticipo rispetto ad altre aree urbane nazionali, ha inizio un processo di depauperamento demografico. Questo fenomeno si è tradotto sia in una sensibile perdita quantitativa interna dell'area comunale, sia in una più modesta ma continua erosione del potere di attrazione del capoluogo rispetto al territorio provinciale (4) e regionale.

Durante l'arco temporale che intercorre tra il 1961 e il 1981 si ha, in sostanza, il delinearsi di un nuovo assetto distributivo della popolazione (fig. 2), con un incremento generalizzato lungo la fascia costiera e con l'affermazione più spiccata di alcune sue aree: nel Ponente emerge l'area che interessa i comuni di Arenzano e Cogoleto, con una tipologia insediativa di carattere spiccatamente residenziale, nel Levante la corona che costituisce l'immediato hinterland di Chiavari (Leivi, Carasco, Cogorno, ecc.), con funzioni di tipo misto, sia residenziali che terziarie. Sensibili incrementi, più marcatamente collegati al decollo di attività industriali, si registrano anche in alcune propaggini che da Genova si allungano verso l'interno (Sant'Olcese, Serra Riccò, ecc.), spesso in corrispondenza dei principali assi di scorrimento stradali e ferroviari. Tutta la fascia più interna dell'area provinciale che, con andamento semicircolare, si snoda da Tiglieto all'Isola del Cantone sino a Borzonasca ecc. presenta, invece, una dinamica demografica sensibilmente negativa.

In un'ottica più strettamente qualitativa, di fatto, accanto al fenomeno della denatalità, si registrano anche un sensibile invecchiamento

(3) Nel 1965 Genova raggiunge la cifra massima di 865.000 residenti.

(4) La concentrazione di residenti nel comune capoluogo passa dal 76% del 1961 al 75% del 1971 e al 73% del 1981.

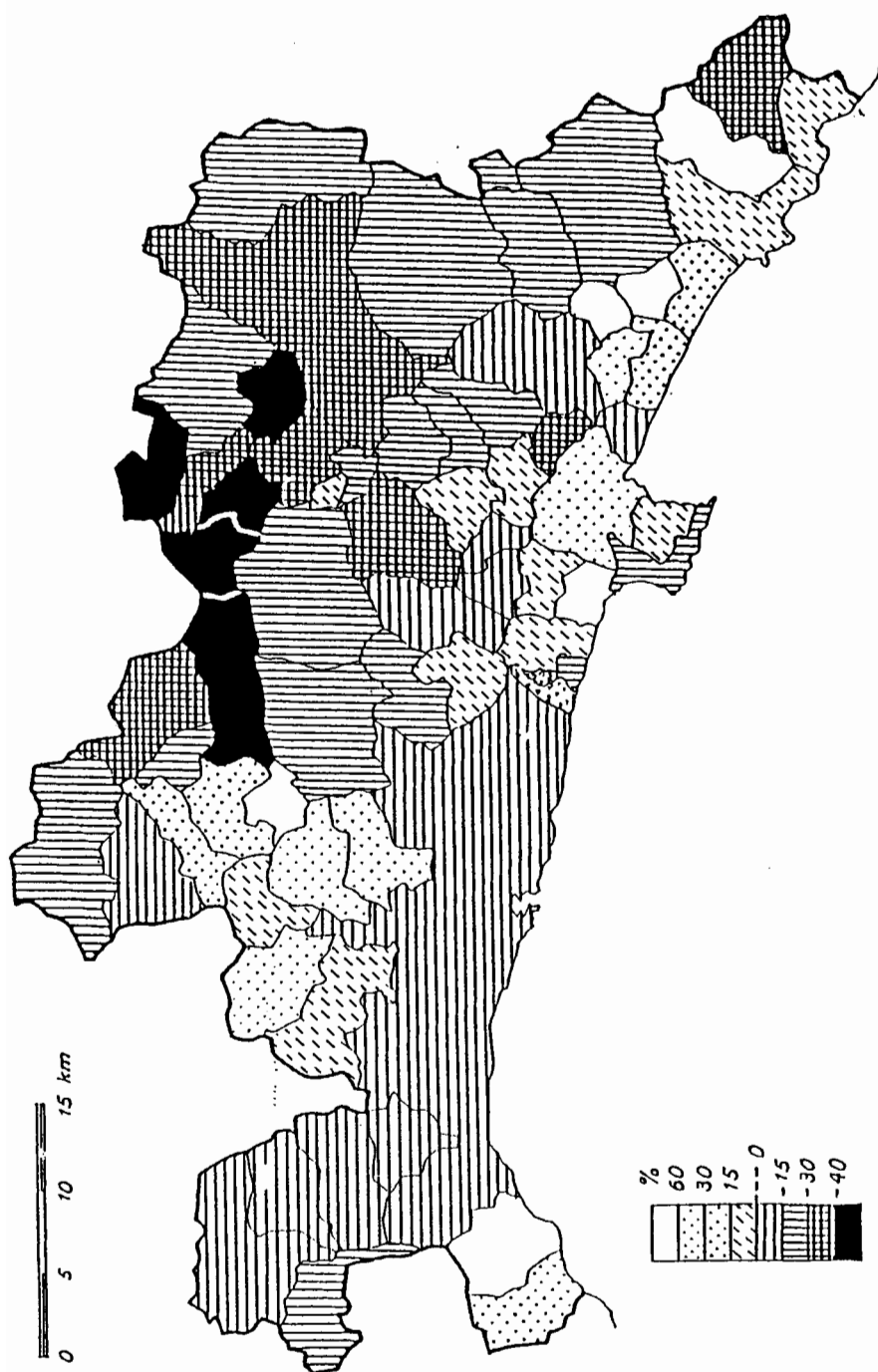


FIG. 2 - PROVINCIA DI GENOVA: ANDAMENTO DELLA POPOLAZIONE 1961-1981.

della popolazione, un basso quoziente di nuzialità, una continua contrazione delle classi di individui in età lavorativa, ecc. In sostanza, Genova si presenta già, sotto il profilo demografico, con un tipo di struttura prevista dall'ONU per le città europee del 2020 (Canepa, 1987).

Questa situazione che, con molta probabilità, porterà ad un allentamento progressivo dei fenomeni di disoccupazione complessiva, potrebbe rappresentare, se correttamente gestita, una buona occasione per la sperimentazione di un progetto di formazione e riqualificazione della forza lavoro (ILRES e Regione Liguria, 1988). In futuro, la possibilità di fruire di una forza lavoro adeguata e qualificata costituirà, infatti, uno dei punti di forza nella traiettoria di sviluppo delle industrie e nel rafforzamento delle strutture economiche regionali.

4. *Cenni sul processo evolutivo dell'industria genovese.* — I primi fenomeni d'industrializzazione, intesi in senso moderno, si manifestano a Genova durante la prima fase dell'industrializzazione italiana, con la quale condividono, oltre alla variabile cronologica, anche quella fisionomica, essenzialmente legata ai settori siderurgico e metalmeccanico.

