



CENTRO ON LINE
STORIA E CULTURA
DELL'INDUSTRIA
il Nord Ovest dal 1850

Storia. Liguria
Marco Doria

Giugno 2005
Testo per Storiaindustria.it

1. Prima dell'industrializzazione

La moderna industria manifatturiera trova spesso le sue radici in un passato non prossimo, in antiche tradizioni e pratiche di produzione che trasformandosi hanno posto le basi per successivi sviluppi del sistema economico o che, magari scomparendo, hanno comunque lasciato un'eredità di competenze professionali, ricchezze accumulate, abitudine a un'economia di mercato, che ha favorito la nascita di nuove iniziative. Per questo è opportuno uno sguardo alla realtà produttiva della regione prima dell'inizio della vera e propria età dell'industrializzazione come comunemente la intendiamo.

Stando alla nota partizione che identifica il settore primario con l'agricoltura, il secondario con l'industria e il terziario con i servizi, può dirsi che nei secoli compresi tra la fine del Medioevo e l'inizio dell'Ottocento si formi e si evolva in Liguria un settore secondario che presenta tratti comuni a quelli riscontrabili in numerose regioni dell'Europa occidentale e altri che lo distinguono.

Gli studi degli storici evidenziano come varie tipologie organizzative – l'artigianato, l'industria a domicilio, la manifattura accentrata - siano presenti in età moderna l'una accanto ad altre, pur modificandosi nel tempo il rispettivo peso relativo.

Cardine dell'artigianato è la bottega urbana, dove un maestro lavora circondato da un numero limitato di aiutanti e apprendisti. I maestri che svolgono lo stesso mestiere sono organizzati in corporazioni o Arti, vere e proprie associazioni di categorie con compiti economici (stabilire standard qualitativi per i prodotti, determinare le norme per l'accesso alla professione e la formazione degli apprendisti, fissare i prezzi minimi di prodotti dalle analoghe caratteristiche), sociali (mutua assistenza ai membri della corporazione o ai loro familiari in caso di bisogno), religiosi e anche politici.

Precoce è la presenza delle Arti in Liguria, o meglio a Genova, grande centro economico internazionale sin dal Medioevo. Esse hanno nel capoluogo ligure anche un ruolo politico, seppure a fasi alterne, dal Trecento agli inizi del Cinquecento (negli anni 1506-1507 il tintore Paolo da Novi assume la carica di doge), mentre sono estranee al potere in seguito all'istituzione della repubblica oligarchica, a opera di Andrea Doria nel 1528.

Controversa è la questione della capacità del sistema delle Arti, articolato in una pluralità di botteghe rette da artigiani determinati nel difendere le proprie prerogative e attaccati alla tradizione, di recepire o promuovere l'innovazione tecnologica. Nel Genovesato le Arti palesano tutta la loro rigidità, frapponendo ostacoli all'innovazione tecnica e condannandosi a una condizione di arretratezza.

Il sistema produttivo delle botteghe artigiane, che opera in un ambito territoriale essenzialmente urbano, non è però un microcosmo chiuso e limitato nel suo agire dalla cerchia delle mura cittadine. Frequenti sono i rapporti tra maestri e lavoranti a domicilio, nelle case cittadine o nelle modeste dimore rurali, chiamati a concorrere alla produzione nei momenti di picco della domanda. Col passare del tempo si afferma un nuovo tipo di uomo d'affari, il mercante imprenditore, attivo in particolare nel settore tessile, fondamentale comparto produttivo dell'età preindustriale: egli affida la materia prima a lavoratori a domicilio, uomini e in molti casi donne, perché la trasformino impiegando i semplici strumenti di lavoro di loro proprietà, e ritirando poi il prodotto finito per immetterlo sul mercato. Il mercante imprenditore guarda in generale alla campagna come luogo della produzione, puntando sul basso costo della forza lavoro contadina pronta a integrare i miseri redditi agricoli con le scarse mercedi corrisposte. I prodotti sono invece venduti in città o anche all'estero: è questo il caso della produzione di tessuti di seta, damaschi e broccati, che si sviluppa a partire dal Cinquecento nelle campagne a levante di Genova, attorno alla cittadina di Rapallo. Ancora nel Settecento lavorano in riviera oltre 4.000 telai; i mercanti collocano all'estero la maggior parte dei pregiati tessuti prodotti a domicilio. Si tratta di un'attività che coinvolge migliaia di persone e che è destinata a un lento ma inesorabile declino nell'Ottocento.

Anche le spiagge, quelle della costa compresa tra Genova e Savona in particolare, sono teatro di attività "industriale": lì, maestri d'ascia e calafati, organizzati in corporazioni, si impegnano nella costruzione di navi, possibile grazie all'approvvigionamento di legnami che giungono anche dall'estero.

L'attività di costruzione e riparazione navale non si svolge solo sui litorali in assenza di impianti fissi: a essa si attende anche negli arsenali, classico esempio di fabbrica accentrata d'epoca preindustriale. L'arsenale navale della Repubblica di Genova occupa un numero di addetti oscillante tra le 100 e le 40 unità, nei momenti di ridotto carico di lavoro. Un impianto tutto sommato modesto, viste le ormai limitate esigenze della flotta della vecchia repubblica aristocratica.

Altri due settori meritano di essere ricordati. In entrambi i casi le lavorazioni si svolgono in edifici a ciò adibiti. Il primo è quello dell'industria della carta; nelle valli attorno a Voltri in prossimità di Genova vi era una così alta concentrazione di cartiere da suggerire la definizione per tale zona di "distretto preindustriale". Le cartiere occupavano una ventina di persone dirette da un maestro cartai: ogni anno trasformavano in carta tonnellate di stracci, impiegando nel processo produttivo e come forza motrice l'acqua dei torrenti lungo il corso dei quali erano ubicate.

Il secondo è quello della siderurgia: nelle aree dell'Appennino, nell'arco compreso tra Finale Ligure e Chiavari si contano nel Settecento alcune decine di ferriere che lavorano il minerale di ferro che giunge in Liguria via mare dall'isola d'Elba. Il legno, impiegato come combustibile, è essenziale nella lavorazione: se ne debbono bruciare 25 metri cubi per ottenere, da 200 chilogrammi di minerale, 50 chili di ferro. Il carbone di legna, incide pesantemente sui costi di produzione ed è dunque un decisivo fattore strategico per la siderurgia preindustriale, determinandone la localizzazione nelle aree montane (è il caso della valle Stura).

La presenza della materia prima permette infine la produzione specializzata, e capace di conquistare quote di mercato internazionali, dell'ardesia che si localizza in Liguria nel Chiavarese.

