

Studi e Documenti

STUDI REGIONALI SULL'OCCUPAZIONE

LIGURIA

a cura di

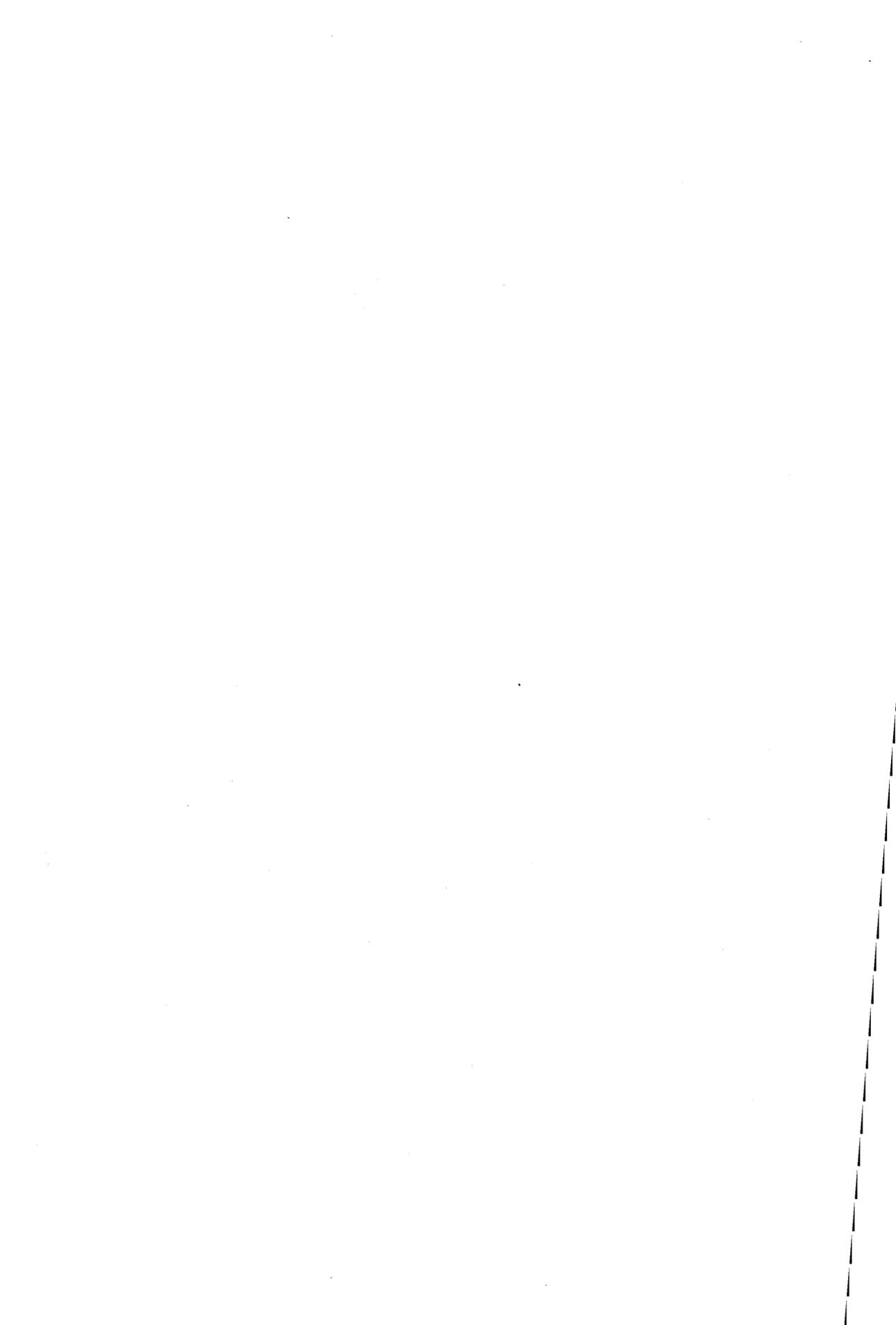
Orlando D'ALAURO

Prefazione

del Sig. Paul FINET

Membro dell'Alta Autorità

Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio



STUDI REGIONALI SULL'OCCUPAZIONE

LIGURIA

a cura di

Orlando D'ALAURO

Prefazione

del Sig. Paul FINET

Membro dell'Alta Autorità

Lussemburgo - Novembre 1957

L'Alta Autorità, in collaborazione con esperti nazionali, ha intrapreso inchieste circostanziate sulle possibilità regionali d'occupazione e, a tal fine, ha istituito un Gruppo per gli studi regionali sull'occupazione. I compiti di segreteria di tale gruppo sono svolti dalla Divisione dei Problemi del Lavoro.

Questi lavori forniranno elementi di risposta ai quesiti sovente ardui che si presentano nell'assolvimento dei compiti generali della Comunità: contribuire allo sviluppo e salvaguardare la continuità dell'occupazione.

Le informazioni sui mercati regionali del lavoro consentono di orientare le misure idonee ad assicurare condizioni normali di occupazione.

Allorchè i dati raccolti sono loro sembrati sufficientemente solidi, gli esperti hanno formulato una diagnosi sulle condizioni di uno sviluppo regionale dell'occupazione.



P R E F A Z I O N E

L'Alta Autorità ha già pubblicato quest'anno uno studio regionale sull'occupazione nelle regioni francesi dell'Alvernia e dell'Aquitania. Il presente documento, che costituisce uno dei primi studi regionali sull'occupazione in Italia, si riferisce alla Liguria, cioè alle provincie di Genova, Savona, La Spezia e Imperia. Esso è stato elaborato sotto la direzione e la responsabilità del Prof. Giuseppe PARENTI, Direttore del Seminario di Statistica dell'Università degli Studi di Firenze e redatto dal Prof. Orlando D'ALAURO, Direttore aggiunto dell'Istituto di Economia Internazionale.

Gli studi sull'occupazione in Italia potevano avere inizio, per diverse ragioni, con un'inchiesta sulla Liguria. Si tratta infatti di una regione dove i lavoratori delle industrie della Comunità costituiscono una parte considerevole della popolazione attiva e dove le imprese siderurgiche sono numerose benchè di varia importanza.

In Liguria si trova una grande impresa integrata, la S. p. A. Cornigliano, che occupa diverse migliaia di lavoratori. Lo stabilimento di Genova-Cornigliano, costruito su terreni di riporto in riva al mare, è uno dei complessi siderurgici meglio attrezzati della Comunità, sia per i suoi impianti che per la sua ubicazione.

In Liguria si trovano inoltre due imprese meno importanti che danno nondimeno lavoro a più di mille operai nelle acciaierie e nei laminatoi a caldo, nonché quattro imprese per la fabbricazione di prodotti speciali (tubi, acciai speciali) con alcune centinaia di operai e talvolta anche meno; infine cinque laminatoi che occupano quasi sempre meno di cento operai.

L'industria siderurgica regionale ha dovuto far fronte alla riconversione post-bellica e, in seguito, alle conseguenze dirette o indirette dell'istituzione del mercato comune. Così, mentre si stava creando una impresa siderurgica probabilmente tra le più moderne d'Italia e mentre parecchi stabilimenti si ammodernavano, altri dovevano chiudere reparti dotati di impianti antiquati e talune imprese, troppo insufficientemente attrezzate dal punto di vista tecnico, cessavano ogni attività.

Benchè, dopo l'apertura del mercato comune, il volume dell'occupazione nella siderurgia regionale sia in definitiva aumentato, ciò non ha impedito dei licenziamenti per i quali l'Alta Autorità, su domanda del Governo italiano, è intervenuta ai sensi del § 23 della Convenzione.

Il Governo italiano ha sollecitato una prima volta il contributo dell'Alta Autorità per il riadattamento di operai siderurgici licenziati nel 1953. Le indennità di riadattamento, versate a questo titolo agli operai siderurgici della regione, hanno permesso di aiutare oltre 1.700 operai. L'intervento dell'Alta Autorità è stato nuovamente sollecitato nell'anno in corso.

Queste ripetute difficoltà, un avvenire ancora incerto e la ricerca di soluzioni che pongano gli operai licenziati al riparo dagli oneri del riadattamento, hanno ovviamente indotto l'Alta Autorità a dare la precedenza alla raccolta di informazioni sull'insieme delle attività di questa regione.

La Liguria offre infatti numerose possibilità di lavoro e costituisce, con la Lombardia e il Piemonte, una delle regioni più industrializzate d'Italia.

L'attività industriale si concentra essenzialmente nei porti di Genova, Savona e La Spezia; il mercato del lavoro presenta ivi la complessa struttura e conosce le solite fluttuazioni di mano d'opera che caratterizzano i grandi porti mediterranei.

Questa regione presenta quindi, caratteristiche molto diverse da quelle di altre regioni italiane dove la sottoccupazione imperversa in maniera endemica. L'attività è ivi spesso intensa, ma conosce fluttuazioni di grande ampiezza.

Le ragioni di queste fluttuazioni sono di vario genere. Anzitutto la popolazione è in rapido incremento per l'afflusso di immigranti, in prevalenza rurali. A Genova, in particolare, l'attività del porto come anche le speranze di trovar lavoro nelle industrie della Liguria hanno esercitato una forte attrattiva sulle popolazioni sottoccupate di altre regioni e della campagna. Questo afflusso costante di lavoratori, che sono molto spesso accompagnati dalle loro famiglie, attirati dalle possibilità d'occupazione nelle industrie della Liguria, giunge a celare la realtà delle offerte di lavoro sotto una ondata sempre rinnovata e crescente di domande.

Una seconda ragione del carattere incerto dell'occupazione in Liguria è costituita dal ritmo stesso dell'attività dei porti.

Principalmente, il traffico dei porti dipende in misura maggiore dalla congiuntura internazionale che non dalle variazioni regionali dell'attività. Genova, Savona e La Spezia occupano una massa considerevole di operai addetti tanto ai servizi generali quanto ai settori di riparazione e di manutenzione delle navi.

Il settore della manutenzione e riparazione di navi occupa una maestranza dotata di statuti particolari ed estremamente fluttuante. Gli operai licenziati dai settori siderurgici e meccanici hanno potuto, in parte, unirsi alla massa degli operai del settore portuario, ma questo settore ha attirato anche numerosi lavoratori rurali od operai di settori meno retribuiti. Si tratta pertanto di un settore ricco di mano d'opera dove le fluttuazioni del personale raggiungono vaste proporzioni, costituendo nella regione una massa di impieghi precari che tendono nondimeno verso una certa stabilizzazione.

Una terza ragione che ha reso incerta l'occupazione in Liguria negli ultimi anni è data dall'aver attraversato un difficile periodo di trasformazione, resa ancora più necessaria dalle conseguenze dell'orientamento autarchico di determinate fabbricazioni nel periodo prebellico.

I settori più direttamente colpiti da questa trasformazione sono quelli della siderurgia e della meccanica che hanno dovuto mutare l'orientamento delle loro fabbricazioni belliche. Quasi tre quarti delle imprese metallurgiche e meccaniche sono controllati dallo Stato (I.R.I.). Nella siderurgia (Gruppo Finsider), dopo un periodo in cui è diminuita, l'occupazione dal 1946 al 1955 è aumentata complessivamente del 4%, mentre nella meccanica (Gruppo Finmeccanica) è scesa del 40%. Nel settore meccanico la riorganizzazione concerne più particolarmente i cantieri navali, e soprattutto la grande Società Ansaldo, che influiscono in modo decisivo sul mercato del lavoro, non fosse che per il numero degli operai da essi occupati.

Questa riorganizzazione e razionalizzazione delle fabbricazioni ha implicato massicce riduzioni degli effettivi, tanto più che nel 1945 l'occupazione in queste imprese era stata gonfiata per ragioni di opportunità. La riduzione degli effettivi è stata però differita fino al 1952 in seguito al divieto legislativo di procedere a licenziamenti, divieto prorogato da accordi sindacali di analogo effetto. Ciò spiega l'apparente subitanità di certe diminuzioni di personale e il repentino afflusso di disoccupati di questi settori sul mercato del lavoro.

Comunque sia, la disoccupazione è in netto regresso nella Liguria e le prospettive sono in complesso soddisfacenti.

Le imprese siderurgiche liguri sono generalmente in vigoroso sviluppo. Oltre all'espansione prevista dalla Società Cornigliano, che d'altronde non implicherà un aumento del fabbisogno di mano d'opera, altri sviluppi e progetti dovranno nel loro insieme aumentare il numero degli operai siderurgici della regione.

Le prospettive nei cantieri navali sono buone, il che, data la massa di occupazione in questo settore, assume una particolare importanza.

L'attività nel settore dell'edilizia e dei lavori pubblici ha raggiunto un livello molto elevato e continuerà con lo stesso ritmo; è questo, d'altronde, uno dei settori dove vengono inutilmente richiesti determinati operai specializzati, quali per esempio i carpentieri in legno e i muratori.

Poichè lo sviluppo del traffico portuario tende risolutamente all'espansione, le prospettive dell'occupazione sono molto favorevoli in questo settore di fondamentale importanza per il mercato regionale, ancorchè la meccanizzazione degli impianti portuari non manchi di porre un freno all'aumento del volume dell'occupazione.

Il turismo è in continuo sviluppo sulla riviera e implica un aumento continuo dell'occupazione stagionale.