Tra i principali fattori di localizzazione si rileva determinante la presenza del porto, che assicura l'approvvigionamento di carbone e ferro, funzionando, in questo caso, come un vero e proprio approdo-miniera (Ferro, 1969). In questo caso, come abbiamo avuto modo di osservare, l'articolazione produttiva si presenta con una tipologia pressoché identica a quella di altre città portuali dell'epoca.

Successivamente, pur con sorti alterne, legate alle vicende storiche, lo sviluppo del settore manifatturiero continua con l'affermazione di nuove branche merceologiche (alimentare, chimica, ecc.) sino alla crisi degli anni '60. Tuttavia, dopo il primo conflitto mondiale alcuni problemi di riconversione contribuiscono all'affermazione di una caratteristica assai peculiare dell'odierno assetto industriale genovese: la gestione statale di alcune fra le principali aziende cittadine. Già negli anni '20, infatti, l'Ansaldo, che durante il periodo bellico si era dilatata enormemente (5), è costretta ad operare una profonda ristrutturazione, che comporta il passaggio di alcuni settori produttivi sotto la gestione statale; analoga sorte tocca negli anni successivi all'Italimpianti e a varie altre aziende.

Genova si affaccia al periodo della grande riconversione con un forte potenziale industriale, con una rilevante ed ampia diversificazione settoriale, con un buon grado di integrazione, sia tra le varie branche produttive (Hermitte, 1965), sia tra il sistema industriale e quello

(5) L'Ansaldo costituiva in quel tempo un complesso industriale che potremmo definire a ciclo completo, con un'articolazione settoriale che spaziava dal siderurgico al meccanico, ecc.

portuale. Già nel corso degli anni '60, però, si erano manifestati i primi sintomi di quei disagi e di quelle difficoltà che porteranno prima ad una decelerazione produttiva, poi ad una vera e propria crisi dell'intero sistema.

Tra i settori maggiormente colpiti si collocano, del resto, quelli più tradizionali dell'apparato produttivo genovese, come il siderurgico o il cantieristico con i loro vasti indotti. Tra il 1971 e il 1981 si ha comunque una flessione complessiva che interessa in maniera più o meno considerevole pressoché tutte le branche industriali. L'unica eccezione è rappresentata dal comparto meccanico, che si afferma con alcune specializzazioni produttive, come l'impiantistica o l'elettronica, che usano tecnologie fortemente innovative e seguono logiche gestionali ad alto contenuto strategico.

Un altro aspetto decisamente negativo, e forse non valutato appieno in tutta la sua gravità, è rappresentato dallo spezzarsi di quei legami funzionali che un tempo rappresentavano in qualche modo una rete di sostegno per l'intero sistema industriale. Uno studio sulla subfornitura (Camera di Commercio di Genova, 1984) ha mostrato che solo il 23% del fatturato delle attività di punta si distribuisce ormai all'interno dell'area ligure. Ad analoghe conclusioni porta anche un lavoro (CENSIS, 1988) effettuato sulle interdipendenze che legano la grande alla piccola e media industria: in questo caso, le quote di fornitura, in termini di materiali, che i grossi complessi attingono dall'area locale sono stimate ad appena il 14%.

In sostanza, a Genova la fase del postindustriale è risultata più traumatica e difficile rispetto alle altre aree del triangolo industriale per una pesante combinazione di fattori negativi di natura sia esogena che endogena. La crisi internazionale di alcuni settori come il cantieristico o il siderurgico ha provocato profondi disagi all'intero sistema industriale e tuttavia la situazione avrebbe potuto presentare toni meno drammatici se i fattori endogeni non fossero a loro volta risultati così penalizzanti. All'interno, invece, le componenti locali, spesso di fronte a certi input destabilizzanti che pervenivano al sistema, hanno tenuto un atteggiamento poco reattivo.

A difficoltà che potremmo definire di natura fisiologico-strutturale, come il pericoloso gigantismo di alcune unità produttive o come una gestione statale non sempre efficiente e in sintonia con gli interessi della città, si sono accompagnate fra l'altro una congestione urbana tra le peggiori d'Italia e una sindacalizzazione talora miope ed esasperata. Così, mentre in altre aree economiche del paese le inevitabili difficoltà connesse ad un periodo di sostanziali mutamenti delle modalità produttive sono state in parte assorbite ed hanno funzionato come stimolo generatore di nuove opportunità, nel capoluogo ligure hanno prodotto, specie in una fase iniziale, un atteggiamento di blocco e di chiusura.

Nonostante queste indubbie difficoltà, e nonostante un calo occupazionale superiore a quello che potrebbe essere definito un normale calo di tipo fisiologico, da alcune scelte produttive effettuate in questi ultimi tempi oggi parrebbe lecito parlare, anche per l'industria genovese, dopo un periodo di involuzione e di crisi, di una fase di trasformazione e di evoluzione.

5. *L'industria degli anni '80: verso la trasformazione di un sistema economico-territoriale.* — L'apparato industriale genovese, pur mantenendo una discreta posizione su scala nazionale, è stato ora superato, in termini quantitativi, oltre che da Milano e Torino anche da altre realtà industriali, come Roma, Firenze, Brescia, ecc.

Tuttavia, in un'ottica di tipo qualitativo, il tessuto produttivo dell'industria genovese presenta ancora alcuni caratteri fisionomici di centralità strategica e funzionale per l'intera economia italiana. Tra i vari indicatori che potrebbero fornirci una qualche misura del fenomeno, basterebbe forse ricordare che in Liguria hanno la loro sede direzionale numerose aziende a diffusione nazionale o che questa regione presenta a tutt'oggi un'ampia apertura per quanto riguarda il flusso di esportazione di numerosi prodotti industriali, soprattutto del comparto meccanico (ISTAT, «Statistiche industriali...», 1986).

Interessante in questa stessa ottica, risulta, pur con alcuni limiti, un tentativo di individuare il potenziale innovativo rappresentato dalle industrie *high-tech* presenti in Liguria (ILRES e Regione Liguria, 1988). Sulla base di una matrice merceologica ricavata da un modello statunitense, si arriva a constatare che molte delle attività ad alta tecnologia proposte in quella matrice sono presenti anche in Liguria. In alcuni casi si arriva addirittura all'identificazione di vere e proprie «eccellenze tecnologiche», rappresentate da certe tipologie produttive presenti nell'Ansaldo, nell'Elsag, nella Piaggio, ecc. Si potrebbero avanzare alcune riserve sui parametri adottati in questo studio; e nondimeno resta di fatto l'indiscussa presenza di aziende che si servono di tecnologie avanzate e che operano con filosofie produttive decisamente innovative.

Ci sarebbe piuttosto da osservare che, se effettivamente ci troviamo in presenza di casi di eccellenza tecnologica, è anche vero che questi restano pur sempre casi isolati in un sistema che per ora non è ancora stato in grado di attivare — o di riattivare — consistenti sinergie al suo interno.