2. La transizione verso un mondo industriale (1850-1880)

Il processo di trasformazione che porta gradualmente il settore secondario ad acquisire tratti innovativi (per quanto riguarda i modi di organizzare la produzione, la localizzazione degli impianti, le tecnologie impiegate) ha luogo nei decenni che intercorrono tra la fine dell'età napoleonica e gli anni Ottanta del XIX secolo. In Liguria nel 1830-1840, su una popolazione di quasi 700.000 abitanti, gli occupati nell'industria sono stimati in circa 68.000 unità: risultano addette al settore molitorio (la macinazione dei cereali) e a quello oleario rispettivamente 4.650 e 5.250 persone (quasi la metà di queste ultime era costituita da lavoratori del circondario di Oneglia, cui si aggiungono altri mille lavoratori dell'olio attivi nel circondario di Sanremo). Un migliaio di addetti ai molini lavora invece nell'Albenganese e nel Chiavarese, zone relativamente pianeggianti in una regione caratterizzata in massima parte da un territorio aspro e montuoso. 32.000 persone erano occupate nell'industria tessile e del vestiario nel circondario di Genova: solo 5.000 di esse lavoravano in fabbrica (nel 1840 le manifatture tessili con più di 100 operai non superano nell'area genovese la quindicina), le altre 27.000, in larghissima misura donne, svolgono la loro attività a domicilio. Rarissime sono le prime fabbriche moderne: tra queste la fonderia dei fratelli Balleydier, provenienti dalla Savoia, apertasi a Sampierdarena nel 1832 e il lanificio D'Albertis a Voltri, ubicato sul torrente Leira, che dà lavoro a circa 300 operai nel 1840 e risulta dotato di una quarantina di telai e di un centinaio di altre macchine diverse..

Nel corso degli anni Quaranta si registrano alcuni segnali di novità. Innanzi tutto sul piano del dibattito e della discussione culturale. Convinti assertori dell'importanza dello sviluppo di Genova – che faceva allora parte del Regno di Sardegna - in una prospettiva di modernizzazione complessiva dell'intero paese sono soprattutto personalità politiche e intellettuali non genovesi quali Carlo Cattaneo e Camillo Benso, conte di Cavour, ministro delle Finanze del Regno sardo e, dal 1852, primo ministro. Ripetutamente sollevata è la questione delle linee ferroviarie tra la città e

il suo hinterland; già nel 1846 lo stato sabaudo decide di procedere all'appalto per l'esecuzione dei lavori di costruzione della linea Torino-Genova..

Si tratta di progetti e concrete scelte di politica economica destinati a modificare radicalmente la struttura economica della regione. La costruzione della ferrovia Genova-Torino, avviata nel 1846, con l'impulso personale di Cavour è completata nel 1853; il collegamento ferroviario con Milano sarà realizzato nel 1861 e reso più diretto nel 1867: si riducono così drasticamente i tempi del viaggio da Genova ai grandi centri urbani del Nord, che passano dai 5-6 giorni prima richiesti (percorrendo la vecchia strada carrozzabile dei Giovi) a 5-6 ore. Il costo del trasporto delle merci, sulla base delle tariffe ferroviarie del 1860, si riduce anche dell'80% rispetto a quello sostenuto percorrendo la via carrabile.

Nuove iniziative imprenditoriali possono così svilupparsi in un contesto più favorevole e con la consapevolezza di trovare nel governo piemontese un interlocutore attento.

Anche nel settore industriale non mancano le novità. Le aziende tradizionali mostrano ormai il fiato grosso: la riduzione dei dazi doganali, decisa all'inizio degli anni Quaranta, accentua le difficoltà delle cartiere e in generale di quelle produzioni che fanno ancora largo affidamento sul lavoro a domicilio o sui vecchi metodi di organizzazione del lavoro. Compaiono però sulla scena imprese nuove, tanto nel campo delle public utilities - nel 1846 si stipula una convenzione tra il comune di Genova e la francese "Compagnie d'Eclairage par le Gaz" per l'illuminazione della città - quanto nel comparto metalmeccanico. Nel 1845 inizia l'attività la fonderia Pezzi a Cogoleto, che occupa una sessantina di addetti; nel 1846 aprono le officine meccaniche Westermann a Sestri Ponente e la Taylor e Prandi a Sampierdarena.

Proprio quest'ultima, con la denominazione di Ansaldo, è destinata a diventare la più importante impresa industriale della storia genovese dell'Otto e del Novecento. Essa nasce nel quadro della politica di costruzioni ferroviarie impostata allora, come si è visto, dallo stato sabaudo. Nel 1845 Fortunato Prandi, uomo d'affari piemontese che ha trascorso anni di lavoro in Inghilterra, ottiene dal re Carlo Alberto la promessa di un consistente prestito per creare una grande officina meccanica. Assicuratasi la collaborazione di Philip Taylor, ingegnere meccanico inglese cui spetterà la direzione tecnica dell'erigenda fabbrica, Prandi individua in un'area sul mare nel territorio del comune di Sampierdarena il luogo adatto per la realizzazione delle officine che l'anno seguente iniziano l'attività.

Sorta con l'aspettativa di ricevere cospicue commesse dallo Stato sabaudo che però non arrivano nella quantità sperata, l'impresa versa presto in gravi difficoltà. Nel 1852 essa torna in possesso dello Stato, a rimborso dei crediti concessi, per essere rilevata nel 1853 da una accomandita, la Gio Ansaldo & C., costituita dall'ingegnere Giovanni Ansaldo, gerente dell'impresa, dal banchiere Carlo Bombrini, dall'armatore Raffaele Rubattino e dall'uomo d'affari Giacomo Filippo Penco. Tutti e quattro sono autorevoli rappresentanti di quella borghesia genovese che nel decennio cavouriano ha fatto del rapporto privilegiato col governo piemontese l'asse strategico della propria azione. Ciò garantisce all'impresa la necessaria "protezione" politica in una fase, quella della Destra storica, in cui l'avvenire dell'industria non è al centro delle preoccupazioni della classe dirigente del paese sensibile invece agli interessi della proprietà terriera. Nei suoi primi trenta anni di attività l'Ansaldo produce locomotive, 86 tra il 1855 e il 1884, macchine a vapore, caldaie, cannoni e granate, getti in ghisa ed effettua lavori di carpenteria metallica: una produzione diversificata e di qualità, ma non sufficiente a garantire all'impresa un adeguato sfruttamento degli impianti e la redditività dell'esercizio. Le marcate oscillazioni nel numero dei dipendenti (attorno alle 500 unità negli anni Cinquanta, più di un migliaio nel biennio 1860-61, ancora 500 nel 1875, meno di 300 sul finire del 1878, 8-900 nel 1883) e i bilanci che si chiudono continuamente in rosso provano le difficoltà in cui si dibatte l'azienda.