La Liguria non è quindi una regione dove le difficoltà di occupazione non offrano soluzioni. In particolare, un'industria attiva per il suo stesso progresso reclama una mano d'opera specializzata che attualmente manca talvolta sul mercato regionale del lavoro. Questo fabbisogno non coperto di mano d'opera, benchè numericamente limitato, è indicativo per le possibilità di occupazione esistenti in questa regione per una mano d'opera accuratamente formata e orientata.

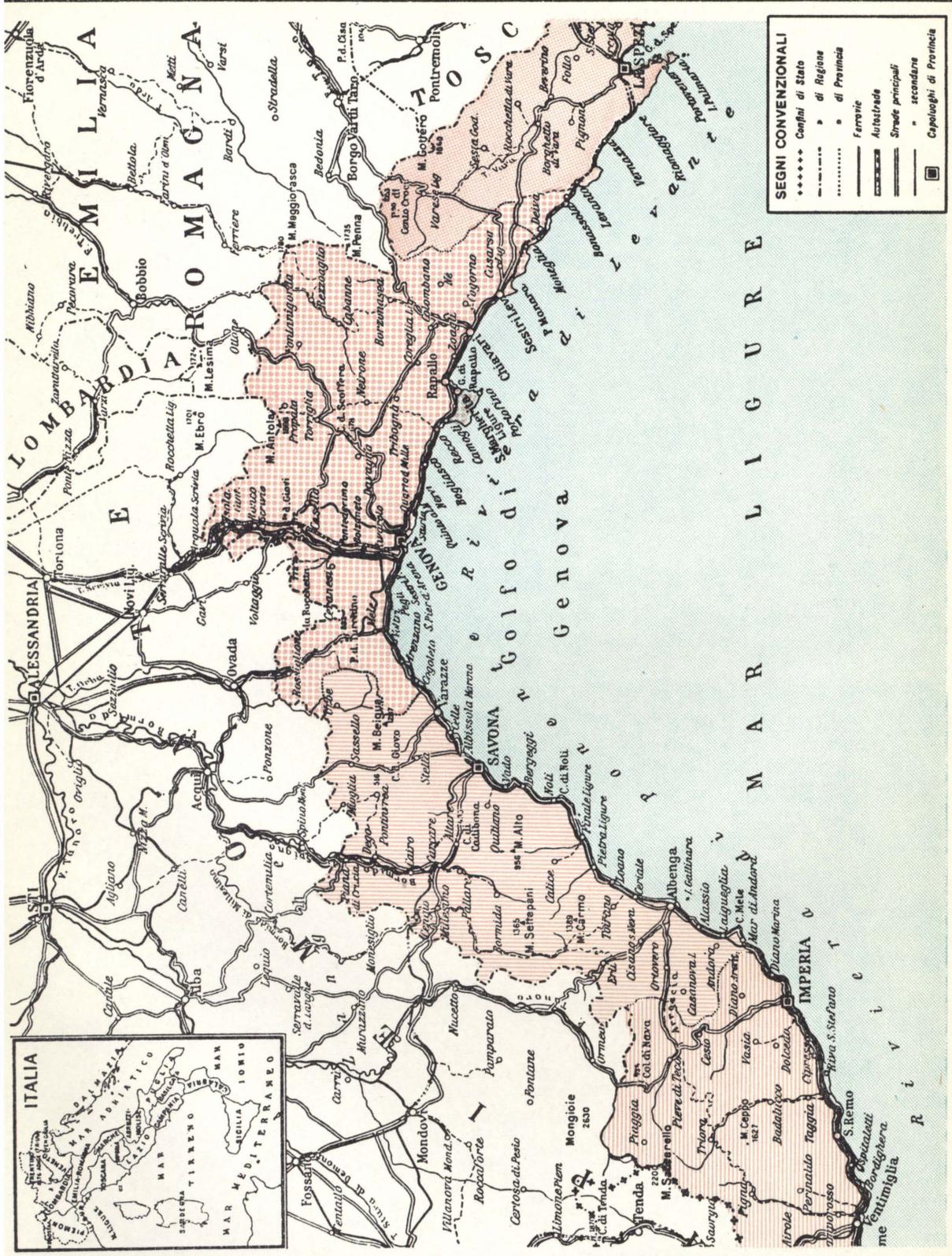
Come si vede, le prospettive sono spesso favorevoli in Liguria. I settori in espansione devono rendere possibile la soluzione di vari problemi sollevati dalle riconversioni che stanno per concludersi. Occorre, d'altra parte, continuare a generalizzare uno sforzo che dia frutti immediati nella formazione professionale sistemistica; questa sembra essere, almeno per determinati operai, la migliore garanzia di stabilità dell'occupazione nell'insieme del mercato del lavoro in Liguria.

Paul FINET

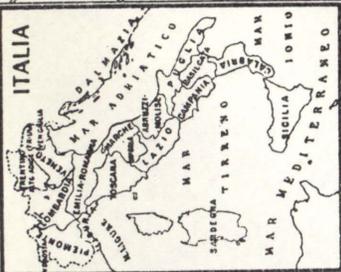
INDICE

	Pagina
Parte I — CARATTERISTICHE GENERALI DELLA LIGURIA	15
Parte II — CARATTERI DEMOGRAFICI	19
Parte III — STRUTTURA ECONOMICA.	27
I. L'agricoltura	27
II. L'industria	30
III. Il settore dei trasporti e delle comunicazioni.	46
IV. Le attività commerciali	51
V. La disoccupazione	52
Parte IV — TENDENZE ECONOMICHE DELLA REGIONE	65





- SEGNI CONVENZIONALI**
- Confini di Stato
 - Confini di Regione
 - Confini di Provincia
 - Ferrovie
 - Autostrade
 - Strade principali
 - Strade secondarie
 - Capoluoghi di Provincia



M A R L I G U R E

PARTE I

CARATTERISTICHE GENERALI DELLA LIGURIA

1. La Liguria con una popolazione di 301 abitanti per km², ha una densità inferiore solo a quella della Campania. Amministrativamente la Liguria è divisa nelle province di Genova, di Imperia, di La Spezia e di Savona: nella provincia di Genova risiede circa il 60% della popolazione ligure.

SUPERFICIE E POPOLAZIONE DELLA LIGURIA

E DELLE PROVINCE LIGURI

Circoscrizioni	Superficie (al 30 giugno 1951) ettari	Popolazione residente calcolata al 31 dicembre 1956	Densità (per km ²)
Genova	182.413	968.183	530
Imperia	115.845	178.977	154
La Spezia	88.473	237.213	268
Savona	154.625	246.808	159
Liguria	541.356	1.631.181	301
ITALIA	30.105.483	49.560.155	164

Fonte: Istituto Centrale di Statistica: *Annuario Statistico Italiano*, 1951. *Risultati generali di censimento 4 - 5 novembre 1951, Bollettino Mensile di Statistica.*

2. Il territorio ligure, disteso in una stretta fascia lungo l'arco marittimo del Golfo di Genova, è situato nella parte di Italia economicamente più progredita ed è collegato da strade e linee ferroviarie alla pianura padana. I suoi porti, (attraverso i quali è passato nel 1956 circa un terzo del totale movimento mercantile dei porti italiani), costituiscono lo sbocco naturale della Lombardia, del Piemonte e dell'Emilia, che sono le regioni più sviluppate del paese nel campo industriale, agricolo e commerciale.

Attraverso i porti di Genova e di Savona, da cui distano appena 150 km, le aree industriali di Milano e di Torino — ricevono i normali rifornimenti di prodotti energetici fondamentali (nel 1956, il 55% delle merci sbarcate nel porto di Genova è consistito di carbon fossile e di oli minerali; nel porto di Savona l'entità di tali merci è stata del 75%) e di tutte le altre materie prime (nel 1956, nel porto di Genova, il 38% delle merci sbarcate è consistito di materie prime industriali, e in particolari il 9,4% di ferro e di rottami di ferro e il 6% di minerali metallici) e spediscono i loro prodotti finiti in tutti i paesi del mondo. Le prospere aree agricole emiliane e parte di quelle toscane sono, invece, collegate in modo stretto al porto della Spezia, la cui importanza negli ultimi anni è aumentata con il rapido aumento delle importazioni di prodotti energetici (nel 1956, l'89% delle merci sbarcato nel porto della Spezia è consistito di oli minerali e di carbon fossile).

In complesso, il retroterra dei porti liguri riguarda una zona nella quale svolgono la loro attività oltre 12 milioni di abitanti (più di un quarto della popolazione italiana), cui deve, di certo, attribuirsi la produzione di oltre metà del reddito totale italiano. Per essere esaurienti occorre ricordare che lo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie attraverso il sistema alpino (ed in particolare la costruzione dei trafori del Sempione e del Gottardo) hanno viepiù ampliato questo retroterra, che oggi comprende anche la Svizzera e alcune zone dell'Europa centrale, specie per le rotte mediterranee, asiatiche ed africane.

L'attività economica è essenzialmente caratterizzata, oltre che dai traffici marittimi, dalle industrie ad essi collegate: le maggiori attività riguardano appunto le industrie cantieristiche e le industrie dipendenti in maniera essenziale dall'importazione d'oltremare di materie prime. Inoltre, le relazioni notevoli, con i paesi del retroterra ed il fatto che la Liguria, confinando con la Francia, viene a trovarsi lungo una delle principali direttrici delle correnti turistiche estere, hanno contribuito non poco — date anche le favorevoli condizioni ambientali — allo sviluppo dell'industria turistica. Oltre un quinto dei turisti stranieri ha nel 1956 soggiornato in Liguria.

La laboriosità dei suoi abitanti e la felice sua posizione geografica hanno concorso a far occupare alla Liguria uno dei primissimi posti, nella graduatoria delle regioni italiane, per quel che riguarda il grado di sviluppo economico e il livello di reddito pro-capite.

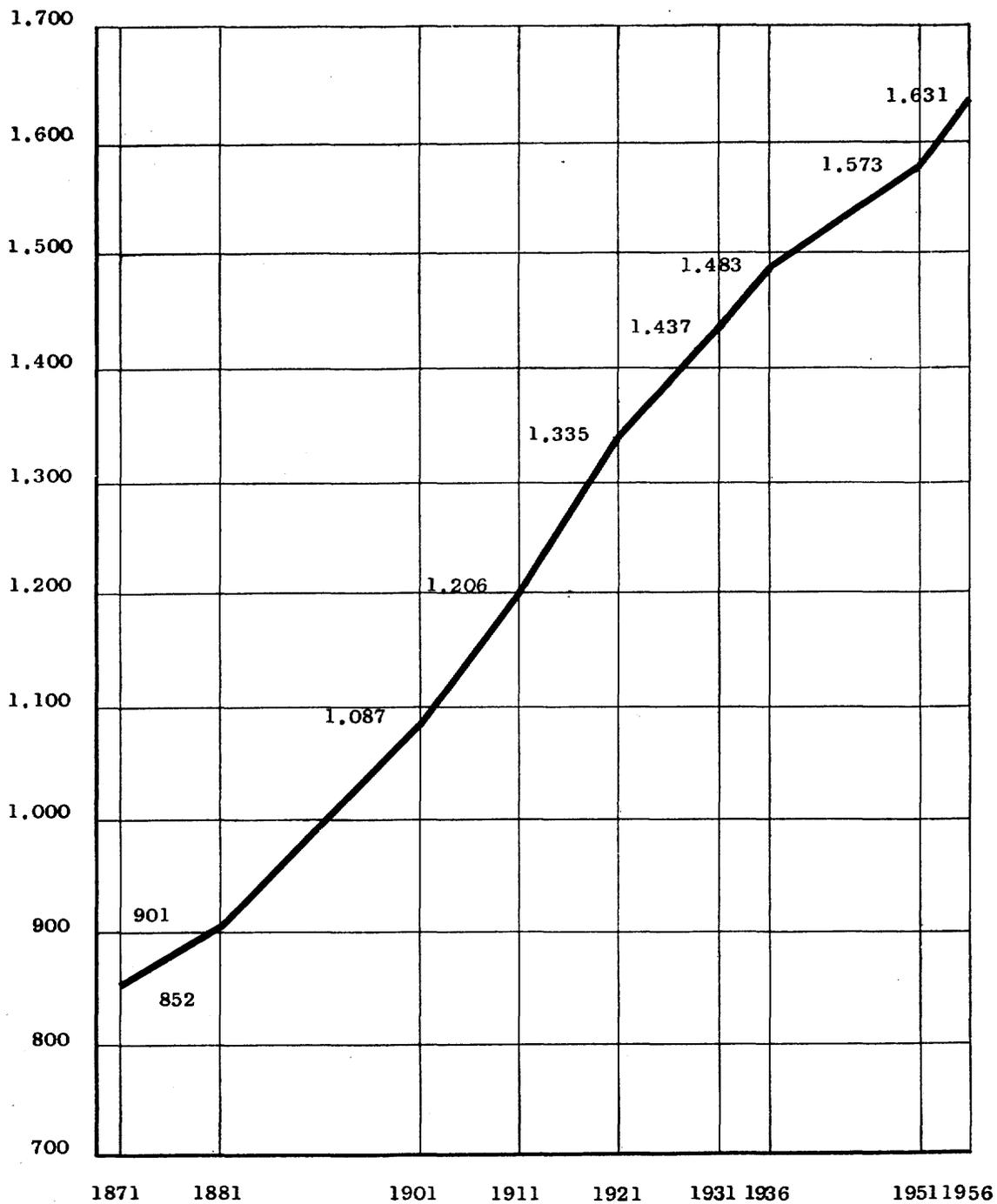
3. La regione è quasi completamente al riparo dai freddi venti nordici, ha piogge di regola ben distribuite nel corso dell'anno, ha temperature medie con non rilevanti escursioni termiche e risente, in quasi tutte le zone, dell'influsso mitigatore del mare. Queste favorevoli condizioni climatiche permettono culture varie e, sovente, di gran pregio, ed inoltre agevolano, è ovvio, lo sviluppo delle attività turistiche.