In sostanza, da quanto abbiamo avuto modo di osservare finora, sembra giusto parlare di una perdita di spessore industriale in termini di addetti e, in alcuni casi, anche di produttività; ma identificare l'attuale trend dell'apparato produttivo genovese con una fase di vera e propria deindustrializzazione appare abbastanza discutibile. I profondi cambiamenti e le complesse trasformazioni che attualmente interessano l'industria genovese sembrano piuttosto mutare l'assetto strutturale e le

modalità funzionali dell'intero sistema ligure secondo nuove articolazioni, sia di carattere economico che territoriale.

6. *Progresso tecnologico e innovazione: alcune risposte dell'industria genovese.* — Anche in Italia, come in altre aree industriali a livello mondiale, è in pieno svolgimento, ormai da alcuni anni, un processo di rapida trasformazione delle modalità produttive, con profonde conseguenze sull'intero assetto economico nazionale e con l'affermazione di nuove categorie funzionali nell'organizzazione degli spazi industriali.

In questa situazione di mutamento e di transizione risulta assai difficile trovare un'efficace chiave di lettura dei fenomeni. Indubbiamente le traiettorie principali sono riconducibili sia ad una serie di fattori di natura locale, che costituiscono l'*humus* sociale ed economico di base, sia a fattori esterni determinati da rapporti macroeconomici che legano tra loro le varie entità di un intero sistema (Camagni, 1989). Nel complesso intreccio di situazioni, una variabile veramente strategica è rappresentata dall'innovazione (Coppola, 1988), che ha prodotto situazioni imprevedibili fino a qualche anno fa. L'innovazione, specie quella che presenta un forte potenziale di rottura e di destabilizzazione di precedenti modalità operative, ha indotto inaspettati mutamenti non solo nell'assetto funzionale di numerose aziende, ma nello stesso assetto territoriale.

A Genova, in particolare, l'effetto sortito dal fenomeno innovazione può considerarsi complessivamente positivo, anche se per ora non si è innescato un sistema di sinergie ed interazioni di tipo più globale come in altri casi quali Milano o Torino.

Un primo parametro da prendere in considerazione è rappresentato dalle modalità di diffusione dell'innovazione stessa che ha, per così dire, tagliato trasversalmente tutti i settori merceologici, vanificando di fatto il concetto di settore maturo e non. Questo fenomeno ha portato quindi all'affermazione di nuove capacità produttive in settori considerati un tempo maturi ed ancora fortemente incidenti nell'area ligure, come la siderurgia.

Più in generale l'innovazione, con l'affermazione di nuovi modelli gestionali, con l'informatizzazione, ecc., ha permesso gli attuali sistemi flessibili di produzione, che hanno contribuito a ridurre il *gap* esistente tra piccola-media e grande impresa, determinando un sostanziale rilancio della grande impresa. La tendenza all'innovazione appare, infatti, strettamente correlata alle dimensioni aziendali, per cui la grande industria opera di solito innovazioni più ampie e radicali (6). Anche in questo caso,

(6) Generalmente, quando si parla di innovazione si fa riferimento a categorie attinenti più alle modalità di genesi (innovazione di prodotto, di processo ecc.) che alle conseguenze prodotte (innovazione dirompente o destabilizzante). Questo criterio è stato seguito anche dall'ISTAT (*Indagine sulla diffusione della innovazione tecnologica*, 1987).

quindi, Genova, dove si manifesta una netta prevalenza della grande dimensione, appare in certo qual modo favorita.

Nei confronti dell'elemento spazio, che a Genova è ormai diventato un bene pressoché irreperibile e comunque sempre molto costoso e conteso, l'innovazione ha provocato peraltro effetti non sempre positivi.

L'affermazione di nuove modalità produttive *floor space saving* sembrerebbe favorire in generale una gestione più razionale del patrimonio edilizio industriale; in realtà, in alcuni casi non sempre una ristrutturazione di funzioni aziendali ha sortito reali benefici in termini di spazio. Anche il fenomeno di deverticalizzazione produttiva, che ha portato ad un allentamento dei fenomeni di congestione industriale in alcune aree urbane, consentendo loro, con un processo di *filtering down* di espellere verso la periferia alcuni segmenti produttivi si è qui proposto con effetti tutto sommato negativi. Le fasi produttive espulse dalla città hanno finito, infatti, per localizzarsi in aree extraprovinciali o addirittura extraregionali, con un indiscutibile depauperamento del patrimonio industriale.

Si può dunque dire che a Genova l'innovazione, pur innestandosi in complesso su una situazione piuttosto negativa, vuoi per alcuni fattori interni che per alcuni altri esterni, ha introdotto nuovi elementi di vitalità e di dinamismo nell'intero sistema industriale. Certamente un ridimensionamento così drastico a livello occupazionale non lascia intravedere, almeno per ora, un recupero di certe posizioni e di certe funzioni produttive che Genova esercitava un tempo in ambito regionale e nazionale. L'industria tradizionale tuttavia presenta ancora un buon grado di potenzialità e, se correttamente gestita, potrebbe, in futuro, risultare una buona *chance* per l'intera economia regionale. Ma, probabilmente in futuro, il sistema ligure dipenderà sempre più strettamente dalla produzione di beni immateriali e di servizi e dalla complessiva rigenerazione dell'ambiente urbano; per cui sarà opportuno dare uno sguardo più attento alle dotazioni e alle prospettive che la metropoli ligure presenta sotto questo profilo.

7. *Il terziario avanzato: uno sviluppo mirato e incompleto.* — Il quadro che emerge dalle considerazioni sino ad ora svolte non è certo di facile interpretazione. Si accavallano elementi di valutazione positiva, altri comunque passibili di favorevole evoluzione, altri ancora decisamente negativi.

La struttura produttiva, nelle sue componenti e nei suoi obiettivi, come più in generale la stessa città, non sembra avere imboccato una identificabile direttrice di evoluzione e di sviluppo. Per limitarsi, com'è nell'intendimento di questo lavoro, alla componente industriale ed a quegli elementi che all'interno della città ad essa sono collegati o, la condizionano, è necessario passare in rassegna altri attori che si muovono

sulla scena urbana. Il primo soggetto da esaminare è senz'altro costituito dalla «rete di sostegno» all'industria, o meglio da quella parte importante che si identifica nei servizi all'impresa. Tale settore, a Genova, è caratterizzato da connotazioni del tutto singolari: esse sono dovute sia alla struttura dell'industria cittadina, sia a fattori specifici che saranno chiariti meglio in seguito.

