

*La fabbrica della memoria*

## Ascesa e declino della città industriale



▲ Il pallone Aquila (Fondazione Ansaldo)

di **Marco Doria** • a pagina 9*La fabbrica della memoria - 9*

# Ascesa e declino della Genova industriale

di **Marco Doria** \*

Genova industriale: immagini di grandi fabbriche, fotografie di masse di operai che escono dagli stabilimenti al termine del turno di lavoro o che percorrono in corteo le strade della città in occasione di lotte sindacali e politiche, produzioni di alta qualità civili e militari e, a fianco di tutto ciò e a renderlo possibile, una cultura del lavoro largamente condivisa che, pur non impedendo una naturale conflittualità sociale, permeava di sé imprenditori e manager, ingegneri e tecnici, impiegati e operai.

Questi aspetti che caratterizzano la storia della città, uno dei principali centri dell'industria italiana, un vertice di quel triangolo a lungo locomotiva della crescita

economica del paese, si vanno progressivamente definendo nei decenni della seconda metà dell'Ottocento, per affermarsi poi compiutamente all'inizio del ventesimo secolo. Genova si presenta come città industriale per lunga parte del Novecento sino ad essere interessata anch'essa, come è accaduto e accade in tanti altri casi di realtà economicamente avanzate e mature, da un processo di deindustrializzazione che ne modifica in profondità i tratti.

I dati dei censimenti industriali relativi agli addetti all'industria manifatturiera presenti nel comune di Genova (confini attuali, considerando dunque anche per il censimento 1911 i lavoratori attivi nei comuni, del Ponente e della

Val Polcevera in primis, allora autonomi e unificati a Genova nel 1926) ci parlano di 77.000 addetti nel 1911, 89.000 nel 1927; l'occupazione industriale si mantiene sostanzialmente su questi livelli nei primi decenni del secondo dopoguerra (89.000 e 88.000 addetti rispettivamente nel 1951 e nel 1961) per cominciare a calare a partire



dagli anni Sessanta (77.000 occupati nel 1971) e precipitare negli anni Ottanta (42.000 addetti nell'industria manifatturiera nel 1991).

La presenza e il dinamismo dell'industria sono causa fondamentale, anche se non esclusiva, della crescita demografica della città che, sempre considerata nei suoi attuali confini, conta 288.000 abitanti nel 1881, 465.000 nel 1911, 688.000 nel 1951. Il punto massimo si raggiunge nel 1965 quando la popolazione di Genova tocca le 848.000 unità.

Dopo di allora, in sincronia con il declino dell'industria, il calo demografico è costante e non si arresta nemmeno quando la città ha già da tempo assunto una fisiologia compiutamente "post industriale" (dal 2017 al 2021 si sono perduti ulteriori 20.000 abitanti).

Alla lunga fase di crescita della popolazione (e di progressiva espansione dell'industria) corrisponde una radicale trasformazione del paesaggio urbano. Alla metà dell'Ottocento la Genova storica era circondata da comuni limitrofi non densamente abitati ove erano assai rare moderne fabbriche.

La nascita della Taylor e Prandi a Sampierdarena nel 1846 (poi rilevata dalla Gio. Ansaldo & C. nel 1853) e l'entrata in funzione della linea ferroviaria Genova Torino (1853), seguita dalla costruzione della linea di collegamento tra Genova, Voltri e Savona segnano l'inizio di una nuova epoca.

Cominciano a essere realizzati nuovi stabilimenti metalmeccanici, non di rado per iniziativa di imprenditori stranieri (tra questi i britannici Robertson, Wilson e MacLaren) cui vanno affiancando-

si, sempre più numerosi nel tempo, gli esponenti di una borghesia che acquista un ruolo compiutamente "nazionale" a partire dagli anni Ottanta dell'Ottocento: le "casate" di una nuova "aristocrazia industriale" che rispondono ai nomi di Odero, Piaggio, Raggio, Bombrini, Bruzzo, Tassara, per citarne alcune, occupano posizioni di primissimo piano nel panorama economico del paese. Investono in particolare in settori protetti e a cui il governo guarda con attenzione, come il metalmeccanico e il saccarifero. Scelta per loro vincente in decenni di corsa agli armamenti che culminano con la tragedia della prima guerra mondiale.

La guerra del 1915-18 rappresenta un momento di eccezionale attività per l'apparato industriale di Genova, davvero fondamentale per la produzione di armi e munizioni consumate copiosamente dalle forze armate italiane durante il conflitto.

In questi decenni, a cavallo tra Otto e Novecento, si è venuta formando, pur nel quadro di una persistente – anche se ormai più per poco tempo – autonomia amministrativa, una conurbazione urbana integrata, unita da articolate reti di infrastrutture di pubblici servizi (trasporto pubblico, approvvigionamento di acqua e gas, rete elettrica), le cui parti assumono specifiche connotazioni funzionali: aree industriali quelle del Ponente e della Val Polcevera, residenziali quelle del Levante.

La crisi del primo dopoguerra, prima, e quella del 1929 poi colpiscono pesantemente l'industria della città. Ma questa industria e queste fabbriche sono troppo importanti e "strategiche", secondo le valutazioni del governo Mussolini, per essere lasciate fallire.

Interviene dunque lo Stato che ne affida la gestione all'Istituto per la Ricostruzione Industriale

(1933): inizia dunque una nuova pagina della storia industriale della città che diventa la "capitale delle partecipazioni statali" e tale resta sino agli anni delle privatizzazioni di fine Novecento.

Cambiano gli assetti proprietari, con l'avvento dell'imprenditore pubblico e un drastico ridimensionamento del peso della borghesia industriale cittadina. Allora e nel secondo dopoguerra la struttura manifatturiera genovese non subisce però trasformazioni tali da alterarne i caratteri di fondo. Due sono le novità che richiedono però di essere segnalate: la creazione dello stabilimento siderurgico a ciclo integrale di Cornigliano, pensato e voluto dalla Finsider e dal suo presidente Oscar Sinigaglia, e le raffinerie del gruppo Garrone in Valpolcevera.

Grandi impianti la cui storia si presta a una lettura in parallelo: simboli di modernità e di un'Italia sempre più integrata in un'economia internazionale aperta, protagonisti del miracolo economico, investiti infine da una insofferenza crescente nei confronti di processi produttivi causa di pesanti impatti sull'ambiente circostante e quindi ridimensionati o dismessi.

Una lunga stagione della storia si è conclusa ma è ovviamente sbagliato, anche in questo caso, parlare di "fine della storia". L'eredità di oltre un secolo in parte si è perduta ma qualcosa, e di non scarsa importanza, resta: un bagaglio di cultura industriale sedimentatosi, trasformatosi e capace di adattarsi al mutare dei tempi; aziende che operano nel territorio e si misurano nel mercato globale; aree disponibili per investimenti e valorizzazioni industriali. Tutti elementi essenziali per il futuro di Genova nel XXI secolo.

\* docente di Storia Economica dell'università di Genova e già sindaco di Genova

**(9 – continua)**



—“—  
*Uno dei principali centri dell'impresa italiana, vertice di quel triangolo a lungo locomotiva della crescita economica del Paese*

—  
*Con l'Iri inizia una nuova pagina: la città diventa la "capitale delle partecipazioni statali" e tale resta sino agli anni delle privatizzazioni*

*Resta un bagaglio di cultura industriale sedimentatosi, trasformatosi e capace di adattarsi al mutare dei tempi*

—”—



▲ **Castello Raggio** in una foto di **Fondazione Ansaldo** a fianco Marco Doria, docente di Storia Economica



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3983