Le caratteristiche orografiche pongono la Liguria fra le regioni più montagnose d'Italia: il 92,5% del territorio ligure è in zona montana: tale montuosità, distribuita in modo uniforme, ha reso e rende non agevole l'ordinamento delle comunicazioni regionali e con le regioni finitime.

La Liguria ha un sottosuolo povero di minerali: solo i giacimenti cupriferi e mangesiferi presentano qualche interesse. Una modesta importanza ha il settore dei marmi colorati e delle ardesie.

4. In complesso la Liguria è, fra le regioni italiane, all'ultimo posto per l'entità della percentuale della popolazione attiva dedita all'agricoltura, al primo posto per la popolazione attiva dedita al commercio ed ai trasporti in genere, al terzo posto (dopo la Lombardia ed il Piemonte) per la popolazione attiva dedita all'industria.

GRAFICO I
AUMENTO DELLA POPOLAZIONE LIGURE DAL 1871 AL 1956
(migliaia di abitanti)



PARTE II
CARATTERI DEMOGRAFICI

1. La popolazione ligure è pressochè raddoppiata dal 1871 al 1956: l'aumento è stato causato più dalle immigrazioni che dal movimento naturale della popolazione. Questa tendenza ha acquistato particolare rilievo nel corso dell'ultimo decennio, in cui si sono avuti tassi molto bassi o negativi d'incremento naturale e tassi piuttosto alti d'immigrazione netta.

TASSI DEL MOVIMENTO DELLA POPOLAZIONE NEL PERIODO 1952-1956
(1000 abitanti)

Tassi	Anni				
	1952	1953	1954	1955	1956
a) d'incremento naturale . . .	— 0,8	— 0,4	+ 0,2	— 0,1	— 1,4
b) d'immigrazione netta . . .	+ 3,4	+ 5,6	+ 12,8	+ 7,5	+ 9,8
c) d'incremento globale. . . .	+ 2,6	+ 5,2	+ 13,0	+ 7,4	+ 8,4

Fonte: Istituto Centrale di Statistica: pubblicazioni varie.

I maggiori aumenti « assoluti » si sono avuti nella provincia di Genova. Ma se i più elevati saggi annuali d'incremento nel primo trentennio del secolo XX hanno riguardato la provincia di Genova, negli ultimi venti anni sono stati quelli della provincia di Savona ad essere i più alti. Di particolar rilievo è stato l'aumento della popolazione della provincia di La Spezia nel periodo 1911 - 1921, determinato specialmente dal grande sviluppo del porto militare.

Considerando il movimento della popolazione avvenuto nelle singole province nel periodo dal 1900 al 1956, si rileva che l'importanza dell'incremento dovuto all'immigrazione netta, rispetto all'incremento naturale, è aumentata in tutte le province.

In provincia di Genova l'aumento della popolazione va attribuito quasi essenzialmente alle immigrazioni. Dal 1941 al 1956 si è annualmente avuta, di regola, e cioè fatta eccezione per il triennio 1946 - 1948, un'eccedenza dei morti sui nati.

In provincia di Imperia le cause dell'aumento della popolazione sono state meno uniformi. Dal 1901 al 1911 l'aumento è stato causato esclusivamente dall'eccedenza dei nati sui morti, dal 1911 al 1931 invece l'aumento delle immigrazioni è valso a compensare la deficiente natalità. Dal 1931 al 1936 si è di nuovo avuta una ripresa del movimento naturale della popolazione che ha compensato le emigrazioni nette. Negli ultimi venti anni l'aumento della popolazione della provincia è da attribuirsi quasi esclusivamente all'immigrazione.

In provincia di La Spezia l'aumento della popolazione verificatosi nel cinquantennio è dovuto al movimento naturale della popolazione.

In provincia di Savona l'aumento della popolazione è stato causato nel periodo 1901 - 1911 dall'eccedenza dei nati sui morti, nel periodo successivo quasi esclusivamente dal movimento immigratorio. Negli ultimi venti anni, ad un discreto aumento naturale netto della popolazione, si è accompagnato un notevole aumento delle immigrazioni.

In linea generale gli aumenti hanno interessato in prevalenza le maggiori città. Dall'inizio del secolo la popolazione della città di Genova è aumentata dell'84% e così pure quella di Savona, mentre quella di La Spezia è aumentata del 64%, e quella di Imperia del 51%.

Attualmente più di metà della popolazione risiede nei comuni con più di 100 mila abitanti: il 44% circa nella città di Genova e il 9% nella città di La Spezia. L'inurbamento è eccitato dalle notevoli possibilità di lavoro offerte dai centri maggiori. La popolazione « sparsa » continua invece a decisamente diminuire: l'abbandono delle campagne è sensibile anche in Liguria; lo spopolamento delle zone di media ed alta montagna è, in genere, più rilevante di quello notato in altre regioni italiane.

2. La Liguria è la regione d'Italia in cui si hanno più alte percentuali di *censiti nati in comune di altra regione*:

	1911	1921	1931	1951
Liguria	17,6	21,7	25,8	26,6
Italia	4,8	4,8	7,3	8,0

La Liguria, considerando le cifre « assolute » di immigrazione così ottenute è al quarto posto fra le regioni italiane (dopo Lazio, Lombardia e Piemonte) (1);

(1) I « nati in altra regione » erano 757.185 in Lazio (il 22,6% della popolazione censita), 768.057 in Lombardia (l'11,7% della popolazione censita) e 475.110 in Piemonte (il 13,5% della popolazione censita) e 416.896 in Liguria (26,6% della popolazione censita).

considerando, invece, il rapporto fra tali cifre e la popolazione censita si rileva agevolmente che è la regione italiana che più attrae nati in altre regioni.

Il movimento immigratorio è fortemente aumentato nel corso degli ultimi anni: dal 1952 al 1956 la media annuale dell'immigrazione netta in Liguria è stata di 12.463 persone: nel 1954 si è toccata la punta massima di 20.281 persone.

Le più forti correnti immigratorie si dirigono verso la città di Genova, che, nell'ultimo quinquennio, ha assorbito oltre il 60% della «immigrazione netta» in Liguria.

Dal 1901 al 1956 la popolazione di Genova è aumentata di 284.457 abitanti per supero di immigrati su emigrati e di 3.811 abitanti per eccedenza dei nati sui morti.

Ci siamo ancora riferiti ai dati ufficiali delle immigrazioni ma è da ritenere che notevole sia stata anche la cosiddetta immigrazione «clandestina» attratta dalle possibilità di lavoro nel porto o ai margini del porto; essa è continuamente aumentata nel dopoguerra sollevando problemi di difficile soluzione.

3. La composizione per età della popolazione è quella caratteristica delle popolazioni a scarsa natalità e con forti correnti immigratorie. La piramide dell'età ha un tipo fusiforme, con basi ristrette, a causa appunto della natalità relativamente bassa, e con rigonfiamenti nella parte intermedia (età dai diciotto ai trent'anni) a seguito della forte immigrazione di adulti.

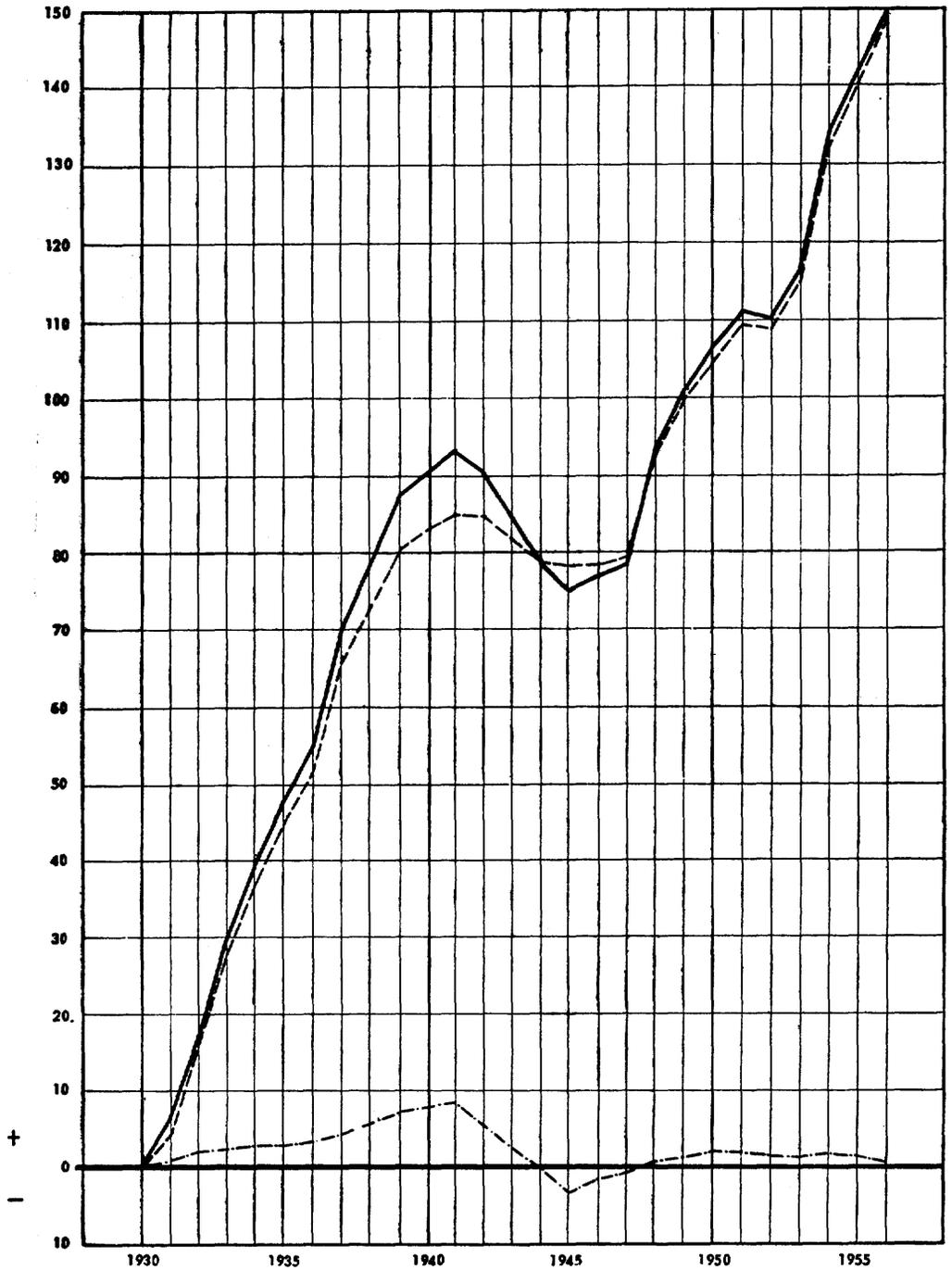
Queste caratteristiche sono andate accentuandosi nell'ultimo ventennio.

DISTRIBUZIONE PER ETÀ DELLA POPOLAZIONE
(popolazione presente censita)

Classi d'età	Anni		
	1931	1936	1951
Fino a 14 anni	22,1	22,3	17,1
Da 14 a 60 anni	66,3	65,3	67,1
Da 60 anni in più	11,6	12,4	15,8
	100,0	100,0	100,0