Le imprese a partecipazione statale, quasi tutte di grandi o grandissime dimensioni, non sono mai state, in genere, promotrici della nascita e dello sviluppo di un settore terziario di servizio. In alcuni casi, in effetti, esse si sono create all'interno strutture specializzate in grado di risolvere determinate esigenze aziendali attraverso la mobilitazione di risorse finanziarie ed umane proprie. Nei casi in cui i problemi fossero particolarmente complessi, invece, non era possibile reperire *in loco* società di servizi che fossero in grado di risolverli con successo; il ricorso al mercato nazionale e a volte internazionale diventava allora una scelta obbligata. A sollecitare lo sviluppo del terziario è rimasta dunque soprattutto la piccola impresa privata: la dimensione complessiva, lo standard qualitativo e il conseguente livello di esigenze erano tuttavia modesti, così che la domanda di terziario si è manifestata in modo episodico e mai tale da costituire una massa critica per il sorgere di nuove strutture ad alto contenuto innovativo.

Un fenomeno di un certo rilievo è stato però quello della graduale affermazione di una pluralità di società di servizi legate a determinati settori dell'industria a partecipazione statale: nell'ambito delle strategie di tali settori è parso preferibile esternalizzare certe funzioni, favorendo la fuoriuscita di personale (con specializzazione medio-alta) che ha dato vita a piccole strutture operanti, almeno inizialmente, quasi soltanto al servizio delle società madri. I comparti in cui con maggiore consistenza si è manifestato il fenomeno sono quelli legati all'impiantistica: *engineering*, progettazione, automazione industriale, software specializzato, ecc. È da notare che tale tipo di terziario si può far rientrare nella categoria di attività non solo specialistiche, ma anche estremamente mirate, cioè destinate ad una sola categoria di utenti finali. Al contrario, infatti, di altri tipi di terziario «despecializzato», come ad esempio i servizi di marketing, di comunicazione, di consulenza direzionale, ecc., le attività sviluppatesi a Genova non sono nate e non si rivolgono ad un mercato vasto, ma ad utenti ben determinati e quindi limitati nel numero e con precise connotazioni produttive e territoriali.

Oltre a questo tipo di attività terziarie a sostegno delle imprese (ma solo di un certo tipo di imprese) esiste evidentemente un altro gruppo di servizi ad uso più generalizzato. Partendo dai più banali, si possono ricordare quelli di tipo professionale (fiscalisti e tributaristi, avvocati, marittimisti, progettisti edili, ecc.), che presentano un grado di capacità e un'immagine sul mercato, buoni ed a volte anche elevati. Quelli del

credito, dei servizi finanziari e delle assicurazioni sono anche comparti dotati di una gamma sufficientemente diversificata e competitiva di servizi e con una logica specializzazione per il settore marittimo.

Vi è infine una serie di servizi per i quali Genova non si colloca certo ad un livello di buona completezza, né ha uno standard qualitativo elevato. In particolare si tratta, come già accennato, di quei servizi più richiesti dalla media e piccola impresa: la consulenza aziendale, il marketing, la comunicazione e la pubblicità, la creazione di «software dedicato», la formazione, ecc... A questo proposito, tuttavia, c'è da rilevare come negli ultimi anni ci sia stata una certa evoluzione che ha portato alla nascita di nuove iniziative. Il fatto è da attribuire ad un processo di miglioramento qualitativo e di innovazione tecnologica che ha interessato la piccola impresa: sia le richieste provenienti dalla grande industria a partecipazione statale, sia la necessità di confrontarsi con la concorrenza per le aziende in via di espulsione dal mercato locale hanno fatto nascere una discreta domanda di servizi avanzati, che ha favorito l'evoluzione del settore.

Peculiari probabilmente della situazione genovese sono invece le società di servizi formatesi nell'ambito di processi di ristrutturazione di aziende di matrice pubblica. A differenza dei casi citati in precedenza (nascita di piccole società «esternalizzate»), si tratta della creazione di strutture, di dimensioni anche notevoli rispetto alla taglia media delle iniziative di servizio, formate scorporando o accorpendo diverse funzioni aziendali specialistiche e concentrandole in società indipendenti e aperte al mercato (7). Un'altra categoria di terziario innovativo può essere rappresentata da consorzi o accordi fra società di servizi operanti nel medesimo settore, al fine di creare sinergie fra i rispettivi *know-how* e di presentarsi sul mercato con una forza operativa e contrattuale maggiore (8). Così come sono interessanti le iniziative di servizio riguardanti il potenziamento o la creazione di attività nei settori della formazione e della ricerca (9).

A fronte di questa consistenza e tipologia del terziario, le imprese genovesi hanno reagito in modo differente a seconda delle necessità, della

(7) Si possono citare la «Nitco», che opera nel mercato dell'automazione e del software per impianti industriali, la «Sidercad», specializzata nella progettazione con il computer, e, anche se diversa per matrice, struttura e funzioni, la «Società di informatica regionale», con partecipazione della Finsiel e della Regione Liguria.

(8) Fra questi va senz'altro citata l'iniziativa della locale Associazione degli Industriali, che ha creato un settore «Servizi avanzati alle imprese» che raggruppa società con differenti specializzazioni (*engineering*, management, informatica, comunicazione, etc.).

(9) Per la formazione va citata l'attività dell'«Enfapi Sogea», che promuove corsi di tipo «master» e di specializzazione professionale; per l'innovazione, il «Ditel», centro per la diffusione della tecnologia, e «Genova ricerche», un consorzio che unisce università e aziende pubbliche e private; per il reperimento e l'attrezzatura di aree industriali, la FilSE, a partecipazione regionale; per il finanziamento alle imprese, la «Finligure».

dimensione, delle circostanze. La grande impresa (a partecipazione) spesso ha risolto le proprie esigenze attraverso la mobilitazione di risorse interne (già esistenti o create *ad hoc*) o, in altri casi, si è rivolta all'esterno puntando però quasi esclusivamente su società di servizi non locali (prevalentemente milanesi). Una conseguenza importante è stata quella che il *know-how* prodotto in queste occasioni difficilmente si è diffuso nell'area genovese: nel primo caso, infatti, è rimasto patrimonio esclusivo interno delle grandi imprese, mentre nel secondo caso le conoscenze sono comunque uscite dall'area per arricchire realtà non genovesi e interagire con queste. La domanda delle piccole imprese, come già accennato, non ha potuto produrre un effetto trainante per il terziario avanzato salvo negli anni più recenti e in misura ancora limitata.

È significativo notare comunque che la mancanza di servizi avanzati «rari» non è quasi mai avvertita come un limite allo sviluppo innovativo dell'azienda: la richiesta degli imprenditori non è quella di attivarli a Genova, ma quella di migliorare le comunicazioni con Milano, soprattutto, riducendo i tempi di percorrenza a 30-35 minuti attraverso linee ferroviarie ad alta velocità (e già sono stati avanzati progetti in tal senso da parte di operatori privati).

L'incompletezza e la parzialità del settore terziario avanzato ha provocato dunque un elevato grado di «diserzione» da parte delle aziende, in prima battuta per la ricerca all'esterno dei servizi di cui necessitavano e, nelle estreme conseguenze, come ulteriore motivo per delocalizzare le strutture produttive dall'area genovese. A maggior ragione, la modesta consistenza complessiva della rete di terziario non ha certo sollecitato o attirato, nemmeno in combinazione con altri fattori (ma quali?), nuove iniziative industriali locali o provenienti dall'esterno.