Altre imprese sorgono a Sampierdarena alla metà dell'Ottocento: tra esse la fonderia con annessa officina meccanica creata dall'ingegnere scozzese Thomas Robertson, che presto raggiunge dimensioni ragguardevoli (il numero dei suoi dipendenti oscilla negli anni 1858-61 tra le 230 e le 400 unità) ed effettua lavorazioni diverse per lo Stato e per committenti privati; l'impresa non

sopravvive però alla morte del suo fondatore, avvenuta nel 1863 quando egli ha solo 49 anni. Altri scozzesi, John Wilson e Alexander Maclaren, trovano lavoro dopo la guerra di Crimea proprio nello stabilimento di Robertson, rispettivamente come capo tecnico e come ingegnere, per poi fondare una propria officina sul litorale. L'azienda, che conta un'ottantina di dipendenti al 1874, circa 200 negli anni Ottanta, 150 alla rilevazione del 1892, produce macchine a vapore, caldaie e "meccanismi in genere" oltre a naviglio di piccolo tonnellaggio sulla spiaggia dove sorgeva inizialmente la fabbrica.

Il quadro della Liguria industriale si va dunque modificando. Fattori decisivi di tale trasformazione sono l'azione dello Stato che crea una più moderna rete di infrastrutture di trasporto e alimenta la domanda di beni, il contributo di competenze e professionalità dato da imprenditori e tecnici stranieri che portano in Italia le conoscenze della "rivoluzione industriale" già avviata in Inghilterra e in alcune altre aree dell'Europa occidentale. Anche la geografia economica della regione cambia: le fabbriche moderne tendono a localizzarsi sulla costa e in prossimità del porto di Genova - ed anche, sebbene in misura minore, attorno agli scali di Savona e la Spezia -, per la maggiore facilità nell'approvvigionamento delle materie prime che provengono dal mare; il settore meccanico si affianca ai tradizionali comparti tessile e alimentare.

3. Il decollo industriale. Dalla fine dell'Ottocento alla prima guerra mondiale

L'industria della regione ligure conosce un importante salto di qualità negli anni Ottanta del XIX secolo. Nel corso di quel decennio si definisce un modello di crescita, strettamente legato alla prospettiva di sviluppo che la classe dirigente del tempo, la Sinistra storica, andava definendo: lo stato era chiamato a promuovere l'industrializzazione nella radicata convinzione che solo una robusta base industriale potesse permettere all'Italia di assumere quel ruolo di potenza europea che si pensava le dovesse competere; fondamentale in quest'ottica era il peso del settore metalmeccanico, legato alle commesse statali, militari in particolare, di fabbriche capaci di costruire grande macchinario, navi da guerra e mercantili, materiali d'artiglieria e corazze e, alla fine del secolo, anche i nuovi prodotti del nascente settore elettrotecnico. Produzioni su commessa richiedenti adeguate competenze tecnologiche e scientifiche, realizzabili in stabilimenti di ragguardevoli dimensioni: su tutto ciò punta la borghesia industriale genovese. E' una scelta che premia il mondo imprenditoriale e caratterizza Genova in età giolittiana (1903-1914) come uno dei poli del triangolo industriale del paese.

Le scelte di investimento privilegiano settori quali il siderurgico, il navalmeccanico legato alle forniture statali, il cotoniero e il saccarifero. Nello stesso periodo si consuma la crisi della marineria velica, tradizionale asse portante dell'economia di Genova, di fronte all'ormai evidente e ineluttabile affermazione della navigazione a vapore. Il ceto armatoriale genovese opera un rilevante trasferimento di capitali dal comparto marittimo a quei rami dell'industria che, grazie ai provvedimenti governativi, possono garantire più sicuri margini di profitto. Erasmo Piaggio ed Edilio Raggio, entrambi esponenti prestigiosi dell'armamento, sono indiscussi protagonisti di tale processo. Il primo entra nel settore dello zucchero (Raffineria Genovese, 1888) e poco dopo in quello navalmeccanico: prima fondando nel 1890 la Società Esercizio Bacini per la riparazione di grandi navi, più tardi acquisendo la maggioranza azionaria della Cantieri Navali Riuniti, che diverrà in seguito uno dei maggiori nomi della cantieristica navale. Raggio rileva una ferriera a Sestri Ponente nel 1880, dotandola del primo forno Martin-Siemens della Liguria, e partecipa nel 1899 alla costituzione della società Elba; investe inoltre in imprese saccarifere (tra queste la Ligure Lombarda) e cotoniere. Accanto a questi personaggi provenienti dal mondo armatoriale si distinguono imprenditori quali i fratelli Bombrini o Attilio Odero, in prima persona o per ragioni di famiglia interessati alla navalmeccanica, che potenziano gli impianti delle aziende.

Dagli anni Ottanta dell'Ottocento alla prima guerra mondiale la crescita dell'apparato manifatturiero genovese è costante. E di tale crescita sono tratti caratterizzanti gli investimenti in settori protetti

dai dazi doganali, con impianti localizzati in Liguria (è il caso degli stabilimenti costieri siderurgici che possono approfittare dei vantaggi del rifornimento via mare di carbon fossile e anche di rottame) o fuori di essa (zuccherifici – prevalentemente nella pianura padana per quanto ne siano presenti alcuni anche nell'area genovese – e cotonifici – il diffondersi delle nuove fabbriche meccanizzate situate oltre l'Appennino si accompagna al crollo della tradizionale attività tessile a domicilio); forte è la dipendenza dalle commesse pubbliche, segnatamente militari. Il ceto imprenditoriale, dotato di una indubbia capacità di intessere relazioni con il mondo della politica, della burocrazia, della stampa, non mostra eguale abilità nell'affermarsi in nuovi campi di produzione, quello automobilistico o il chimico-farmaceutico, che conoscono altrove brillanti successi nei primi lustri del XX secolo.

Il "censimento degli opifici e delle imprese industriali" del 1911 fotografa i cambiamenti avvenuti nel settore secondario nell'arco di un trentennio. Gli addetti all'industria nel circondario di Genova sono 84.462 (+32.649 rispetto agli occupati in attività manifatturiere rilevati dal censimento della popolazione 1881): di questi 30.250 lavorano nel settore metalmeccanico, 20.411 nei comparti che utilizzano prodotti agricoli, della caccia e della pesca, 16.005 nel tessile, che ha quindi definitivamente perduto il suo primato. Nel complesso si tratta di un mondo urbano e industriale, come dimostra il numero di quanti lavorano nel secondario ogni mille abitanti nei comuni (confini dell'epoca) del Genovesato: 143 a Genova, 150 a Rivarolo, 229 a Bolzaneto, 231 a Voltri, 233 a Cornigliano, 245 a Sampierdarena, 424 a Sestri Ponente (si tratta di comuni che vengono unificati amministrativamente nel 1926 nel municipio di Genova).