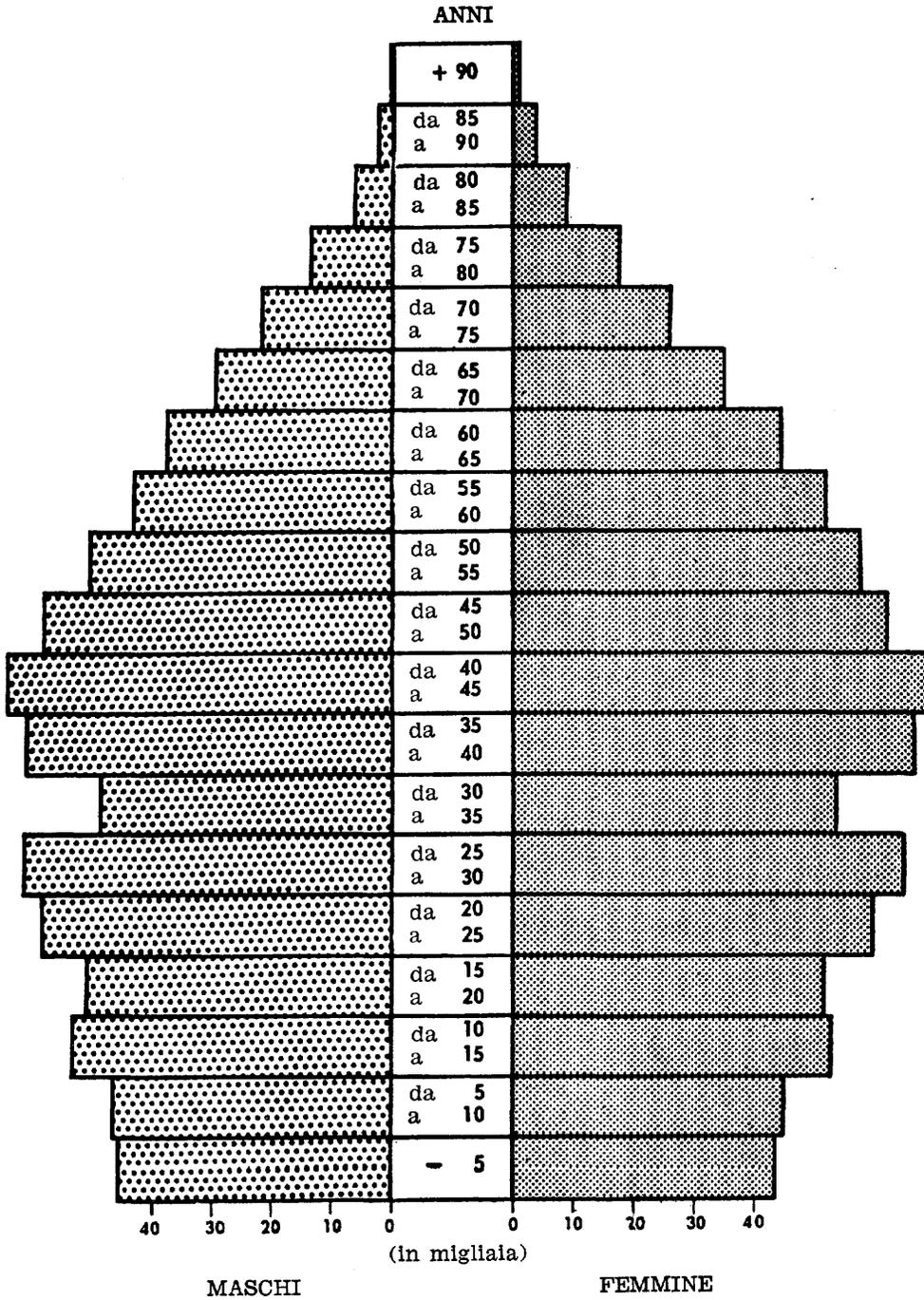
Fonte: Istituto Centrale di Statistica: Relazioni dei vari censimenti.

GRAFICO II
INCREMENTO ANNUALE DELLA POPOLAZIONE DI GENOVA
(1930 - 1956)



— Aumento totale
 - - - Immigrazione netta
 - · - · - Eccedenza delle nascite

GRAFICO III
DISTRIBUZIONE PER ETÀ E PER SESSO DELLA POPOLAZIONE
RESIDENTE IN LIGURIA AL 4 NOVEMBRE 1951



POPOLAZIONE RESIDENTE NELLE PROVINCE LIGURI
DISTINTA SECONDO IL LUOGO DI NASCITA (1951)

Luogo di nascita	Genova	Imperia	La Spezia	Savona	LIGURIA
Comune di residenza . .	533.966	88.921	140.801	133.173	896.861
Altri comuni della stessa provincia	72.354	24.039	31.434	36.792	164.619
Altre province della stessa regione	27.435	6.423	4.315	11.753	49.926
Altre regioni	270.367	41.441	53.134	51.954	416.896
Esteri	24.768	6.154	3.580	4.157	38.659
<i>Totale</i>	<i>928.890</i>	<i>166.978</i>	<i>233.264</i>	<i>237.829</i>	<i>1.566.961</i>

Fonte: Istituto Centrale di Statistica.

4. Lo sviluppo economico dall'inizio del secolo ha profondamente modificato la struttura professionale della popolazione « attiva »:

Popolazione attiva in % della popolazione totale:

1901	1911	1921	1931	1936	1951
48%	47%	46,9%	44,8%	45,1%	40,4%

Nel 1951, la popolazione « attiva » delle varie province era la seguente:

Genova	Imperia	La Spezia	Savona
39,8%	46%	38%	46%

I dati dei vari censimenti — solo approssimativamente confrontabili per la differenza dei criteri seguiti nelle classificazioni professionali — pongono in luce la graduale diminuzione della popolazione agricola e l'aumento delle classi commerciali e industriali. L'industrializzazione della Liguria trova riscontro nella percentuale più elevata — dal 1911 in poi — della popolazione industriale.

RIPARTIZIONE DELLA POPOLAZIONE « ATTIVA » (1901-1951)

Rami di attività	Anni					
	1901	1911	1921	1931	1936	1951
Agricoltura, caccia e pesca	42,1	35,1	31,6	23,7	25,4	18,0
Industria	28,4	34,5	31,1	38,0	37,3	39,0
Trasporti e comunicazioni	6,3	7,4	10,4	8,6	9,9	10,9
Commercio	8,3	9,1	10,6	11,5	12,7	17,6
Altri	14,9	13,9	16,3	18,2	14,7	14,5
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Istituto Centrale di Statistica: Relazioni dei vari censimenti.

PERSONALE ADDETTO ALLE VARIE ATTIVITÀ ECONOMICHE (1951)

Rami e classi di attività economica	Genova	Imperia	La Spezia	Savona	Liguria	Italia
<i>Totale</i>	<i>235.814</i>	<i>25.377</i>	<i>34.673</i>	<i>52.513</i>	<i>348.377</i>	<i>6.781.092</i>
di cui:						
Industrie estrattive	1.485	79	717	537	2.818	118.662
Industrie manifatturiere	106.924	6.976	16.568	27.396	157.864	3.498.220
di cui:						
industrie metallurgiche	12.923	—	578	3.156	16.657	145.071
industrie meccaniche	46.848	1.323	8.107	7.816	64.094	896.891
Costruzioni e impianti	15.760	2.280	2.767	3.062	23.869	532.055
Energia elettrica, gas, acqua	3.418	448	665	695	5.226	92.964
Trasporti e comunicazioni	41.870	2.537	3.300	5.661	53.368	579.302
Commercio	53.732	11.390	8.984	13.220	87.326	1.589.558
Credito e assicurazione	5.933	607	537	713	7.790	162.378
Attività e servizi vari	6.071	959	991	1.097	9.118	185.185
Pubblica amministrazione, servizi sanitari	621	101	144	132	998	22.768

Fonte: Istituto Centrale di Statistica: III Censimento dell'Industria e del Commercio, 4 - 5 novembre 1951.

Dati più recenti relativi alle « forze di lavoro » mostrano meglio il preminente carattere industriale della regione. Le « forze di lavoro » che risultano « occupate » nella settimana in cui vennero effettuate le rilevazioni sono così ripartite:

	1954	1955	1956	1954	1955	1956
	cifre assolute (in migliaia)			cifre percentuali		
1) Agricoltura, caccia e pesca	126	132	88 ⁽¹⁾	20,9	21,2	14,8
2) Industria ⁽²⁾	210	216	223	35,0	34,9	37,5
3) Altre attività ⁽³⁾	255	270	284	44,1	43,9	47,7
<i>Totale</i>	<i>591</i>	<i>618</i>	<i>595</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

(1) Dati suscettibili di revisione.

(2) Estrattive, manifatturiere, elettricità gas e acqua, costruzioni.

(3) Fra le « altre attività » sono state comprese: trasporti e comunicazioni, commercio e servizi vari, credito e assicurazione, pubblica amministrazione.

In Liguria, la popolazione è, in complesso, rapidamente crescente ed è concentrata nelle città principali a detrimento delle campagne e delle montagne circostanti che vanno spopolandosi. L'aumento della popolazione è dovuto all'immigrazione che determina una particolare distribuzione delle età. È evidente che l'afflusso di uomini e di donne, in età lavorativa, che si concentrano nelle città conferisce al mercato del lavoro e all'insieme dell'attività regionale un carattere singolare. Le industrie e i servizi debbono impiegare una mano d'opera di provenienza per lo più rurale, la cui offerta si rinnova incessantemente — mano d'opera abbondante, giovane, poco o niente qualificata che si affaccia sul mercato regionale attraverso un movimento di inurbamento irreversibile.

PARTE III
STRUTTURA ECONOMICA

I. L'agricoltura

1. L'ambiente fisico spesso sfavorevole costringe ad una lotta continua per la conservazione della terra coltivabile e per l'utilizzazione migliore dei terreni che godono di buone condizioni climatiche.

La Liguria ha una superficie « agraria e forestale » per metà coperta da boschi (che occupano il 54% ossia la percentuale regionale più elevata d'Italia). Modesto è il territorio destinato a seminativi: appena il 13,8% (media per tutta l'Italia: 47,0%).

Le culture agricole sono variate e risentono dell'influenza altimetrica. La stretta zona litoranea, costituisce la parte più interessante dal punto di vista agricolo: essa ha un clima favorevole alla diversità delle culture; ma sfavorevoli condizioni idriche. La zona collinare, e ancor più quella montana, ha forti pendenze, è irrazionalmente disboscata, arida, dilavata dalle acque piovane e non permette senza grandi sforzi finanziari, l'intensificazione e l'estensione delle colture attuali.

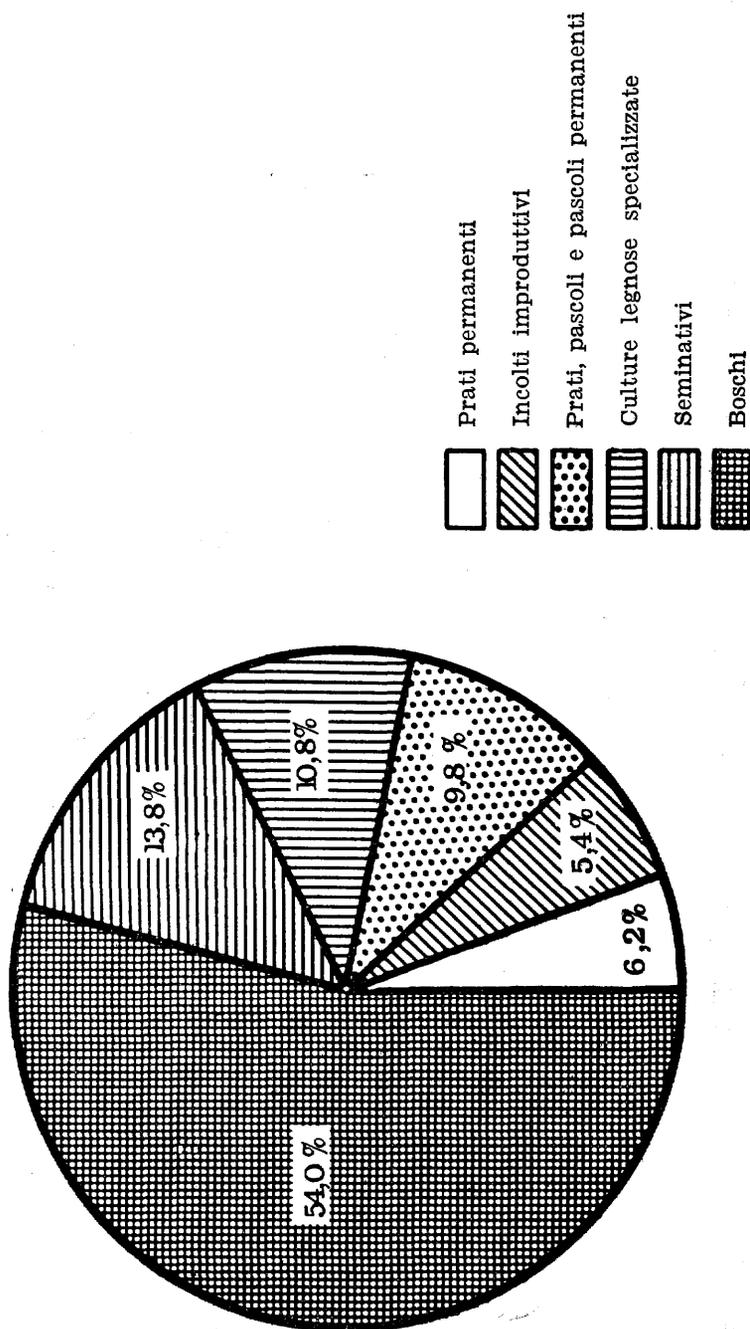
Nella fascia litoranea è molto attiva ed intensiva la floricoltura nella zona di San Remo - Ventimiglia (ove si ottiene il 90% della produzione floreale italiana) e l'orto-frutticoltura nella piana di Albenga: i terreni utilizzati per queste produzioni sono pregiatissimi ed hanno i più alti prezzi di tutta l'Italia.

Importanti, sono le produzioni di olive e di castagne: non molto diffusa la viticoltura. Assai modeste le attività agricole montane, che sono di regola integrate da attività silvo-forestali e le culture cerealicole.

2. La piccola e piccolissima proprietà contadina dominano nettamente: più del 60% delle proprietà ha una estensione inferiore a mezzo ettaro.

La maggior parte delle terre è oggi in mano dei contadini. In genere il frazionamento delle proprietà è notevole: in molte zone può parlarsi addirittura di polverizzazione della proprietà fondiaria. La dispersione particellare dei terreni è causa di sciupii di lavoro e di capitale. In Liguria, come in altre regioni italiane, si pone il problema della ricomposizione delle normali unità fondiarie.