8. *Alla ricerca di funzioni urbane innovative.* — Se è vero che l'industria genovese, sia nelle sue manifestazioni di grande impresa con buon livello di innovazione, sia di piccola impresa spesso alla conquista di posizioni leader di nicchia o per specializzazione, ha in parte risposto alla crisi perdurante degli anni '70 e dell'inizio degli anni '80 e costituisce sempre una parte importante della realtà economica e sociale cittadina, bisogna chiedersi tuttavia quali siano le possibilità future, quale il grado di competitività internazionale raggiungibile, quale il potenziale città offerto dalla realtà urbana genovese.

Utili risultano a questo fine i fattori individuati da Conti e Spriano (1989) e «finalizzati strettamente alla caratterizzazione delle potenzialità "innovative" delle aree urbane». Passandoli brevemente in rassegna, si possono evidenziare quali siano le risorse realmente sfruttabili per il rilancio economico attraverso lo sviluppo dell'industria innovativa (10).

(10) Volendo semplificarli e sintetizzarli, gli undici fattori proposti da Conti e Spriano possono essere raggruppati in cinque grandi categorie:

Chi si sia occupato della situazione di Genova non ha difficoltà a ravvisare gravi carenze nella dotazione dei fattori invocati dai due studiosi a fondamento delle sorti della metropoli moderna: è difficile perfino trovare una sola categoria nella quale la città possa raggiungere un livello di sufficienza. Non certo nella struttura industriale, affatto diversificata, soprattutto dal punto di vista dimensionale, e ricca invece di grandi presenze (anche oligopolistiche) ma in settori in crisi (siderurgia, cantieristica, energia). Poco significativa la consistenza di centri di ricerca e di strutture universitarie in grado di colloquiare e fornire risultati all'impresa, così come scarsa, si è visto, la rete di sostegno dei servizi all'impresa. Decisamente negative le considerazioni per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto, le comunicazioni e la mobilità urbana, mentre la qualità residenziale e l'accesso a strutture culturali e del tempo libero offrono solo rari spazi di tipo elitario all'interno di un territorio che si è andato impoverendo e degradando.

Rispetto al passato ci sono comunque alcuni elementi di novità, come la comparsa sulla scena di soggetti che potremmo definire «collettivi». Per contrastare la crisi e l'immobilismo della città ci si è accorti, infatti, che il potere (contrattuale e propositivo) di singoli attori ha poca forza d'urto: sono nate così delle forme «consorziali», nei modi e con gli obiettivi più diversi a seconda delle esigenze. Esempi di tali iniziative sono costituiti dal «Comitato Pubblici-Privati», che raggruppa esponenti delle rispettive imprese cittadine e si è impegnato nello studio e nell'elaborazione di progetti che possano far fronte all'attuale crisi, in termini di reindustrializzazione e comunque in termini di ripresa dei livelli occupazionali. La stessa Associazione degli Industriali si è fatta recentemente promotrice di idee e iniziative concrete non solo e non strettamente in una logica sindacale, per esempio con l'Agenzia delle aree dismesse. Gruppi più ristretti di soggetti, quali per esempio i costruttori

Struttura industriale: 1) presenza di uno o più grandi gruppi industriali con potere oligopolistico; 2) struttura produttiva caratterizzata dall'esistenza di un tessuto industriale diversificato, in cui è incisiva tanto la componente di industrie innovative quanto quella dei settori trainanti più tradizionali.

Strutture di ricerca: 3) presenza di importanti strutture universitarie di istruzione e di ricerca in collegamento sia con le imprese sia con altri centri di ricerca pura e applicata; 4) esistenza di attività di servizio tecnologico e di ricerca scientifica privata o internalizzata.

Strutture di comunicazione: 5) un sistema infrastrutturale che consenta rapidi trasferimenti di persone e scambi di informazioni; 6) meccanismi informali che facilitino lo scambio di informazioni e la circolazione delle idee.

Struttura di sostegno: 7) disponibilità di fonti finanziarie e di capitale di rischio; 8) una diversificata rete di servizi per le imprese; 9) iniziative di politica territoriale per l'innovazione.

Struttura urbana: 10) agevole accesso a strutture educative, culturali, ricreative e sportive; 11) una struttura residenziale di tipo urbano e suburbano di livello superiore.

edili, hanno presentato alcuni progetti per la risoluzione di problemi che affliggono la città (viabilità e posteggi) (11).

Fra le strutture di sostegno, oltre al terziario avanzato, viene giustamente inserita l'esistenza di politiche territoriali favorevoli all'innovazione. Nel caso di Genova, tenendo soprattutto presente la scarsità di spazi a disposizione, il loro ruolo è stato quanto mai determinante e giova quindi esaminarne i caratteri essenziali, cominciando dal soggetto Pubblica Amministrazione.

Purtroppo, non si aggiunge nulla di nuovo affermando che gli organi di programmazione e di governo del territorio agiscono, quando agiscono, più da frenatori dei processi innovativi che da loro promotori. La realtà, come afferma Ciciotti (1989), è che per gestire un territorio, e soprattutto una città, oggi è necessario avviare una vera e propria azione di politica economica e non semplicemente una politica urbanistica, o peggio, una gestione più o meno scialba del piano regolatore, spesso pura somma di destinazione d'uso e di vincoli, che si tenta di amministrare per lo più attraverso il metodo delle varianti.

A giudicare dai risultati (*a posteriori*), si può affermare che neanche a Genova sia esistito un organico disegno programmatico di allocazione razionale delle diverse funzioni urbane (residenziale, produttiva, commerciale-direzionale, etc.): l'inestricabile commistione tra impianti produttivi (industria pesante, inquinante e addirittura a rischio) e zone ad alta densità residenziale del Ponente cittadino è un esempio che forse ha pochi uguali in altre realtà urbane (Barozzi, 1981). Una volta saturate in modo disordinato le aree più appetibili, tradizionalmente quelle in fregio alla costa, soprattutto per le imprese direttamente legate al mare sia per il tipo di attività (cantieristica, attività portuali e collegate), sia in quanto dal mare ricevevano le materie prime da lavorare (siderurgia), le aziende si sono riversate dapprima verso gli spazi urbani più vicini, ancora nella cerchia della Grande Genova, e si sono espanse più tardi, come si è già visto, verso i comuni limitrofi, nelle due principali vallate che conducono verso il Piemonte e la Lombardia.