Nelle località rurali prevalgono ancora le lavorazioni tessili; si addensano invece nell'area urbana i metalmeccanici, come pure gli occupati nell'industria chimica. Forte è la loro concentrazione nei comuni di Sampierdarena e Sestri Ponente, dove sono situati alcuni dei più importanti stabilimenti dell'Ansaldo e dell'Odero.

La corsa agli armamenti del primo Novecento e la conseguente ripresa delle commesse pubbliche danno nuovo slancio a un tessuto produttivo che può superare la crisi del 1907 e appare sempre più segnato dalla centralità dell'industria pesante. Questa "monocoltura industriale" si rafforza negli anni della prima guerra mondiale, allorché si assiste a un notevole ingrandimento degli impianti e a una crescita altrettanto consistente dei livelli occupazionali.

Questo ben definito modello di sviluppo economico caratterizza anche le realtà urbane di Savona e La Spezia.

Nell'area savonese alla ferriera fondata nel 1861 dai savoirdi Giuseppe Tardy e Stefano Benech (poi rilevata nel 1892 e potenziata dalla Terni) si affiancano le officine meccaniche Servettaz e altre imprese di minori dimensioni. Il processo di espansione delle attività produttive sul territorio investe ai primi del Novecento Vado Ligure, che completa la sua trasformazione da borgo marinaro in centro industriale: vi si insediano nel 1906 una fabbrica di refrattari per la siderurgia e nel 1907 la statunitense Westinghouse, che apre uno stabilimento per la produzione di locomotive elettriche. Sempre a Vado, alla fine dell'Ottocento, viene collocato un deposito costiero di prodotti petroliferi, successivamente acquisito dalla Società Italo Americana pel petrolio. Siamo ancora nell' "età del carbone", che abbondante arriva dall'Inghilterra nei porti di Genova e Savona, ma è significativo questo precoce esordio del settore petrolifero che tanta importanza avrà nel secolo seguente. Nella Val Bormida si localizzano invece alcune imprese del settore chimico: la Società italiana prodotti esplodenti (SIPE), con il suo dinamitificio, e la Ferrania a Cengio.

A La Spezia risulta decisiva la decisione assunta dal parlamento del regno sardo nel 1857, su proposta di Cavour, di creare un grande arsenale navale militare; nel 1869 i dispendiosi lavori per la sua realizzazione non sono ancora ultimati e il governo propone alle Camere una maggiore spesa da finanziarsi con la cessione al comune di Genova della Darsena e degli stabilimenti della Regia marina siti nel capoluogo. Può così "decollare" l'arsenale spezzino, dove per conto della Regia marina si effettuano riparazioni sul naviglio e sino alla prima guerra mondiale costruzioni di imbarcazioni di vario tonnellaggio. Ai primi del Novecento l'Arsenale occupa più di 5.000 addetti e funge da volano alla crescita industriale della città, favorendo la collocazione di numerose imprese

private (ad esempio le officine del Muggiano della Cantieri navali riuniti e della Fiat-Muggiano, poi Fiat San Giorgio). In tarda età giolittiana la multinazionale britannica Vickers decide di impiantare d'intesa con la Terni proprio a La Spezia un moderno stabilimento per la produzione di materiale d'artiglieria. L'espansione demografica della città (31.565 abitanti nel 1881, 68.203 nel 1911) è diretta conseguenza dell'avvenuta industrializzazione.

Resta escluso da questo processo, che segna profondamente l'arco costiero compreso tra Genova e Savona e il polo urbano spezzino, l'estremo Ponente ligure. Scarsa è in tali contrade la presenza dell'industria, fatta eccezione per talune aziende (Agnesi, Sasso, Carli, Isnardi, Berio) attive nel settore dell'olio e della pasta, che tra il 1890 e il 1914 stimolano la crescita economica della provincia; questa è comunque prevalentemente dedicata all'agricoltura, al terziario e alla nascente "industria del turismo", che garantisce a località quali Sanremo e Bordighera una fama internazionale.

4. La Grande Guerra, la crisi del primo dopoguerra e gli anni Venti

L'inizio nel 1914 della prima guerra mondiale, cui dal 1915 l'Italia partecipa direttamente, segna il momento di gloria di quel complesso militar-industriale che era venuto irrobustendosi nei precedenti decenni. Lo Stato interviene massicciamente nel dirigere la produzione bellica: è cliente delle imprese generoso nei pagamenti, provvede col sistema della Mobilitazione industriale a privilegiare in vari modi gli stabilimenti che vengono dichiarati ausiliari allo sforzo bellico: garantisce ad essi più regolari rifornimenti di materie prime, dispensa dalla chiamata alle armi gli operai specializzati difficilmente sostituibili, salvo poi richiamarli al fronte al primo accenno di iniziativa sindacale, ed esenta dal servizio militare altri lavoratori che vanno a gonfiare gli organici delle imprese metalmeccaniche. Il numero delle officine "ausiliarie" (tutte le maggiori imprese industriali della regione sono coinvolte nella produzione bellica) in Liguria rende chiara la portata del fenomeno: esse sono 56 nel 1915 e 200 nel 1918, allorché occupano quasi 150.000 persone (70.000 sono lavoratori metalmeccanici impiegati nelle fabbriche del circondario di Genova).

La vicenda dell'Ansaldo, ora di proprietà dei fratelli Mario e Pio Perrone, è emblematica di questa eccezionale congiuntura. L'Ansaldo cresce e si gonfia, moltiplica i suoi stabilimenti (se ne conteranno 30 di cui 22 nell'area genovese), assume nuovi operai (nei suoi proiettilifici, dove si svolgono lavorazioni di serie che non richiedono particolare forza fisica, fanno il loro ingresso le donne la cui presenza nel mondo dell'industria era tradizionalmente circoscritta al settore tessile) che nel 1918 ammontano a circa 40.000 (60.000 sono gli addetti del gruppo comprendendovi anche le società controllate). Dalle fabbriche Ansaldo escono cannoni, apparati motori, corazze, proiettili, navi e anche aeroplani, motivando in tal modo una abile campagna di immagine e propaganda che presenta l'azienda genovese come autentica protagonista industriale della resistenza sul Piave e della conclusiva vittoria militare dell'esercito italiano. All'innovativa produzione aeronautica si dedica dal 1915 anche la Piaggio, dapprima nello stabilimento di Sestri Ponente e successivamente a Finale Ligure.