GRAFICO IV
RIPARTIZIONE DELLA SUPERFICIE AGRARIA E FORESTALE (150)



La distribuzione dei tipi d'impresa nei terreni di proprietà privata (0,4 milioni di ettari), è la seguente (1):

a) Piccole proprietà coltivatrici	64,0
b) Aziende capitalistiche con salariati	14,7
c) Aziende in affitto a coltivatori diretti	11,0
d) Aziende a mezzadria in terreni appoderati	8,0
e) Aziende a colonia parziaria e con partecipazione in terreni non appoderati	2,3
	100,0

Nella maggior parte dell'area coltivata la mano d'opera è fornita dalle famiglie dei proprietari e in misura minore dalle famiglie dei fittavoli. Le imprese che si valgono di mano d'opera estranea alla famiglia dei conduttori sono poche e sono condotte prevalentemente a mezzadria. Solo nella zona litoranea, dove notevole è l'attività orto-floro-frutticola, si hanno imprese a base strettamente capitalista con salariati fissi e avventizi.

La mano d'opera che esplica esclusivamente attività agricole non si ritiene che raggiunga, in tutta la Liguria, le centomila unità.

3. Negli ultimi decenni, se si eccettua qualche zona della riviera di ponente, vi è stata una lenta ma continua decadenza. Sono diminuite o sono state abbandonate alcune produzioni, ed è fortemente diminuita l'occupazione contadina.

Per arrestare questa decadenza — e in modo particolare per arrestare la decadenza dell'agricoltura della zona montana — occorrerebbero adeguate sistemazioni idraulico-forestali (volte a colmare la grave insufficienza d'acqua) e notevoli opere pubbliche (strade e scuole).

Solo con provvedimenti di vasta portata potrebbe essere frenata l'ulteriore degradazione di buona parte dell'agricoltura ed il continuo spopolamento delle zone montane e premontane. Dal 1901 al 1951 la popolazione dei comuni « montani » è diminuita del 27,7%.

Nelle zone di « media montagna » di regola, fatta eccezione per la provincia di Imperia, lo spopolamento non si è avuto, perchè ivi l'attività agricola viene ad affiancarsi all'attività industriale: il piccolo coltivatore in queste zone fa, non di rado, anche il manovale e lavora saltuariamente nelle industrie locali. Questa attività integrativa è tuttavia diminuita di importanza nel dopoguerra a causa dell'evoluzione delle attività industriali.

Le attuali difficoltà nel campo agricolo preoccupano seriamente le autorità politiche ed amministrative. Non molte, però, sono le speranze che in avvenire

(1) I dati sono ricavati da una indicazione fatta nel 1946 dall'Istituto di Economia Agraria.

la situazione possa migliorare. Non è pertanto in questo settore che si devono ricercare nuove possibilità di occupazione, dato anche la forte tendenza all'inurbamento delle masse agricole.

POPOLAZIONE PRESENTE NEI COMUNI « MONTANI »

Province	Numero dei comuni « montani »	1901	1951	Diminuzione percentuale
Genova	29	67.671	48.860	— 22,0
Imperia	28	42.490	28.185	— 33,7
La Spezia	6	20.005	15.218	— 23,9
Savona	27	39.472	30.435	— 23,1
LIGURIA	90	169.638	122.698	— 27,7

Fonte: I dati assoluti sono stati tratti dagli « Atti » dei censimenti. Le circoscrizioni territoriali sono quelle del 1951.

II. L'industria

1. L'attività industriale è, dalla seconda metà del secolo XIX, in continua ascesa. In un primo tempo furono le riforme economiche del Cavour e alcune iniziative straniere che diedero impulso particolarmente all'industria, in ispecie al settore meccanico; successivamente furono le commesse di materiale bellico ed il grande aumento dei traffici con i paesi d'oltremare che stimolarono in particolare le industrie pesanti, chimiche, tessili, alimentari.

Nell'ultimo cinquantennio gli sviluppi più imponenti si sono avuti nelle industrie metallurgiche e meccaniche, e specialmente nel campo delle industrie navali.

L'occupazione nelle principali industrie liguri era così distribuita nel 1951:

	Numero degli addetti	% rispetto all'Italia
1) Industrie meccaniche	64.094	8%
2) Industrie edilizie	23.869	5%
3) Industrie metallurgiche	16.657	12%
4) Industrie chimiche	14.633	8%
5) Industrie alimentari	14.023	4%
6) Industrie tessili	11.958	2%

L'attività industriale ligure è esercitata prevalentemente da grandi imprese.

RIPARTIZIONE IN BASE AL NUMERO DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE ASSOCIATE
ALLA CONFEDERAZIONE GENERALE DELL'INDUSTRIA ITALIANA

	Genova	Imperia	La Spezia	Savona	LIGURIA
<i>Totale dipendenti</i>	89.103	4.867	14.415	14.346	122.731
Dipendenti nelle imprese aventi:					
meno di 10 dipendenti	4,28	13,35	4,85	4,70	4,75
da 11 a 50 »	15,56	29,26	18,88	6,56	15,44
» 51 » 100 »	9,58	21,94	10,86	4,92	9,68
» 101 » 250 »	12,03	17,55	14,65	12,37	12,60
» 251 » 500 »	4,34	7,40	6,42	6,62	4,97
» 501 » 1000 »	9,37	10,50	17,41	46,98	14,76
oltre 1000 »	44,84	—	26,93	17,85	37,80
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: I dati assoluti sono tratti dall'*Annuario della Confederazione Generale dell'Industria Italiana*.

Più della metà degli occupati trovano nelle imprese con più di 500 dipendenti. Le grandi imprese interessano particolarmente la provincia di Genova, La Spezia e Savona: mancano nella provincia di Imperia.

Secondo l'I.N.A.I.L., dal 1950 al 1956 l'occupazione industriale in Liguria è aumentata del 19%: l'aumento più cospicuo si è avuto nel corso dell'ultimo anno.

NUMERO INDICE DELL'OCCUPAZIONE NELLE INDUSTRIE

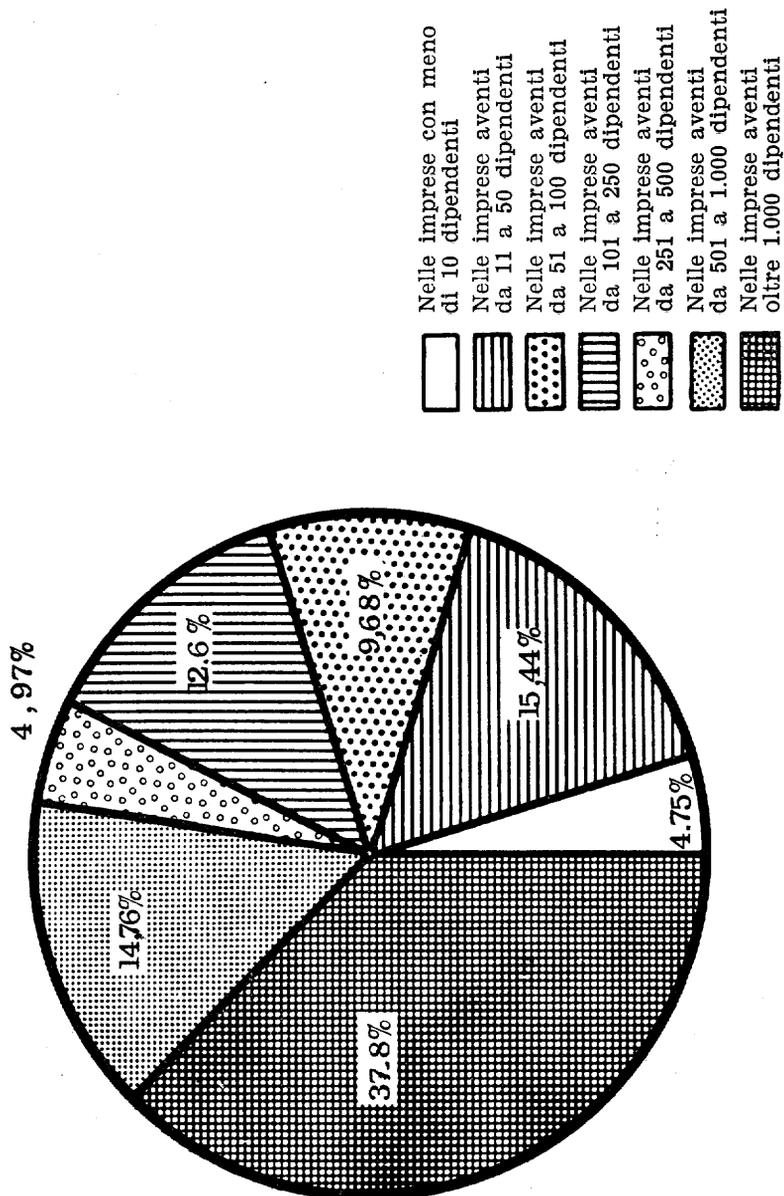
1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
100,0	102,6	106,9	106,3	106,6	106,8	119,0

Gli aumenti hanno riguardato, in generale, tutte le province. Fino al 1955 gli aumenti di maggior rilievo si sono avuti nelle province di Imperia e di La Spezia, nelle quali si sono spesso trasferiti operai che fino al 1950 avevano trovato lavoro nelle province di Genova e Savona, che più hanno risentito dei processi di ridimensionamento postbellici. Nel 1956, invece, l'aumento più notevole si è avuto nella occupazione nella provincia di Genova, specie per il forte sviluppo dell'attività edilizia e metalmeccanica.

2. Considerando i vari settori industriali si rileva che l'aumento di gran lunga più notevole si è avuto nell'occupazione nell'industria edilizia che, nel periodo considerato, è aumentata del 60%. L'occupazione è, inoltre, aumentata del 21%

GRAFICO V

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEI DIPENDENTI NELLE IMPRESE INDUSTRIALI LIGURI ASSOCIATE ALLA CONFEDERAZIONE GENERALE DELL'INDUSTRIA ITALIANA, AL 31 DICEMBRE 1956



nell'industria del legno, del 7% nell'industria metalmeccanica, del 6% nell'industria chimica, del 7% nelle industrie alimentari ed agricole. Pressochè invariata è rimasta l'occupazione nelle industrie dell'elettricità, luce e gas. È, invece, fortemente diminuita, del 31% dal 1950 al 1956, l'occupazione nelle industrie tessili.

OCCUPATI NELLE INDUSTRIE
(medie annuali)

Anno	Metal. Mecc.	Edilizia	Chimiche	Aliment. e agricole	Tessili	Legno	Elettr. luce e acqua
1950	63.496	21.698	14.298	9.929	9.418	3.825	3.936
1956	67.636	35.137	15.137	10.210	4.430	4.633	3.970

Fonte: I.N.A.I.L. (Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro).

In quanto segue verranno esposte alcune considerazioni riguardanti le industrie edilizie, chimica e, in particolare, l'industria metalmeccanica, le quali sono, senza dubbio, le industrie più importanti della Liguria per la mano d'opera impiegata e per gli investimenti di capitale effettuato.

3. In Liguria l'industria edile viene esercitata da numerose imprese: alcune di esse hanno importanza nazionale e riguardano tanto l'edilizia terrestre che l'edilizia marittima.

OCCUPATI NELL'INDUSTRIA EDILIZIA
(media annuale)

Anno	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Operai . . .	21.698	23.276	26.982	28.734	29.032	32.969	35.137

Fonte: I.N.A.I.L.

Nel periodo postbellico l'attività edilizia ligure è stata intensissima, sia nel campo della ricostruzione e riparazione degli immobili danneggiati dalle operazioni belliche, sia nel campo delle nuove costruzioni private e pubbliche. La disponibilità relativa di abitazioni in Liguria — che è, in funzione del numero delle stanze per abitazione, la più elevata fra le regioni italiane — ha superato i livelli prebellici: l'industria edilizia ligure ha colmato il vuoto creato dalle enormi

distruzioni belliche avutesi specialmente in Genova, La Spezia e in alcuni comuni della Riviera di Levante ed è in pieno sviluppo in tutte le località liguri più importanti.

Considerevole è stata, ed ancora è, l'attività edilizia ligure anche nel campo delle costruzioni industriali: notevole in provincia di Genova, quella inerente il completamento dello stabilimento di « Cornigliano », ove sono stati occupati oltre 6.000 operai edili, ed attualmente quella relativa all'Aeroporto.

4. L'industria chimica ha in Liguria notevole sviluppo. Molti complessi industriali chimici liguri hanno importanza nazionale. Imponenti sono gli impianti della « Montecatini » a Cairo Montenotte (Savona) per la produzione di concimi chimici, lo stabilimento a Ferrania per prodotti sensibili, le cokerie di San Giuseppe di Cairo e di Cornigliano, e gli stabilimenti petroliferi di Vado e di La Spezia. Importanti sono anche i saponifici liguri, che sono da porsi fra i maggiori d'Italia (in Liguria viene ottenuto il 27% della produzione nazionale di sapone): essi occupano circa 2.000 persone.

OCCUPATI NELL'INDUSTRIA CHIMICA ⁽¹⁾
(media annuale)

Anno	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Operai	14.298	14.348	14.338	13.447	14.435	13.885	15.137

Fonte: I.N.A.I.L.

(1) Compresi settori carta, poligrafia, pelli e gomme.

L'OCCUPAZIONE INDUSTRIALE PER PROVINCIA
(medie annuali)

Anno	Genova	Imperia	La Spezia	Savona	LIGURIA
1950	107.218	6.907	17.238	25.928	157.291
1951	110.622	6.880	17.100	26.759	161.361
1952	(mancano i dati provinciali)				168.211
1953	114.041	8.377	18.598	26.241	167.257
1954	111.129	10.091	18.904	27.600	167.724
1955	111.017	10.003	19.527	27.457	168.004
1956	128.252	10.874	20.565	27.600	187.291

Fonte: I.N.A.I.L.