Tuttavia, anche per gli insediamenti più recenti sono stati ripetuti gli stessi errori: estrema promiscuità di funzioni (industriale e residenziale soprattutto), mancanza di infrastrutture specifiche dedicate alle imprese, deterioramento complessivo dell'ambiente urbano e, non ultime, buone prospettive che le imprese fossero costrette ad emigrare per impossibilità di ampliarsi in loco. A partire dagli anni '70, quando già questa situazione andava chiaramente delineandosi ed era urgente approntare politiche di recupero e razionalizzazione urbana, l'amministrazione comunale non ha

(11) Si potrebbe continuare l'elenco di questi candidati al protagonismo, fino ad arrivare a gruppi non organizzati (come semplici cittadini), che spontaneamente si associano per sensibilizzare l'opinione pubblica e le autorità competenti su loro esigenze.

invece minimamente dato spazio alle esigenze della componente industriale.

Se era giusto intervenire in materia di salvaguardia ambientale, di privilegio della salute dei cittadini, imponendo rispetto di norme, adeguamento degli impianti, divieti di ampliamento, era altrettanto doveroso proporre alternative reali in materia di aree per eventuali rilocalizzazioni, adeguatamente attrezzate e funzionali. Di tutto ciò, e non per sola responsabilità del Comune, non si è verificato praticamente nulla: da una parte si è semplicemente trascurato il problema nei suoi termini concreti ed operativi, dall'altra forse si è usata la mancanza di alternative per poter strappare piccoli margini di trattativa sulle localizzazioni esistenti (il tutto non disgiunto da quell'antica «qualità» dei genovesi che li spinge a lamentarsi piuttosto che a fare).

Solo negli ultimi anni l'attenzione verso i problemi dell'industria, e non solo quelli, si è fatta maggiore, anche grazie all'azione di quei soggetti, che abbiamo definito «collettivi», che cercano di far sentire il proprio peso e le proprie esigenze sia in fase di indirizzo delle scelte pubbliche sia in fase operativa. Alla logica dei divieti, attraverso le rigide destinazioni d'uso del territorio, si sostituisce oggi quella dei progetti. A questo proposito, è interessante una osservazione contenuta in un rapporto CENSIS (1988), il quale sottolinea come sul territorio metropolitano di Genova si possa ormai operare solo in termini di sostituzione e non di implementazione. Non essendoci più alcuno spazio disponibile, qualsiasi iniziativa (che abbia un contenuto spaziale) non può essere realizzata se non al posto di un'altra.

Questa logica di intervento «lenticolare» pone seri vincoli a qualsiasi programma di razionalizzazione e programmazione del territorio: non è possibile, infatti, scegliere su grandi spazi disponibili, e bisogna operare su quei pochi esistenti e liberi. Ben poco ancor oggi si potrebbe fare se non si disponesse di un notevole patrimonio di aree dismesse. Purtroppo, sia detto per inciso, a differenza di molte altre città, tali spazi non sono stati creati dalla semplice rilocalizzazione di impianti industriali, ma dalla chiusura o dal drastico ridimensionamento delle attività esistenti (con tutte le relative conseguenze su occupazione, indotto, tenuta sociale, ecc.).

9. *Il binocolo rovesciato.* — L'interpretazione della situazione industriale e in generale socio-economica di Genova risulta sempre più complessa via via che si aggiungono elementi conoscitivi e si analizzano gli sviluppi degli anni più recenti: tuttavia, crediamo non si possa fino in fondo capire il presente ed investigare il futuro senza introdurre alcune considerazioni sui comportamenti delle forze sociali che operano in città. Un lavoro estremamente interessante a questo proposito è la citata ricerca del CENSIS presentata nel gennaio 1988: definita dagli autori stessi una ricerca anche di taglio antropologico, essa ha evidenziato con chiarezza

alcuni dei comportamenti e dei tratti tipici della città che aiutano a capire come sia arrivata alla crisi attuale (12).

Genova viene letta come una città «concentrata ed implosa», in quanto, nel corso della sua storia, ha assorbito molte culture ma non ha attuato reali scambi con esse, fermandosi là dove cessava il rapporto funzionale di pura convenienza. La «forma famiglia» resta dominante nell'organizzazione della vita sociale ed economica della città, imprimevole la sua scarsa propensione alla dimensione associativa, la sua rigidità, l'ottica eminentemente difensiva, la capacità di tenere lontano il nuovo, l'esterno, il molteplice. Il tempo è inteso, in quest'ottica, come una «linea tesa dal presente al passato», luogo di nostalgia, dove la cultura dominante è quella del «mantenimento»: per cui, per esempio, il denaro non è più misura dello scambio, ma valore in sé, da accumulare. Ed ancora, il mare viene percepito come un elemento realmente poco presente nella cultura e nella mentalità dei genovesi di oggi. È l'immagine di un mondo chiuso, dominato da una «parsimonia relazionale», frutto naturale di un tipo di comportamento bloccato e di una conseguente tendenza all'omogeneizzazione culturale, con una percezione delle diversità e delle complessità quali minacce da cui difendersi.

Con queste ed altre considerazioni più strettamente economiche il CENSIS cerca di dare una spiegazione articolata del declino di Genova. Ed il valore delle indicazioni del CENSIS non è affatto da sottovalutare. Se è vero che «non è sufficiente la quantità e la qualità di determinati fattori a determinare il potenziale innovativo di un'area, bensì la loro interazione e comunicazione multipla» (Conti e Spriano, 1989), tali note assumono allora un valore non più e non solo «antropologico», ma ricco di conseguenze sul piano delle prospettive globali dello sviluppo. Del resto, anche altri studiosi hanno evidenziato l'importanza di questi fattori nel caso Genova. Fra l'altro, è stata sottolineata la necessità, per uscire dalla crisi, di un «consenso alto» e della massima cooperazione fra tutte le parti sociali: a Genova si vedono invece separatezza, frammentazione, colpevoli ritardi nel cogliere i segni di un declino assolutamente prevedibile, soluzioni modeste e disorganiche (Libri blu del porto, Comitato Pubblici-Privati, progetto Viva Genova, ecc.).

Molti politici, studiosi, ricercatori, sindacalisti continuano a parlare delle risorse della città, delle sue potenzialità inesprese, di assetti futuri basati sull'attivazione di nuovi settori economici: industria *high-tech* (Capocaccia e Prudente, 1984) terziario avanzato (*Atti del Convegno «Terziario avanzato»*, 1982), rassegne fieristiche, turismo d'élite, e via

(12) Il fatto poi che tali conclusioni siano state male accolte e spesso rifiutate *in toto* dall'ambiente locale può essere forse un'ulteriore dimostrazione della validità di alcune delle proposizioni contenute nello studio. Al di là della suggestione della terminologia usata dal CENSIS, l'immagine della città viene tratteggiata in modo incisivo.

progettando. Tutte cose forse possibili, ma di certo non realizzabili se affrontate con lo spirito oggi dominante nella città (Galletta e Giorgetti, 1984). La vera e più grave carenza di Genova è la mancanza di una strategia complessiva, che nasca non solo dalla presenza sulla scena di un attore forte, ma anche e soprattutto dalla volontà di cooperare di più soggetti.