Al boom, "drogato" dalla domanda bellica, della meccanica si accompagna la crescita della siderurgia, che alla prima è strettamente collegata. La Liguria, e in particolare una sua parte, il Genovesato, già sul finire dell'Ottocento si era caratterizzata come fondamentale per la siderurgia italiana. Tra i diversi fattori localizzativi che spiegano il rapido sviluppo del comparto nella regione spicca il peso giocato dalla presenza in loco di un mercato capace di assorbire i prodotti siderurgici, e segnatamente di poli industriali con una forte presenza dell'industria meccanica; inoltre la disponibilità di rottame e di infrastrutture che ne rendono più agevole l'approvvigionamento, così come la possibilità di abbondanti rifornimenti di carbone, riducono i costi di esercizio degli impianti favorendo lo sviluppo di quella "siderurgia d'integrazione", che trae uno stimolo decisivo dall'introduzione dei forni Martin Siemens. Dei 107 Martin Siemens che risultano installati in Italia sino al primo dopoguerra 36 si trovano in Liguria, con significative

concentrazioni a Cornigliano, Bolzaneto e Savona. Imprese quali l'Ilva, la Siderurgica di Savona, le Ferriere di Voltri (tutte destinate a essere assorbite nella prima) e la Bruzzone concorrono a portare nel 1917 la produzione regionale di acciaio a 422.000 tonnellate (il 32% della produzione nazionale).

La situazione muta però radicalmente con la fine delle ostilità: è necessario passare dalla produzioni di guerra a quelle di pace, affermarsi sul mercato senza poter contare sulle commesse pubbliche che avevano dato lavoro alle officine sino alla vigilia dell'armistizio. E tutto ciò deve avvenire in un contesto difficile sotto il profilo sociale e politico: le insoddisfazioni dei reduci si sommano alle lotte operaie impediti, o quantomeno fortemente limitate, negli anni bellici; al "biennio rosso" seguono gli anni delle violenze fasciste in un crescendo di tensioni che facilita l'ascesa al potere di Mussolini. Sotto il profilo economico la crisi postbellica in Liguria è punteggiata da crolli (clamorosi quelli dell'Ilva e dell'Ansaldo dei Perrone, allora le due principali società manifatturiere italiane, nel 1920 e nel 1921) e ridimensionamenti; maggiore diviene il coinvolgimento delle banche miste nella proprietà delle imprese; tra il momento in cui la crisi esplose in tutta la sua gravità e il ritorno a una condizione di relativa normalità alla metà degli anni Venti, è più diretto l'intervento dello Stato a sostegno di aziende che non riescono, o non possono, operare la riconversione a produzioni di pace. La Banca Commerciale Italiana controlla l'Ilva siderurgica, affidata alla direzione di Arturo Bocciardo; la Banca d'Italia, attraverso il Consorzio Sovvenzioni Valori Industriali, dispone delle azioni dell'Ansaldo privatizzata nel 1925 e legata poi al Credito Italiano. Negli anni Venti si succedono dunque pesanti ristrutturazioni e fasi di fragile ripresa. L'industria della regione, pur subendo colpi duri, non modifica i propri lineamenti di fondo sotto il profilo produttivo. La novità consiste nella conclusione della lunga stagione della borghesia industriale genovese che vede irrimediabilmente ridotto il proprio ruolo nazionale. Le principali aziende manifatturiere della Liguria, la quasi totalità delle grandi imprese metalmeccaniche, sono ormai controllate dal sistema bancario.

5. Il crollo del 1929 e gli anni Trenta

Il 1929 si apre con l'acquisizione di un'importante commessa da parte dell'Ansaldo, cui la Navigazione Generale Italiana ordina un grande transatlantico, il Rex, che nel 1933 conquisterà il premio internazionale Nastro azzurro per aver compiuto la traversata dell'Atlantico nel tempo record di 4 giorni e 14 ore. Tra il 1929 e il 1933 cambia completamente, e in peggio, lo scenario dell'economia mondiale. La crisi che ha come epicentro gli Stati Uniti (celeberrimo è il crollo della borsa di Wall Street a New York, avvenuto il 29 ottobre 1929) investe anche l'Europa. In Italia la negativa congiuntura assume connotati particolari, che rischiano di compromettere la politica del regime fascista volta a consolidare il consenso che si voleva creare attorno al governo: le difficoltà dell'apparato industriale si ripercuotono direttamente sulle più importanti banche miste che detenevano nel proprio portafoglio i pacchetti azionari di controllo di numerose imprese. Per evitare il tracollo delle banche lo stato interviene: nel 1933 viene creato l'Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI) che si fa carico delle passività delle banche acquisendone le attività e trovandosi quindi proprietario di parti rilevanti dell'apparato industriale del paese. Nasce lo Stato imprenditore: proprio la Liguria è sede di molte delle principali società che finiscono in mano pubblica (si tratta delle imprese metalmeccaniche Ansaldo, Ilva, OTO, Oarn, Fossati, Termomeccanica, oltre che di compagnie di navigazione) e Genova in particolare può a buon diritto essere considerata la "capitale delle partecipazioni statali".

L'IRI nasce come ente temporaneo: il suo compito è quello di risanare le aziende, cancellarne i debiti e cederle nuovamente ai privati. L'evoluzione economica degli anni Trenta e l'acuirsi delle tensioni politiche a livello internazionale inducono il governo Mussolini a consolidare la presenza dell'industria di stato: l'IRI nel 1937 diviene, con un cambiamento di statuto, un ente permanente, destinato a svolgere un ruolo di primo piano nella storia italiana sino alla sua liquidazione avvenuta negli anni Novanta del Novecento. Una nuova generazione di manager pubblici si affaccia alla

ribalta: sono uomini, formati nel mondo delle banche o delle imprese private, che gestiscono le aziende dell'IRI cercando di trovare – talvolta con successo, talaltra no - il giusto punto di equilibrio tra esigenze delle imprese e direttive provenienti dal potere politico. Alcuni di loro sono protagonisti del riassetto delle aziende metalmeccaniche liguri: Agostino Rocca, ingegnere dal 1935 alla testa di Ansaldo e Siac, e Oscar Sinigaglia, che guida la Finsider (holding finanziaria dell'IRI per la siderurgia) sino al 1938 quando viene allontanato dall'incarico in quanto ebreo in seguito alle leggi razziali, dimostrano indubbe capacità nel tentativo di dare efficienza a imprese dalle molte carenze. L'industria genovese nella seconda metà degli anni Trenta si risollewa dalla crisi grazie, ancora una volta, alle generose e abbondanti commesse pubbliche legate alla politica di riarmo e bellicista del fascismo. Si ripropone così lo schema che vede le fabbriche della città come "arsenali" di guerra. A dimostrazione dell'avvenuta ripresa i dipendenti dell'Ansaldo (scesi da 13.400 a 9.200 unità nel triennio 1930-1932) ammontano a 16.500 nel 1936 e a 23.000 nel 1939.