In Liguria ha grande importanza l'industria per la lavorazione degli olii per uso alimentare e industriale. La lavorazione dell'olio d'oliva è prevalentemente curata da esercizi industriali nella provincia di Imperia mentre la lavorazione dell'olio di semi avviene nella provincia di Genova. Prima della guerra, le sole raffinerie di Imperia producevano circa il 60% dell'olio raffinato consumato in Italia: nel 1939 avevano raggiunto una capacità produttiva di circa 800 mila quintali annui e davano lavoro — considerando le attività sussidiarie — a circa 4.000 persone. Attualmente la capacità produttiva è ritornata al livello prebellico, ma la produzione è molto diminuita anche a causa delle forti riduzioni delle possibilità di esportazione (si esporta appena il 20% di quanto si esportava prima della guerra). Gli stabilimenti per l'estrazione e la raffinazione dell'olio di semi della provincia di Genova sono i più importanti d'Italia ed hanno una capacità produttiva pari al 30% circa della capacità produttiva nazionale. L'occupazione in questi impianti è oggi — a causa di una perdurante depressione — inferiore al migliaio di unità.

5. Nel settore metallurgico e meccanico, si è avuto un aumento continuo dell'occupazione fino al 1952; negli anni successivi si è delineata una decisa tendenza discendente, ma nel 1956, una rapida ripresa ha elevato il livello dell'occupazione del 18% rispetto al livello dell'anno precedente.

OCCUPATI NELL'INDUSTRIA METALLURGICA E MECCANICA
(medie annuali)

Anno	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Occupati . .	63.496	64.095	65.750	64.040	61.338	57.316	67.636

Fonte: I.N.A.I.L.

Dal 1952 al 1955 la riduzione dell'occupazione in questo settore ha colpito particolarmente la provincia di Genova: in provincia di La Spezia si è avuto al contrario un lievissimo aumento dell'occupazione.

RIPARTIZIONE DELL'OCCUPAZIONE METALMECCANICA (1953-1956)
(medie annuali)

Anno	1953	1954	1955	1956
Genova	47.124	44.777	40.719	50.501
Imperia	620	729	577	666
La Spezia	7.977	7.628	8.027	8.400
Savona	8.319	8.204	7.993	8.071

Fonte: I.N.A.I.L.

La riduzione dell'occupazione operaia è stata essenzialmente la conseguenza dei piani di ridimensionamento aziendale. Tale ridimensionamento è stato fino al 1952 frenato sia dal « blocco dei licenziamenti » disposto con legge, sia da accordi sindacali che di fatto hanno prolungato tale « blocco » anche dopo la sua cessazione legale.

Nel 1956 il forte aumento dell'attività metalmeccanica ha avuto effetti positivi sulla occupazione in tutte le province liguri: quella della provincia di Genova è aumentata quasi del 25% rispetto al 1955.

Attualmente le più importanti imprese metalmeccaniche sono controllate dallo Stato per mezzo dell'Istituto della Ricostruzione Industriale (I.R.I.): circa il 70% degli operai di questo settore sono occupati in tali imprese: di esse si tratterà più diffusamente nei paragrafi successivi.

Fra le imprese che occupano un personale numeroso occorre ricordare, oltre le imprese I.R.I., nel settore siderurgico l'Acciaiera e Ferriera di Bolzaneto con circa 1.500 dipendenti e la Fabbrica Italiana Tubi di Sestri Levante con circa 1.100 dipendenti; nel settore cantieristico i Cantieri del Mediterraneo di Pietra Ligure con circa 800 dipendenti, e i Cantieri Riuniti del Tirreno con circa 2.000 dipendenti; e nella produzione di macchinario utensile e di trasporto le Servettaz Basevi, con circa 700 dipendenti, la Scarpa e Magnano con circa 500 dipendenti e la Brown Boveri con circa 400 dipendenti: tutte aventi sede nella provincia di Savona.

6. Seguono notizie più dettagliate circa le tendenze in atto nei diversi rami dell'industria metalmeccanica.

OCCUPAZIONE NEI PRINCIPALI SETTORI DELL'INDUSTRIA METALMECCANICA
(medie annuali)

Anno	Stabilim. siderurgici (¹)	Fonderie 2 ^a fusione (²)	Stabilim. meccanici (²)	Cantieri navali (²)	Stab. costr. macch. e ap- par. elettr. (²)
1952	10.332	3.546	20.460	12.336	5.110
1953	9.770	3.307	20.014	11.572	4.823
1954	9.237	3.030	19.445	11.439	4.536
1955	9.901	3.618	18.766	11.549	4.062
1956 (³)	10.829	3.435	19.792	12.077	4.085

Fonte: Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale, *Statistiche del Lavoro*.

(1) Censiti tutti gli stabilimenti.

(2) Censiti solo gli stabilimenti con almeno 10 operai.

(3) Periodo gennaio-novembre.

L'occupazione in questi settori è stata nel quinquennio (1952-1956) variamente influenzata dalla congiuntura nazionale ed internazionale.

Negli « stabilimenti siderurgici » — dopo il difficile periodo di ridimensionamento — l'attività operaia è ripresa in pieno. Stando alle rilevazioni fatte dall'Ispettorato del Lavoro, la « durata media del lavoro giornaliero per presenza operaia » ha sempre superato le otto ore, con punte massime anche di otto ore e mezzo circa nel mese di maggio del 1955. Il numero degli operai lavoratori con orario settimanale superiore a 40 ore è aumentato ed è stato superiore al 90%: sulla più bassa percentuale del 1954 ha pesato il basso livello di lavoro dovuto a cause diverse, del gennaio e dell'ottobre di quell'anno.

L'attività delle « fonderie di seconda fusione » è stata relativamente meno intensa di quella degli « stabilimenti siderurgici ». Negli anni 1952-1954 la durata media del lavoro giornaliero per presenza operaia si è aggirata sulle otto ore: solo nel 1955 si sono avute medie di lavoro giornaliero nettamente superiori alle otto ore. Il numero degli operai lavoratori con orario settimanale superiore alle 40 ore è stato, di regola, inferiore al 90%. A partire dal 1954 quasi tutte le imprese sono state attive.

Negli « stabilimenti meccanici » nel periodo 1952-1955 alla continua flessione dell'occupazione in generale si è unita un'intensità alquanto variabile dell'occupazione aziendale. Dal 1952 in poi il numero medio degli operai che hanno avuto una settimana lavorativa superiore alle 40 ore è discesa fino al 1955; nella seconda metà di quest'anno si è avuta una buona ripresa che si è accentuata nel 1956. La durata media del lavoro giornaliero, ha sempre superato le otto ore nel periodo considerato.

ATTIVITÀ DELLE PRINCIPALI IMPRESE METALMECCANICHE

	1952	1953	1954	1955	1956 (1)
<i>Stabilimenti siderurgici</i>					
a) % stabilimenti in attività . .	90,1	80,2	83,2	92,8	92,9
b) % operai lavoratori con orario settiman. super. alle 40 ore . .	90,2	91,5	85,5	91,6	95,5
<i>Fonderie di seconda fusione</i>					
a) % fonderie in attività . . .	92,9	93,4	100	100	99,8
b) % operai lavoratori con orario settiman. super. alle 40 ore . .	87,2	84,7	88,6	90,7	89,3

(segue)

Stabilimenti meccanici

a) % stabilimenti in attività . .	96,2	96,4	96,9	94,9	96,0
b) % operai lavoratori con orario settim. super. alle 40 ore . .	84,0	79,2	74,7	82,3	83,6

Cantieri navali

a) % cantieri in attività	97,2	99,3	90,1	93,8	92,6
b) % operai lavoratori con orario settim. super. alle 40 ore . .	88,2	81,8	86,4	95,7	97,6

Stabilimenti di costruzione macchinari e apparecchi elettrici

a) % stabilimenti in attività . .	91,8	100	93,6	99,1	94,1
b) % operai lavoratori con orario settim. super. alle 40 ore . .	94,3	95,9	93,5	97,7	97,7

Fonte: I dati assoluti sono stati tratti dalle « *Statistiche del Lavoro* » del Ministero del Lavoro.

(¹) Gennaio-novembre 1956.

Dal 1952 al 1956 l'attività dei « cantieri navali » è stata costante ed elevata. La durata media del lavoro giornaliero per presenza operaia ha sempre superato le otto ore ed ha toccato la media di otto ore e mezza nel 1952 (con punte di quasi nove ore e mezza nell'autunno), ed ha superata tale media nel 1955 e nel 1956. La percentuale degli operai che hanno lavorato con orario settimanale superiore alle 40 ore è aumentata a partire dal 1953 e nel 1956 si è avvicinata al 97%.

Negli « stabilimenti per la costruzione di macchine ed apparecchi elettrici » intensa è stata l'attività nel quinquennio 1952-1956. La media degli operai che hanno avuto una settimana lavorativa superiore alle 40 ore, è aumentata in modo regolare — fatta eccezione per una flessione nel 1954. La durata media del lavoro giornaliero ha sempre superato le otto ore: nel 1952 si sono avute medie giornaliere superiori alle nove ore nei mesi di agosto, settembre e novembre: nel 1956 la durata media del lavoro giornaliero è stata di circa otto ore ed un quarto. Questo settore industriale è quello da cui si attendono i più lusinghieri sviluppi, anche nei riguardi delle esportazioni.

Nel settore delle industrie metalmeccaniche l'I.R.I. (Istituto Ricostruzione Industriale) opera attraverso le società finanziarie « Finsider » e « Finmeccanica ».

Le imprese che in provincia di Genova dipendono da queste società finanziarie danno lavoro a oltre 35 mila operai pari all'80% circa degli operai di questi settori.

Nel dopoguerra notevole è stato il ridimensionamento di tutte le imprese metalmeccaniche dipendenti dall'I.R.I. Ecco alcune cifre dell'occupazione complessiva a varie epoche:

1° gennaio 1946	51.007 unità
1° gennaio 1948	42.950 unità
1° gennaio 1955	34.188 unità
1° gennaio 1956	35.235 unità.

Nel periodo 1° gennaio 1946 - 31 dicembre 1955, si sono avute le seguenti variazioni globali:

— Gruppo Finsider:

aumento di 475 unità - ossia del 4,4%

— Gruppo Finmeccanica:

diminuzione di 16.257 unità - ossia del 40%

Nel periodo considerato si è avuta una riduzione di personale di complessive 15.782 unità (e cioè del 30%).

Nel 1946-1947 la riduzione del personale nella società del gruppo Finmeccanica (riduzione di ben 8.776 operai) è stata causata dalla smobilitazione e dalla riconversione dell'industria pesante. Dal 1948 al 1955 si è avuta una seconda riduzione di personale nelle società del gruppo Finmeccanica (di 7.481 operai), mentre nel gruppo Finsider dopo forti licenziamenti (nel periodo 1948-1954 sono stati licenziati 1.305 operai) si è avuto un leggero aumento nell'occupazione.

Il piano della Finsider ha mirato ad attuare la specializzazione e la concentrazione delle lavorazioni, il rinnovamento e il rimodernamento degli impianti, l'aumento della produttività oltrechè della produzione globale.

Il piano della Finmeccanica ha promosso il raggruppamento degli stabilimenti aventi produzioni simili, il distacco degli stabilimenti aventi produzioni speciali, il rimodernamento degli impianti.

Il piano Finsider in provincia di Genova ha portato alla eliminazione delle attività siderurgiche primarie dell'ILVA (chiusura degli stabilimenti di Bolzaneto e di Sestri Ponente; ridimensionamento dello stabilimento di Voltri; scorporo

dello stabilimento refrattari di Bolzaneto passato alla S.A.N.A.C.) ed alla creazione del moderno complesso siderurgico a ciclo integrale della Soc. Cornigliano, la cui attività ha avuto inizio nel 1952. Anche la S.I.A.C. ha subito modifiche: si è proceduto alla soppressione o riduzione di alcuni reparti (stabilimento di Trasta, reparto latta e ferriera di Pontedecimo) ⁽¹⁾ alcuni dei quali dovranno essere ulteriormente adattati allo sviluppo dell'attività siderurgica. Sono state riattivate e potenziate le miniere di manganese della Ferromin, mentre per la Morteo ⁽¹⁾ si è iniziata la eliminazione della siderurgia primaria.

OCCUPAZIONE NELLE SOCIETÀ DEL GRUPPO FINSIDER

Aziende	Situazione dell'occupazione al:			
	1/1/1946	1/1/1948	1/1/1955	1/1/1956
Ilva	4.182	4.842	1.843	1.892
S.I.A.C.	5.965	5.645	3.747	3.696
Cornigliano	—	—	3.275	4.330
Morteo	604	773	658	641
S.A.N.A.C. (·)	—	—	284	277
Ferromin ⁽²⁾	—	208	356	390
	10.751	11.468	10.163	11.226

(1) È sorta nel 1951 dallo scorporo dell'ILVA.

(2) Le miniere della Società esistenti in Gambatesa sono state riattivate nel 1948.