La logica dei veti incrociati, del rifiuto del nuovo, della diffidenza sono invece prassi costante e consolidata nella politica cittadina, tanto da non meravigliare quasi più nessuno (dei genovesi almeno). Si ha l'impressione che ogni parte in causa, non esclusa l'imprenditoria, usi un binocolo rovesciato per guardarsi intorno: tutto appare lontano, distante, separato, sicché si pensa di poter risolvere da soli i propri problemi, credendo anche che essi siano unici e irripetibili. E ciò ancor oggi, alla vigilia del 1993. Sembra impossibile che le più vive energie della città siano impegnate e bloccate da anni sul caso - porto, affrontando poi solo una piccola parte del problema, e cioè principalmente quello di carattere tariffario. Sembra assurdo che non si siano accorte che il settore dei trasporti si è talmente evoluto da richiedere ben altre strategie per rivitalizzare lo scalo genovese. E appare allo stesso modo incomprensibile come coloro che vanno disegnando consistenti prospettive di reindustrializzazione non si siano preoccupati di studiare l'evoluzione di questo settore all'interno delle altre aree metropolitane per capire in quale misura Genova sia ancora vocata per una destinazione di tipo industriale. Anche costoro probabilmente quando guardano all'esterno usano il binocolo rovesciato e finiscono per perdere la dimensione della realtà.

10. *Il «declino opulento»: solo un'ipotesi suggestiva?* — Dunque una Genova travolta dalla crisi industriale, non disponibile alla cooperazione nemmeno quando è in gioco la sopravvivenza, incapace di reagire e di scegliere il suo futuro? Forse la realtà non è nemmeno questa, forse la città ha fatto e sta facendo delle scelte che seguono una loro logica. È emblematico, a nostro avviso, un episodio: Genova, capitale, almeno fino a ieri, dell'industria energetica e del nucleare, si è proclamata comune «denuclearizzata». È una contraddizione di poco conto, la cui spiegazione può però risultare illuminante di una realtà più generale.

La città, abbiamo visto, è stata interessata da un pesante ridimensionamento dell'apparato industriale, che fra l'altro non sembra ancora del tutto esaurito (13). La città ha perso (o ha espulso, in alcuni casi?) industrie in crisi, ma industrie pesanti, inquinanti, ingombranti. Il prezzo in termini di occupazione è stato pagato; ma non ne sono nati insanabili

(13) E ciò, nonostante quello che afferma giustamente Camagni (1989) a proposito della tendenza in atto alla ricentralizzazione delle localizzazioni industriali.

contrasti sociali. In termini di ricchezza complessiva (Colla, 1984) e di consumi, poi, Genova continua a restare ai vertici nazionali (14).

La città ha avuto un fortissimo calo demografico (Monteverde, 1984), destinato a continuare ancora per qualche decina di anni, e anche questo può essere un elemento che risponde ad una logica nella traiettoria seguita da Genova. Forse la città ha approfittato di una serie di coincidenze per scegliere di tornare a una dimensione più naturale, più compatibile con le sue caratteristiche territoriali e sociali: non si può negare certo che la configurazione di questo sito urbano sia più adatta ad ospitare 500.000 residenti piuttosto che 1.000.000; è altrettanto vero che in un'area così densamente urbanizzata e così tremendamente ristretta e costretta fra mare e monti le industrie pesanti ed inquinanti non trovano l'ubicazione ideale.

Se questa può essere una interpretazione corretta, bisogna allora prendere atto del fatto che Genova sta attraversando un periodo di declino, non caratterizzato tuttavia da fenomeni di malcontento e povertà sociale, ma anzi da ricchezza e consumi diffusi. Le prospettive, dunque, non sono quelle di una città che si reindustrializza, né quelle di una città globale (tipo Milano) e nemmeno quelle dello sviluppo del terziario a servizio delle imprese (se mai di un terziario a servizio dei consumi della persona). Il compito fondamentale della città diventa probabilmente quello di gestire questo declino aprendo contemporaneamente delle prospettive nuove, un modo diverso e inedito di essere grande città al vertice di un «triangolo» sempre più florido e sempre più vecchio.

(14) Non è facile disporre di dati aggiornati a livello comunale. Stime di reddito e di consumi pro capite sono state eseguite da Marbach per gli anni 1981-1983. Interessanti e più aggiornate le elaborazioni fatte dall'Istituto Tagliacarne e dall'Unioncamere (1987). Considerando il valore aggiunto totale al costo dei fattori per le province (ma nel caso di Genova il capoluogo ha un peso determinante) ed esprimendolo in numero indice (100 = media Italia), si hanno questi risultati:

	Genova	Torino	Milano
1980	129,4	129,9	133,5
1981	129,7	125,5	131,0
1982	127,9	123,1	131,5
1983	128,9	119,3	127,5
1984	132,4	120,1	128,3
1985	134,5	120,1	129,9

BIBLIOGRAFIA

- Atti del Convegno «Terziario avanzato: prospettive per una nuova imprenditoria genovese»*, Genova, CCIAA, 1982.
- BAGNASCO A., *Le Tre Italie*, Bologna, Il Mulino, 1977.
- BAROZZI P., *Segni e interventi di distinzione nel tessuto urbano genovese*, in «Riv. Geogr. Ital.», Firenze, 1981, pp. 440-456.
- BAROZZI P., *Le strutture funzionali di Genova: problemi e progetti*, in *Scritti geografici di interesse ligure*, «Pubbl. Ist. di Scienze Geogr. della Fac. di Magistero dell'Univ. di Genova», XXXIX, Genova, 1984, pp. 183-203.
- CAMAGNI R., *Robotique industrielle et revitalisation du nord-ouest italien*, in FEDERWISH e ZOLLER (a cura di), *Technologies nouvelles et ruptures regionales*, Parigi, Economica, 1986, pp. 59-62.
- CAMAGNI R., *I mutamenti nella organizzazione spaziale delle attività industriali*, relaz. al 12° Conv. Naz. di Econ. e Polit. Industriale (Bergamo, 1988), Bergamo, 1989.
- CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI GENOVA (a cura di), *La subfornitura in Liguria*, Genova, 1984.
- CANEPA G., *La demografia delle occasioni da gestire*, in «Studi e Notizie ILRES», Genova, 1987, n. 4.
- CAPOCACCIA F. e PRUDENTE R. (a cura di), *Città e industria. Contributo dei dirigenti industriali liguri sul «caso Genova»*, Genova, Sagep, 1984.
- CASELLI L., *Industria e servizi in un'economia matura. Il caso della Liguria*, Milano, Angeli, 1983.
- CENSIS, *Liguria: Società, economia ed istituzioni locali nella transizione*, Milano, Angeli, 1983.
- CENSIS, *Alla ricerca di una identità*, Genova, Comit. Pubblici/Privati, 1988.
- CICIOTTI E., Relaz. tenuta al Seminario Internazionale «Effetto-città. Sistemi urbani e innovazione: prospettive per l'Europa alle soglie degli anni '90», Torino, Fondaz. Agnelli, 1989.
- COLLA L., *Primo approccio ad un modello di riequilibrio economico del territorio ligure*, in «Studi e Notizie ILRES», Genova, 1980, n. 2, pp. 60-104.
- COLLA L., *Il terziario nel «triangolo»*, in «Trend», 1984, n. 4.
- COMITATO PUBBLICI-PRIVATI, *Indagine sulle interdipendenze tra grandi e piccole medie imprese genovesi*, Genova, Siag, 1986.
- CONTI S. e SPRIANO G., *Strutture urbane, innovazione tecnologica e reti urbane internazionali*, relaz. presentata alla Fondaz. Agnelli, 1989.
- COPPOLA P. (a cura di), *Soggetti economici, soggetti politici e gerarchie territoriali*, Bologna, Pàtron, 1988.
- COZZI G. e altri (a cura di), *L'industria termo-elettro-meccanica-nucleare nell'area ligure*, Genova, Reg. Liguria, 1978.
- DALMASSO É e GABERT P., *Geografia dell'Italia*, Milano, UNICOPLI, 1986.
- DELLACASA G., *Considerazioni su alcuni aspetti e su alcune tendenze dell'economia ligure*, in «Annali Fac. di Scienze Polit.», Genova, 1977.
- FERRO G., *Contributi alla geografia urbana di Genova*, Genova, 1969 («Pubblicazioni dell'Istituto di Scienze Geografiche della Facoltà di Magistero dell'Università di Genova», XIII).