Un andamento analogo mostrano le vicende dell'industria a Savona e a La Spezia. Particolarmente dinamico si dimostra nel Savonese il comparto chimico. A Vado l'Italgas crea una cokeria e quindi, d'intesa con la Montecatini, costituisce la Cokitalia, partecipata pariteticamente, con stabilimento a S. Giuseppe di Cairo; tale località è collegata con una funivia utilizzata per il trasporto di carbone allo scalo marittimo di Savona. Nel 1937, in Val Bormida, nasce dalla fusione della Film e della Cappelli la Ferrania, che produce pellicole fotocinematografiche e materiali per radiografie. A Cengio è inoltre attiva l'Acna (Azienda colori nazionali affini). La crescita del settore chimico (che con quasi 7.000 addetti nella provincia alla vigilia della seconda guerra mondiale è secondo al solo comparto meccanico – 8.000 occupati -) contribuisce in misura rilevante al potenziamento dell'industria in provincia di Savona. Permane invece una caratteristica che si può definire strutturale dell'economia del comprensorio: la presenza di imprese e stabilimenti impiantati e controllati da operatori economici non savonesi e nemmeno liguri.

La realtà spezzina è sempre influenzata dalle esigenze della marina militare e dell'industria degli armamenti. Il lavoro delle fabbriche legate alle costruzioni navali, intenso nella seconda metà del decennio, stimola i traffici portuali che, misurati in migliaia di tonnellate di merci imbarcate e sbarcate, raggiungono il loro massimo storico nel biennio 1938-1939.

6. La seconda guerra mondiale e la ricostruzione (1940-1950)

L'apparato industriale della Liguria è travolto, come l'intero paese, dall'esito catastrofico della guerra di Mussolini, iniziata nel giugno 1940 a fianco della Germania che aveva aperto le ostilità il 1° settembre 1939. La produzione di materiale bellico, a differenza di quanto era avvenuto nel corso del primo conflitto mondiale, stagna e decresce già a partire dal 1942. I bombardamenti colpiscono le fabbriche e la rete delle infrastrutture di trasporto. Dopo l'8 settembre 1943, dopo l'armistizio dell'Italia con gli Alleati, le truppe tedesche, diventate forze di occupazione, puntano a trasferire gli impianti in Germania o in altre zone dell'Italia del Nord, incontrando spesso la resistenza passiva dei dirigenti e delle maestranze delle imprese ma riuscendo nondimeno a smantellare impianti significativi. I lavori di costruzione del nuovo grande stabilimento siderurgico Finsider di Cornigliano, intrapresi alla vigilia del conflitto e faticosamente portati avanti sono interrotti dall'asportazione del macchinario da parte dei tedeschi nel 1944.

La resistenza partigiana trova nelle officine liguri un teatro di operazioni (numerose sono gli atti volti al sabotaggio delle lavorazioni belliche effettuate per conto dei tedeschi) e un luogo di reclutamento (massiccia è la presenza operaia nelle formazioni partigiane di città e di montagna). Nella primavera del 1944 le fabbriche genovesi sono paralizzate da uno sciopero cui aderiscono migliaia di lavoratori; puntuale scatta la rappresaglia e, in seguito a un rastrellamento condotto negli stabilimenti del Ponente cittadino, oltre mille operai vengono deportati in Germania. Alla fine della guerra – a partire dal maggio 1945 - si impone dunque una ricostruzione materiale e morale del paese.

La ripresa è resa più lenta dalle difficoltà del dopoguerra. Nell'estremo Ponente ligure gli impianti di raffinazione dell'olio e i pastifici non ricevono adeguati rifornimenti di materie prime; le grandi fabbriche metalmeccaniche di Genova, Savona e La Spezia devono ancora una volta effettuare una complessa riconversione produttiva abbandonando le lavorazioni belliche per intraprendere produzioni civili.

Soggetto decisivo di politica industriale è nella regione l'IRI: nel 1946 l'istituto dà lavoro nella sola Genova a circa 50.000 persone (30.000 all'Ansaldo, oltre 8.000 alla San Giorgio, 5.600 alla Società Italiana Acciaierie di Cornigliano, 4.200 all'Ilva); le aziende private con più di mille dipendenti sono la Piaggio e la Bruzzo (quest'ultima con 2.000 occupati nelle acciaierie di Bolzaneto).

Nel 1948-1949 l'IRI definisce articolati piani di ristrutturazione che interessano tanto il settore meccanico quanto quello siderurgico. Nel 1948 nasce la Finmeccanica, cui fanno capo società con complessivi 50 stabilimenti e 88.500 dipendenti. Nel 1949-1950 la holding procede a una riorganizzazione delle imprese controllate, seguendo il criterio di accorpate nella stessa società le fabbriche che svolgono lavorazioni analoghe e rendendo autonome le unità che realizzano singole produzioni. L'Ansaldo subisce una radicale trasformazione, perdendo alcuni stabilimenti e acquisendo i cantieri navali della Odero-Terni-Orlando di Livorno e del Muggiano (La Spezia): diviene dunque un'azienda prevalentemente, anche se non esclusivamente, navalmeccanica. Si costituisce l'Ansaldo-San Giorgio che rileva anche gli impianti elettrotecnici dell'Ansaldo e della San Giorgio (controllata dall'IRI dal 1946) siti in Genova. A La Spezia la Termomeccanica Italiana è scorporata dalla Odero-Terni-Orlando e intraprende la produzione di impianti frigoriferi industriali, compressori e pompe; rinasce la Oto Melara, che si dedica alla fabbricazione di macchine tessili e poi di armamenti.

Nel 1945 torna al vertice della Finsider Oscar Sinigaglia: egli può così rilanciare il progetto, già definito nelle sue linee di fondo nel precedente decennio, che prevede a Genova-Cornigliano la creazione di un grande stabilimento siderurgico a ciclo integrale. Nel 1948 il piano Sinigaglia diviene, come programma di "Sistemazione della siderurgia italiana", l'organica proposta della Finsider, e come tale accolta dal governo. Sottese al piano sono la convinzione dell'ineluttabilità di uno sviluppo economico implicante la domanda di crescenti quantitativi d'acciaio, della sempre più stretta integrazione del sistema economico occidentale, della dimensione europea di tale processo d'integrazione. E il respiro europeo del disegno di Sinigaglia sarà testimoniato di lì a poco dalla presentazione, nel 1950, del piano Schuman che si tradurrà nel 1951 nella costituzione della Comunità europea del carbone e dell'acciaio.