L'occupazione è ulteriormente progredita nel 1956. L'aumento più notevole si è avuto per la « Cornigliano »: (883 unità all'anno, ossia oltre il 20%). In ripresa è anche l'occupazione nella S.I.A.C. (al 31-12-1956, 3.763 unità occupate) e lievemente nell'« Ilva » (sede Genova) e nella « Ferromin »; in continua diminuzione quella nella « Morteo » (al 31-12-1956, 534 unità).

Il « piano » della Finmeccanica ha essenzialmente avuto lo scopo di provvedere alla riorganizzazione delle due grandi società Ansaldo e San Giorgio.

L'« Ansaldo » è l'impresa ligure più importante e insieme più complessa per il volume e la gamma delle sue produzioni. Le vicissitudini di questa impresa hanno pesantemente gravato sul livello della disoccupazione meccanica ligure. Oggi l'« Ansaldo » è un'industria quasi esclusivamente cantieristica ed il suo andamento è perciò strettamente legato alle possibilità di svolgere un programma di costruzioni navali. Il problema dei costi resta il problema centrale dell'impresa: per altro, il rimodernamento e la razionalizzazione degli impianti già compiuti, potrebbero dare adito a migliori prospettive d'attività. Anche la ricon-

(1) Cfr. nota ⁽¹⁾ pagina 62.

versione degli stabilimenti « Meccanico », « Ferroviario », « Carpenteria » e « Utensileria » può far prevedere una migliore e meno costosa produzione, se non certo un assorbimento di maggiore mano d'opera.

L'andamento dell'occupazione presso l'« Ansaldo » è quanto mai interessante: il flusso e il riflusso della mano d'opera in questa grande azienda ha avuto importanza determinante sul mercato del lavoro ligure. Dal 1934 in poi, si rileva un aumento continuo del personale fino al 1943 (anno in cui l'occupazione fu di 33.000 persone). In complesso il Gruppo Ansaldo, in quel periodo ha richiesto sul mercato del lavoro circa 20.000 persone: e buona parte di esse non è stata ottenuta localmente ma nelle province limitrofe, specie piemontesi. Nel periodo 1945-1946 l'aumento della « forza presente » (ma non sempre « occupata ») presso l'« Ansaldo » è stato causato dalla riassunzione di tutti gli ex-dipendenti allontanati e licenziati per motivi bellici, nonché dalla assunzione obbligatoria dei reduci. Si ebbe un aumento complessivo di 5.000 unità proprio in un momento in cui la produzione dell'impresa, fondata per l'80% su commesse militari, per produzioni di guerra, era quasi completamente cessata. In realtà il « personale in forza » nel 1946, non licenziabile a causa del ricordato « blocco dei licenziamenti », era assolutamente superiore non solo alle possibilità produttive, ma alla stessa capacità di assorbimento degli impianti.

Nei primi anni del dopoguerra l'« Ansaldo » si è venuta a trovare di fronte a due problemi altrettanto gravi: 1) al problema della riconversione degli impianti dall'industria di guerra all'industria di pace; 2) al problema dell'adeguamento della « forza presente » alla effettiva capacità di assorbimento dell'azienda tenute presenti le reali possibilità di produzione. La soluzione di questi grossi problemi ha inciso sul livello dell'occupazione operaia: ben 15.000 unità esuberanti hanno dovute essere allontanate dall'azienda nel periodo 1947-1956: nel novembre 1956 gli occupati presso l'« Ansaldo » erano 15.875 (comprese 2.592 unità presso il Cantiere Navale del « Muggiano » di La Spezia). Il ridimensionamento dell'impresa è avvenuto attraverso controversie sindacali rese più aspre dalla difficoltà di trovare per i disoccupati, altre possibilità di occupazione.

Anche la « San Giorgio » ha subito, e in parte sta subendo, una grave crisi di trasformazione. In effetti si tratta di una società che ha un'ottima tradizione industriale, che, a causa degli indirizzi politico-economici del periodo 1935-1943, è arrivata a produrre oggetti diversissimi: nel campo delle produzioni militari, il materiale ottico e le centrali di tiro; nel campo delle produzioni civili, specialmente materiale elettrotecnico, turbine idrauliche, macchine tessili. Il ridimensionamento su vasta scala è avvenuto attraverso « scorpori » e cessioni ad altre imprese. L'occupazione nella « San Giorgio », (l'occupazione negli stabilimenti liguri ha rappresentato circa l'80%, dell'occupazione complessiva della società) era nel 1935 di 3.899 unità e raggiunse le 12.000 unità nel 1943, per scendere a 4.856 unità al 31 dicembre 1952 ed a circa 4.500 unità nel 1954.

OCCUPAZIONE NELLE SOCIETÀ DEL GRUPPO FINMECCANICA

Società	Situazione dell'occupazione al:			
	1/1/1946	1/1/1948	1/1/1955	1/1/1956
Ansaldo	29.139	21.473	13.074	13.115
Ansaldo - San Giorgio ⁽¹⁾	—	—	3.868	4.756
Ansaldo - Fossati ⁽²⁾	—	—	1.714	1.690
Ansaldo - Coke ⁽³⁾	—	237	226	216
O.A.R.N.	1.567	1.288	957	957
Delta - Metallurgica Ligure ⁽⁴⁾	—	—	719	741
O.T.O. di Sestri ⁽⁵⁾	428	372	—	—
O.T.O. Le Grazie ⁽⁶⁾	391	349	—	—
Cavalleri ⁽⁷⁾	52	52	—	—
San Giorgio ⁽⁸⁾	8.679	7.711	—	—
Nuova San Giorgio ⁽⁹⁾	—	—	1.740	1.743
Officine Meccaniche Rivarolesi ⁽¹⁰⁾	—	—	888	—
Fonderie e Officine San Giorgio ⁽⁹⁾	—	—	173	173
Aghi Zebra San Giorgio ⁽⁹⁾	—	—	104	104
Marconi Italiana ⁽¹¹⁾	—	—	562	603
<i>Totale</i>	<i>40.256</i>	<i>31.482</i>	<i>24.025</i>	<i>23.999</i>

(1) Costituita nel dicembre 1949.

(2) Costituita nel settembre 1949.

(3) Costituita nel settembre 1947.

(4) Costituita nell'ottobre 1949.

(5) Liquidata nel novembre 1952.

(6) Liquidata nel novembre 1953.

(7) Liquidata nel gennaio 1952.

(8) Liquidata nel giugno 1954.

(9) Costituita nel giugno 1954.

(10) Costituita nel giugno 1954 e poi incorporata nel luglio 1955 nell'Ansaldo-San Giorgio.

(11) Entrata nel gruppo I.R.I. nel gennaio 1952.

7. Il settore delle costruzioni navali svolge un ruolo determinante sul mercato del lavoro e merita, a questo titolo, un'analisi approfondita.

In Liguria vi sono oggi cinque — ossia un terzo — dei più grandi cantieri navali italiani, con una capacità produttiva di quasi 150.000 tonnellate di stazza lorda, praticamente pari alla metà di quella nazionale. La possibilità di utilizzare questa capacità di produzione dipende dall'adozione di provvedimenti che permettano l'adeguamento ai livelli internazionali dei costi di produzione.

Il problema è di carattere generale: occorre migliorare la produttività della mano d'opera ed eliminare o compensare quegli oneri che derivano specialmente dagli ancora alti costi delle altre voci di produzione. Il rinnovamento ed il normale incremento del naviglio mercantile italiano potrà essere effettuato nei cantieri nazionali solo nel caso in cui essi riducano i loro costi: in caso contrario,

tali cantieri dovranno adattarsi alla costruzione delle navi commesse da compagnie parastatali o di navi godenti di alte contribuzioni statali (ad es. cisterne) e rinunciare alla possibilità di concorrere sul piano internazionale.

Per il momento l'applicazione della cosiddetta « legge Tambroni »⁽¹⁾ ha agito favorevolmente, ed i cantieri hanno impegni fino al 1960. V'è da augurarsi che in seguito i miglioramenti nei procedimenti produttivi riescano ad eliminare quell'onerosità che potrebbe assumere grave importanza in periodi di congiuntura sfavorevole.

8. Uno dei settori più delicati dell'industria meccanica è certamente quello delle riparazioni navali. Esso interessa specialmente Genova e La Spezia. Nel porto di quest'ultima città le riparazioni sono accentrate presso il cantiere del Muggiano dell'Ansaldo, che utilizza, per le grosse riparazioni, i bacini di carenaggio dell'Arsenale Militare. Nel porto di Genova sono le Officine Allestimento e Riparazioni Navali (O.A.R.N. — controllate dall'Ansaldo), i Cantieri del Tirreno, le Officine Campanella ed altre medie e piccole imprese che effettuano le riparazioni impiegando per i lavori da « eseguire a bordo » delle navi, la mano d'opera iscritta nei ruoli del « Consorzio Autonomo del Porto di Genova » (Ramo Industriale).

Il « Consorzio Autonomo del Porto » disciplina sia l'attività delle imprese di manutenzione e riparazioni navi, sia l'occupazione degli operai per i lavori da eseguire a bordo delle navi.

L'organizzazione delle maestranze ha, in certo senso, forma cooperativistica: esse sono riunite nella « Compagnia del Ramo Industriale » e sono iscritte in speciali ruoli, tenuti dal Consorzio Autonomo.

Nel « ruolo » del « Ramo Industriale » sono ammessi i lavoratori che siano in possesso di determinati requisiti e abbiano superato la prova d'arte: oggi però il « ruolo » è chiuso. Nel ruolo sono distinte le categorie dei lavoratori « permanenti » e degli « avventizi »: gli « avventizi » vengono impiegati quando non vi è disponibilità di « permanenti ». A fianco degli operai di ruolo, vi sono i cosiddetti « occasionali » (o « avventizi occasionali ») che sono iscritti in particolari

(1) La Legge Tambroni stabilisce le concessioni di benefici particolari per le costruzioni e riparazioni navali effettuate nel decennio 1955-1964.

I benefici concernenti le costruzioni sono di natura essenzialmente finanziaria e riguardano sia l'armatore che il costruttore. Il beneficio finanziario per l'armatore consiste nella garanzia statale per il finanziamento e in un contributo d'interessi dell'1,5% annuo per la durata di cinque anni sul prezzo della nave. Il beneficio finanziario per il costruttore è dato da un contributo integrativo in relazione alla velocità e al peso della nave asciutta; da esenzioni dai dazi doganali e dall'imposta generale sull'entrata per l'importazione di prodotti utili alla costruzione; da rimborsi dei dazi doganali e di altri oneri per i prodotti nazionali utilizzati; dall'esenzione e dalla riduzione di particolari imposizioni di registro. Inoltre, le navi costruite godono della garanzia di esenzione quinquennale da requisizione e da noleggio obbligatorio. Per questi benefici è stato previsto uno stanziamento globale di 74.750 milioni di lire.

elenchi di lavoratori tenuti dal Consorzio, che hanno il diritto di essere chiamati, in base all'anzianità di iscrizione, a lavorare in mancanza o insufficienza degli operai di ruolo. Vi è, infine, una terza categoria di lavoratori cosiddetta degli « occasionali raccoglittici », costituita da disoccupati lavoratori in porto saltuariamente, solo quando vi sia insufficienza degli operai delle altre categorie.

Le varie imprese lavoranti nell'ambito portuale possono utilizzare il proprio personale solo nelle rispettive officine, mentre devono rivolgersi al *Consorzio* per avere la disponibilità degli operai da utilizzare nei lavori da farsi a bordo delle navi. Dopo un lungo periodo di scioperi ed agitazioni il decreto consortile del 5 gennaio 1955 ha mitigato in certo senso la pressione a fondo monopolistico da parte dei lavoratori di ruolo ed ha dato una relativa flessibilità alla occupazione in questo settore. Le nuove norme hanno in parte ammesso: 1) la clausola, già vigente prima della guerra, che permette alle officine del porto di valersi del proprio personale e di operai avventizi, per i lavori di riparazione e di trasformazione di navi che abbiano una durata superiore ai 45 giorni (cosiddetti « grandi lavori ») o che debbano essere eseguite su navi che vengono nel porto di Genova solo ed appositamente per essere riparate; 2) l'applicazione della libertà di scelta degli operai, sia pure in base ad accordi sindacali per determinate categorie di lavoratori.

In complesso, le paghe delle maestranze portuali sono superiori a quelle degli operai metalmeccanici alle dipendenze dirette e stabili delle imprese. In effetti esse comprendono quote di elementi delle retribuzioni che per gli operai presso le imprese maturano gradualmente (per festività infrasettimanali, per il periodo delle ferie, per indennità di licenziamento, per mancato preavviso, ecc.) e tengono conto della relativa discontinuità del lavoro. Anche i contributi a carico dei datori sono più elevati per i lavoratori portuali che per quelli alle dipendenze dirette delle imprese, poichè i primi fruiscono di un regime previdenziale molto più favorevole.

L'occupazione di questi lavoratori è stata, nel periodo postbellico, per gli « operai di ruolo », abbastanza elevata. La media mensile delle « giornate di lavoro » che era stata di 17,49 giorni (su 25 giorni lavorativi in complesso) nel 1938, ed era scesa a 15,75 giorni nel 1946, è salita fino al 1949 (anno in cui la media ha toccato i 21 giorni); in seguito ha avuto alterne vicende con una precipua tendenza alla diminuzione nel triennio 1953-1955 ed una decisa ripresa nel 1956 che ha fatto segnare un'occupazione media di 20 giorni.