- GALLETTA I. e GIORGETTI G., *Una strategia per l'industria ligure*, in «La Regione Liguria», Genova, 1984, n. 6, pp. 25-31.
- GEORGE P., *L'organizzazione sociale ed economica degli spazi terrestri*, Milano, Angeli, 1971.
- GIBELLI M. L. e MAGNANI I. (a cura di), *La pianificazione urbanistica come strumento di politica economica*, Milano, Angeli, 1988.
- HERMITTE J.-E., *L'économie industrielle des rivages méditerranéens entre Toulon et La Spezia*, Aix-en-Provence, 1965.
- ILRES, *Liguria: sviluppo o emarginazione? Argomenti per il piano regionale degli anni '70*, Genova, 1971.
- ILRES, *Indagine sui problemi di localizzazione industriale nell'area metropolitana genovese*, Genova, 1983.
- ILRES, *Progetto di ricerca sul ruolo del centro direzionale di San Benigno*, Genova, 1983.
- ILRES, *Il terziario avanzato portuale*, Genova, 1985.
- ILRES e REGIONE LIGURIA, *Secondo Rapporto OSE. Tecnologia, fattori esterni, finanziamento dello sviluppo*, Milano, Angeli, 1988.
- IRER/PROGETTO MILANO e FONDAZIONE AGNELLI, *Il sistema metropolitano italiano*, Milano, Angeli, 1987.
- ISTAT, *Occupati per attività economica e regione 1970-1984*, Roma, 1986 («Collana di Informazione», 1).
- ISTAT, «Statistiche industriali del commercio con l'estero», anno 1985, Roma, 1986.
- ISTAT, *Indagine sulla diffusione della innovazione tecnologica nell'industria manifatturiera italiana*, Roma, 1987.
- ISTAT, *Rilevazione delle forze di lavoro*, Roma, 1987 («Collana di Informazione», 21).
- ISTITUTO «G. TAGLIACARNE», *I redditi e i consumi in Italia*, Milano, Angeli, 1988.
- ISTITUTO «G. TAGLIACARNE» e UNIONCAMERE, *Reddito prodotto e consumo nelle province*, Milano, Angeli, 1987.
- MARBACH G., *Il reddito nei comuni italiani*, Roma, Banco di Santo Spirito (anni 1981-1983).
- MARCHESE U., *Infrastrutture di trasporto, struttura economica e localizzazione dello sviluppo in Liguria*, Milano, Marzorati, 1970.
- MARCHESE U., *Lineamenti del sistema metropolitano italiano e specificità dello sviluppo metropolitano a Genova e in Liguria*, in *Il sistema metropolitano italiano*, Milano, Angeli, 1987.
- MONTEVERDE F., *La città mutante. Demografia e risorse a Genova*, Genova, Sagep, 1984.
- PANADA A., *Riqualficazione della portualità ligure e ruolo del world trade center*, in «ILRES», Genova, 1984, n. 1.
- RIXI L., *Elementi di analisi per i piani territoriali di coordinamento: linee strategiche di sviluppo del sistema produttivo*, in «Studi e Notizie ILRES», Genova, 1986, n. 4, pp. 31-40.
- ROCCA G., *Innovazione industriale e terziario superiore in Liguria: il caso dell'area metropolitana genovese. Considerazioni preliminari*, in «Atti XXIII Congr. Geogr. Ital., Catania, 1983», II, t. III, pp. 465-478.

- ROTA M. P., *Impiantistica genovese: Geografia industriale e proiezione internazionale di un polo litoraneo*, in *Scritti geografici di interesse ligure*, «Pubbl. Ist. di Scienze Geogr. della Fac. di Magistero dell'Univ. di Genova», XXXIX, Genova, 1984, pp. 97-122.
- VALLEGA A., *L'organizzazione delle regioni portuali nella C.E.E. Ricerche di geografia comparata*, Genova, 1970 («Pubblicazioni dell'Istituto di Scienze Geografiche della Facoltà di Magistero dell'Università di Genova», XVI).
- VALLEGA A., *La protezione marittima dei porti: il caso di Genova*, in «Boll. Soc. Geogr. Ital.», Roma, 1977, pp. 401-430.
- VALLEGA A., *Relazioni marittime e regionalizzazione nel Mediterraneo*, in «Studi Maritt.», 18, Napoli, 1983, pp. 33-48.
- VALLEGA A., *Genova: l'eclisse di uno spazio neoindustriale*, in *Scritti geografici di interesse ligure*, «Pubbl. Ist. di Scienze Geogr. della Fac. di Magistero dell'Univ. di Genova», XXXIX, Genova, 1984, pp. 21-40.

GENOA: THE AFFLUENT DECLINE OF ONE «TRIANGLE» VERTEX. — In Italy, with heavy consequences on the entire economical set-up and the appearance of new functional categories in the organization of space, a quick process of transformation of the production ways is being carried out.

In Genoa, specially the so-called post-industrial phase has turned out to be more traumatic and difficult in comparison with other areas of the industrial triangle because of a complexed combine of negative factors of both exogen and endogenous nature.

In the complexed intertwining of situations, innovation has turned out to be an important strategic variable which has produced rather positive effects, although not so ample and incisive as those achieved in Milan and Turin.

In future, most probably, the destiny of the economical system of Liguria will depend more and more on the ability to produce immaterial goods, advanced technologies and a really innovative maritime tertiary. However, industry as well, because of its present high potentiality, if correctly managed could become a good opportunity for the entire regional economy.

*Università statale di Brescia, Dipartimento di Studi Sociali.
Università di Genova, Istituto di Studi Economici.*