Il piano Sinigaglia ha dunque come suo ambito territoriale d'attuazione Genova, la cui lunga storia siderurgica si sostanzia, all'indomani della Liberazione, in una massiccia presenza nell'area metropolitana di fabbriche e di sedi centrali di imprese. Il peso maggiore lo hanno le aziende facenti capo alla Finsider (l'Ilva con quattro stabilimenti, che occupano nel 1948 4.842 addetti, e la Società Italiana Acciaierie di Cornigliano (SIAC). Il piano prevede, oltre alla realizzazione del nuovo stabilimento, la chiusura dei vecchi impianti Ilva, la specializzazione della SIAC nella produzione di fucinati e pezzi fusi di grandi dimensioni. Nel 1950, utilizzando i fondi del piano Marshall, si avvia la costruzione del centro siderurgico su terreni ottenuti con riempimenti del mare: opera colossale che termina nel 1953 allorché le acciaierie vengono conferite alla società Cornigliano e intitolate a Sinigaglia, scomparso in quello stesso anno.

Le scelte di politica industriale dell'IRI comportano dunque investimenti e dismissioni: queste ultime sono vanamente contrastate dal movimento sindacale e si traducono in migliaia di licenziamenti.

7. Gli anni '60 e '70: il "miracolo economico" tra luci e ombre

Il periodo compreso tra il 1950 e l'inizio degli anni Settanta è caratterizzato, nell'intero Occidente, e quindi pure in Italia, dopo i faticosi anni della ricostruzione, da una prolungata e significativa

crescita economica. Aumenta il reddito complessivo del paese, migliorano le condizioni di vita di milioni di italiani che conoscono, spesso per la prima volta, il benessere della società dei consumi di massa. La Liguria è pienamente inserita in tale processo storico-economico; gli studi condotti sui livelli di reddito pro capite vedono le province della regione ben piazzate nelle graduatorie nazionali. Il settore industriale non è però il fattore più dinamico in questi decenni. La ristrutturazione dell'apparato produttivo attuata nel biennio 1949-1950 ha lasciato irrisolti non pochi problemi, non riuscendo a definire con chiarezza adeguate prospettive industriali per molte imprese. L'occupazione nel settore manifatturiero conosce soltanto modesti incrementi nel periodo 1951-1961 (nella provincia di Genova si registra un seppure lieve calo degli addetti), al contrario di quanto accade nelle altre aree industriali del Nord Ovest.

Addetti all'industria manifatturiera nelle province liguri 1951-1961

	Imperia	Savona	Genova	La Spezia
1951	6.976	27.396	106.924	16.563
1961	8.484	28.089	106.353	18.128

Questo modesto sviluppo dell'industria è frutto di dinamiche diverse a seconda dei settori considerati. Il comparto meccanico non supera le sue permanenti difficoltà. La San Giorgio viene suddivisa nel 1954 in diverse imprese: avranno vita non effimera il ceppo da cui in seguito si svilupperà la ELSAG, attiva nell'elettronica, e la Elettrodomestici San Giorgio (a La Spezia) che trarrà vantaggio dall'essere impegnata nella produzione di beni di consumo durevole sempre più richiesti dal mercato negli anni del boom. Viene liquidata nel 1959 l'Ansaldo Fossati, passata nel dopoguerra dalla produzione di carri armati a quella di trattori pesanti; faticano l'Ansaldo San Giorgio, impresa elettromeccanica poi fusa nel 1966 con la milanese Compagnia Generale di Elettricità per dar vita all'ASGEN, e la stessa Ansaldo. La cantieristica navale, nonostante ripetuti leggi che erogano contributi pubblici al settore, soffre sul mercato internazionale la concorrenza dei più competitivi stabilimenti esteri (svedesi e giapponesi); occasioni di lavoro, ma non sufficienti a far chiudere i bilanci aziendali in attivo, sono garantite dalle commesse dell'IRI per conto del quale si costruiscono navi passeggeri di indubbia qualità (i grandi transatlantici Andrea Doria e Cristoforo Colombo).

Nel 1966 una nuova ristrutturazione voluta dall'IRI coinvolge l'Ansaldo, privata dei cantieri navali attribuiti a una società pubblica appena costituitasi, l'Italcantieri, con sede a Trieste; la scelta dell'IRI suscita vivaci proteste a Genova dove l'opinione pubblica si oppone a quello che viene percepito come un colpo durissimo alla lunga e gloriosa tradizione della cantieristica navale. A parziale compensazione di questa decisione, l'IRI, con la costituzione dell'Ansaldo Meccanico Nucleare, punta a creare proprio nel capoluogo ligure il polo strategico dell'industria nucleare italiana.

Più positivo è l'andamento del settore siderurgico. Trainante è lo stabilimento di Cornigliano, che si avvia a produrre milioni di tonnellate di acciaio, i cui lamierini sono utilizzati dal settore automobilistico – la Fiat se ne serve per le carrozzerie delle sue auto – e dall'industria dell'elettrodomestico, entrambi in fortissima crescita. Nel 1961 lo stabilimento è conferito all'Italsider, che assorbe dopo poco la SIAC.

Impetuoso è lo sviluppo del comparto della raffinazione del petrolio. A La Spezia la raffineria della Shell lavora nel 1949 350.000 tonnellate di greggio, nel 1960 2.200.000 tonnellate. Raffinerie sorgono e si ampliano a Genova (importantissime quelle della ERG fondata da Edoardo Garrone) e a Busalla (IPLM); nel complesso la produzione del settore nella regione passa da 4.701.621 tonnellate nel 1960 a 10.124.950 tonnellate nel 1965.

A conclusione di questa sintetica descrizione dell'industria regionale nel periodo di massima espansione dell'economia italiana è opportuno sottolineare il peso limitato delle piccole e medie imprese a fronte del ruolo assolutamente prevalente dei grandi gruppi industriali, tra i quali primeggiano quelli pubblici.

8. Dagli anni '80 ad oggi: l'emergere di un'economia "post-industriale"

Con gli anni Settanta termina la fase di maggiore espansione economica del mondo occidentale. Gli shock petroliferi, col brusco aumento del prezzo del greggio, il disordine monetario internazionale, il malessere sociale che investe i paesi industrializzati, nuovi scenari competitivi sul mercato mondiale: questi alcuni dei principali fattori che influenzano negativamente l'andamento delle economie europee e, naturalmente, anche dell'Italia. La Liguria è investita in pieno da questo processo, che colpisce in modo particolare la struttura industriale della regione. Il risultato di ciò è evidenziato dai dati relativi all'occupazione industriale: se nel 1961 erano occupati nel settore secondario nell'intera regione 220.000 persone, il loro numero scende a 183.000 nel 1981 per ridursi ulteriormente a 131.000 nel 1991. Nell'ultimo decennio del Novecento gli addetti all'industria sono meno del 25% della forza lavoro complessivamente occupata in Liguria, una percentuale più bassa rispetto a quella che si registra nelle altre regioni del Nord Ovest. Secondo i dati del censimento industriale del 2001 gli addetti all'industria in Liguria ammontano a 126.000 (il 23,4% della forza lavoro della regione).

Dietro tali cifre, in ogni caso eloquenti, si nascondono dinamiche specifiche e realtà talvolta in controtendenza. La crisi colpisce, per ragioni di carattere generale e per motivi particolari, molti dei settori portanti dell'industria ligure. La siderurgia attraversa negli anni Settanta una fase di grave difficoltà, percepibile a livello di comunità europea, che aggrava drammaticamente i conti dell'Italsider, il cui bilancio è appesantito da investimenti onerosi effettuati per potenziare i propri stabilimenti, prevalentemente al di fuori della Liguria, in momenti in cui sarebbe stata consigliabile una gestione più attenta delle risorse finanziarie. A Taranto l'Italsider costruisce negli anni '60 uno dei più grandi impianti siderurgici d'Europa, e nel 1970 decide di raddoppiarne la capacità produttiva, quando l'industria siderurgica mondiale già si era orientata verso impianti di dimensioni più contenute, ma specializzati in differenti tipi di prodotti di qualità.

L'abbandono del nucleare, deciso di fatto dal referendum del 1987 svoltosi dopo l'incidente occorso alla centrale di Chernobyl, crea non pochi problemi al raggruppamento Ansaldo, che aveva trovato una nuova specializzazione nella produzione di grande macchinario per centrali energetiche convenzionali e nucleari. In difficoltà appare anche il settore chimico: alle ragioni "industriali" si aggiunge in questo caso l'emergere della questione ambientale. Cambia infatti la sensibilità di una popolazione che non è più disposta a tollerare la convivenza con impianti inquinanti. Per questi motivi, dopo travagliate vicende che vedono spesso su posizioni contrapposte comitati di cittadini, imprenditori, lavoratori e amministratori locali, interrompono negli anni la propria attività le raffinerie ERG a Genova, l'Acna a Cengio, l'Enichem Agricoltura a S. Giuseppe di Cairo, la Stoppani a Cogoleto; si limita alla movimentazione del carbone senza lavorarlo la Fornicoke di Vado Ligure.

A cavallo tra gli anni Settanta e Ottanta anche il comparto delle costruzioni e riparazioni navali subisce forti ridimensionamenti. Il pesante impatto sociale di tale situazione di crisi è attenuato dal massiccio ricorso alla cassa integrazione guadagni e dal prepensionamento di migliaia di lavoratori. Il processo di ristrutturazione implica inoltre un cambiamento storico nella composizione della forza lavoro industriale: diminuiscono nettamente, in cifre assolute e in percentuale, le tradizionali figure operaie, le tute blu, mentre aumentano invece gli impiegati, i colletti bianchi.

Si modifica anche il paesaggio di parte della regione: al posto di fabbriche in attività restano spesso edifici fatiscenti, simbolo di un passato che si allontana; talvolta hanno luogo, con esiti positivi, processi di riuso del territorio che fanno sorgere sui siti delle grandi aziende manifatturiere dismesse, edifici residenziali, centri commerciali e ricreativi, aree attrezzate per piccole e medie imprese.

Non è semplice tracciare un quadro dell'industria della regione così come oggi si presenta. Il processo di trasformazione è in atto e i suoi esiti sono ancora in larga misura da scoprire. E' comunque possibile individuare alcuni punti di arrivo di un percorso storico più che secolare. Settori un tempo strategici per l'economia della regione appaiono definitivamente ridimensionati: è il caso ad esempio della siderurgia e della chimica nel comprensorio di Savona. Permane la debolezza delle piccole e medie imprese, spesso cresciute all'ombra di quelle di maggiori dimensioni.

In un panorama segnato da molti elementi negativi non mancano alcune realtà dinamiche. Tra esse si segnalano il settore cantieristico navale (dedito alla costruzione di grandi unità, in particolare di navi da crociera, e alla riparazione di naviglio di varia tipologia – Genova è per queste lavorazioni un polo centrale nel Mediterraneo -), e la nautica da diporto (a questo riguardo si possono ricordare i cantieri Baglietto di Varazze).

Vi sono inoltre importanti nuclei di imprese attive nel comparto dell'elettronica, e di altre singole aziende leader nel loro ramo. E' il caso della Boero, specializzata nella produzione di colori e fortissima nel campo delle vernici per la nautica.

Risultano modificati anche gli assetti proprietari dell'industria ligure: il dato più appariscente è a questo proposito rappresentato dalla fine del sistema delle partecipazioni statali, con l'avvenuta liquidazione dell'IRI e la privatizzazione di molte delle imprese controllate dall'ente. Così la siderurgia pubblica, ridotta al solo impianto di Genova Cornigliano, viene rilevata dal gruppo lombardo Riva, che negli ultimi anni – pur tra le aspre polemiche degli ambientalisti – gestisce con efficienza l'impresa che ha ripreso il vecchio nome di Ilva; la Esaote, azienda biomedicale nata da una costola del gruppo Ansaldo, è acquisita prima dallo stesso management e quindi dal gruppo farmaceutico Bracco. Restano in mano pubblica la Fincantieri, che raccoglie gli stabilimenti navalmeccanici ancora attivi in regione e rilanciati dalla produzione di grandi navi per crociere e di naviglio militare, la Elsag e alcune società nate dallo scorporo dell'Ansaldo.

Non manca una presenza significativa di grandi imprese multinazionali nei comparti del vetro (Saint Gobain nel Savonese), dell'elettronica (la britannica Marconi a Genova), dell'alimentare. Cospicua rimane la realtà dell'industria metalmeccanica a La Spezia, con aziende attive sul mercato internazionale quali Oto Melara, Fincantieri e Termomeccanica che si affiancano all'Arsenale. Ridotto è invece nello scenario regionale il peso dell'imprenditoria locale. I centri decisionali dove si determinano le sorti dell'economia ligure sono dunque lontani dalla regione e, con il ridimensionamento dell'industria pubblica, sempre meno influenzabili dalle dinamiche politiche, comunque soggette a essere influenzate dalle richieste del mondo locale.

Nell'età della globalizzazione si chiudono epoche storiche e si aprono nuove prospettive. Governarne gli sviluppi è una delle grandi questioni irrisolte della nostra epoca.



Corso Unione Sovietica, 216 - Torino
tel. 011 31 65 456 fax 011 31 68 474
info@storiaindustria.it
www.storiaindustria.it