Gli « occasionali » sono stati abbondantemente impiegati negli anni 1947-49 (2.700 occasionali nel 1947, 3.420 nel 1948, 3.600 nel 1949).

OCCUPAZIONE NEL « RAMO INDUSTRIALE » DEL PORTO DI GENOVA (1)

Anno	Media operai di ruolo	Giornate lavorate		
		Operai di ruolo	Avventizi occasionali	Totale
1938	1.491	338.892	—	338.892
1951	1.819	401.908	261.958	663.866
1952	1.760	403.233	403.585	806.818
1953	1.680	286.734	126.514	413.248
1954	1.629	274.920	76.281	351.201
1955	1.551	219.866	243.379	463.245
1956	1.468	309.130	412.743	721.873

Fonte: Consorzio Autonomo del Porto di Genova.

(1) All'occupazione del « ramo industriale » occorre aggiungere quella degli operai « carenanti ». Gli operai « carenanti » di ruolo occupati sono stati in media 70-80.

L'assorbimento veramente notevole (si sono avute punte di 10.000 occupati) dei lavoratori occasionali, avvenuto nell'ambito portuale negli anni 1948-1949 ha servito a ridurre la pressione, sul mercato del lavoro, della mano d'opera metalmeccanica licenziata dai grossi complessi industriali. Tuttavia questa possibilità di trovare occupazione — con remunerazioni piuttosto elevate — ha anche, nel periodo considerato, attratto verso il lavoro portuale dei lavoratori che talora hanno abbandonato occupazioni più stabili se pur meno lucrose.

In certo senso, l'occupazione nell'ambito portuale è una valvola di sfogo della massa disoccupata, ma costituisce un'attrazione verso un'occupazione precaria di occupati nei settori agricoli o nei settori industriali meno remunerati.

MEDIA GIORNALIERA DELLE NAVI IN RIPARAZIONE NEL PORTO DI GENOVA
(1948-1956)

Anno	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Numero navi	38	44	31	28	34	25	21	29	44

Fonte: Consorzio Autonomo del Porto di Genova.

La soluzione delle controversie di lavoro riguardanti il settore delle riparazioni navali ha giovato, e ancor più gioverà, alla stabilità dell'occupazione. L'aumento della produttività attraverso il miglioramento della disciplina del lavoro

ha dato buoni risultati. Il forte aumento delle media giornaliera delle navi in riparazione nel porto, che si è avuto negli ultimi due anni, è un segno positivo, sebbene non bisogna trascurare che è anche l'effetto della favorevole congiuntura internazionale.

III. Il settore dei trasporti e delle comunicazioni

1. I problemi inerenti alle comunicazioni ed ai trasporti hanno grande importanza per una regione la cui economia è orientata dalla esistenza di grandi porti.

I rilievi rendono difficili, come si è già detto, i collegamenti nell'ambito regionale e con le regioni finitime: collegamenti che hanno come punti terminali i tre grandi porti di Genova, di Savona e di La Spezia.

La rete stradale, pur essendo, in relazione all'ampiezza della regione, abbastanza estesa, non è soddisfacente. Mancano le strade idonee allo sviluppo del grande traffico fra i tre porti, e quelle che li uniscono al retroterra sono divenute insufficienti. Non più adeguate al volume del traffico sono le strade fra Genova e le province confinanti: disagiati (specie per la pendenza di alcuni tratti e l'insufficiente larghezza) sono le strade fra Savona e la zona piemontese; in fase di migliore sistemazione, ma tuttora inadeguati, sono i collegamenti stradali fra La Spezia e il retroterra emiliano.

I trasporti automobilistici delle merci e i servizi di autotrasporti di linea e turistici hanno tuttavia avuto un cospicuo sviluppo nell'ultimo decennio, in tutta la Liguria.

Un rilievo particolare merita il forte aumento (del 270%) che si è avuto, nel movimento camionistico del porto di Genova, specie nelle relazioni con il retroterra padano.

MOVIMENTO DEGLI AUTOMEZZI NEL PORTO DI GENOVA

Anno	Automezzi caricati e scaricati	Merci trasportate (tonnellate)	Incidenza percentuale degli automezzi sul movimento commerciale del porto
1938	128.011	714.075	10,22
1950	282.752	2.322.613	29,87
1956	260.048	2.675.662	19,81

Fonte: Consorzio Autonomo del Porto di Genova.

Nel 1951 (i dati sono del censimento) gli addetti ai trasporti su strada erano 15.115 e ben 1.697 le ditte esercenti tali attività.

2. Le linee ferroviarie figurano fra quelle che hanno, in Italia, il maggior carico di traffico chilometrico. L'intensità del traffico ferroviario dipende, per il settore mercantile, dall'andamento dell'attività portuale. Il movimento ferroviario del porto di Genova ha, nel 1956, fatto riscontrare quasi un aumento del 20% rispetto all'anno precedente. Tuttavia tale movimento non ha ancora raggiunto i livelli del 1938, poichè l'aumento del traffico portuale verificatosi nel dopoguerra è stato in buona parte assorbito dal movimento camionistico e dalla utilizzazione crescente degli oleodotti.

Nel 1950 il 58,45% del movimento portuale avveniva con mezzi ferroviari, nel 1956 solo il 39,34%.

L'utilizzazione degli oleodotti è fortemente aumentata negli ultimi anni: nel 1956, il 48% degli olii minerali sbarcati (il cui totale è pari al 41% delle merci « sbarcate ») è stato trasportato per mezzo degli oleodotti.

MOVIMENTO FERROVIARIO NEL PORTO DI GENOVA

Anno	Vagoni utilizzati	Merci trasportate (tonnellate)	Incidenza percentuale del traffico ferrovia- rio sul movi- mento commer- ciale del porto
1938	395.213	5.333.786	76,33
1950	306.011	4.544.600	58,45
1956	372.078	5.313.013	39,34

Fonte: Consorzio Autonomo del Porto di Genova.

Anche il movimento ferroviario del porto di Savona ha raggiunto cifre molto alte. Il traffico ferroviario con il porto di La Spezia ha avuto, nel dopoguerra, favorevoli sviluppi con la vivace ripresa dell'attività del porto mercantile.

In generale i trasporti ferroviari della Liguria non sono ritenuti soddisfacenti. In particolare, la linea della Riviera di Ponente, ad unico binario, costituisce una remora allo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie in tale zona, mentre il traffico del porto di Genova col retroterra padano ha raggiunto uno sviluppo tale da saturare la normale possibilità di impiego delle due linee esistenti.

3. L'armamento costituisce da secoli un'attività specifica della Liguria. Quello genovese è, senza dubbio, al primo posto in Italia e ad uno dei primi posti nel mondo, per l'entità del naviglio posseduto e per la capacità imprenditoriale. Attualmente oltre il 60% dell'armamento libero riguardante navi superiori alle 4.000 t. s. l. è in mano ad aziende liguri (il 55% ad aziende genovesi). Le quattro società del gruppo Finmare (I.R.I.) hanno in Genova sedi di esercizio; l'Italia (il maggior complesso armatoriale italiano) ha sede e direzioni generali in Genova. Nel 1955 il naviglio immatricolato nei porti liguri ha raggiunto (armamento libero e delle società della Finmare, compreso naviglio minore) 2.061.667 tonnellate di stazza, ossia comprendeva oltre il 50% della flotta mercantile nazionale.

4. La vita economica dei maggiori centri gravita intorno ai porti. In complesso, attraverso i porti di Genova, Savona e La Spezia passa circa il 35% delle merci sbarcate nei porti italiani e il 18% delle merci imbarcate.

MERCI SBARCATE E IMBARCATE
(migliaia di tonnellate)

	1938	1953	1954	1955	1956
Savona-Vado	2.443	3.715	3.705	4.547	4.938
Genova	7.274	8.956	10.120	12.054	14.060
La Spezia	1.085	3.362	3.666	4.055	4.102

Fonte: Bollettini degli Enti Portuali.

Nel 1956, la percentuale delle merci sbarcate rispetto al movimento mercantile totale è stata dell'83% per i porti di Genova e di Savona e di oltre il 70% per il porto di La Spezia.

L'ascesa del movimento portuale dei tre porti liguri è stata cospicua nell'ultimo biennio. I dati per il 1956 danno per il porto di Genova, per le merci imbarcate e sbarcate, un livello che supera del 16,6% quello del 1955 e del 93% quello del 1938.

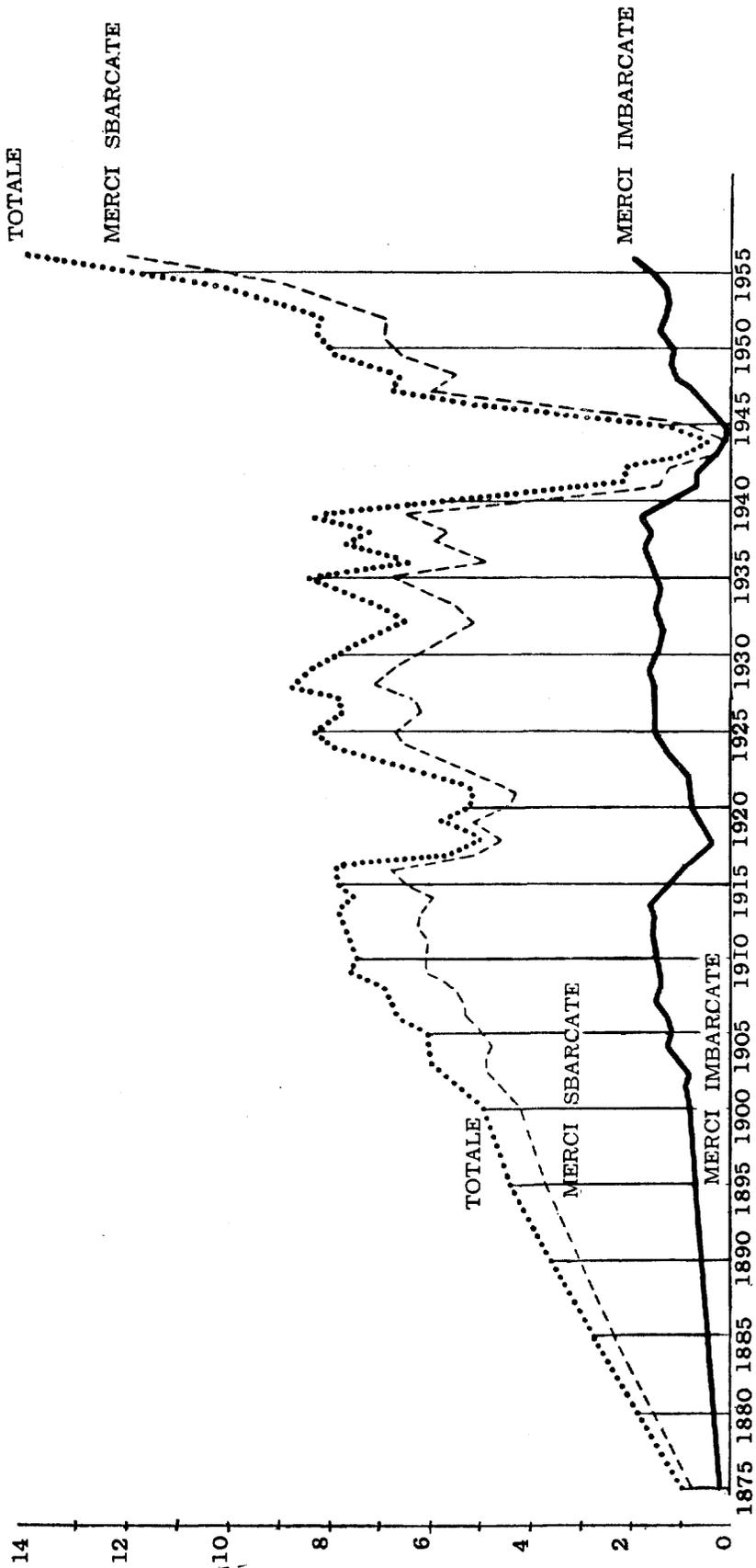
La maggior parte delle « merci sbarcate » — e questa è una caratteristica di tutti i grandi porti italiani — è formata da « merci di massa » fra cui primeggiano il carbone e gli olii minerali.

Nel 1956 nel porto di Genova le « merci di massa » sbarcate sono state pari al 61% del totale delle merci sbarcate e imbarcate: di cui l'11,8% è rappresentato da carbon fossile e il 35,6% da olii minerali. Nel 1938 la parte delle merci sbarcate rappresentata dal carbon fossile era del 34,33%, ma già nel 1950 scen-

GRAFICO VI

MERCI SBARCARTE E IMBARCATE NEL PORTO DI GENOVA
(1875 - 1956)

(millioni di tonn.)



deva al 26,26%. Di fronte ad una diminuzione, non solo delle percentuali, ma anche delle cifre assolute degli arrivi di carbon fossile (1938, 2.497.112 tonnellate; 1950, 2.101.583 tonnellate; 1956, 1.662.784 tonnellate) sta un aumento crescente dell'importanza degli arrivi di olii minerali (1938, 430.298 tonnellate; il 5,92% delle merci sbarcate; 1950, 1.675.862 tonnellate; il 20,94% delle merci sbarcate; 1956, 5.015.580 tonnellate; il 41% circa delle merci sbarcate).

Nel 1956, nel porto di Savona-Vado il 55% delle merci sbarcate è stato costituito dal carbon fossile ed il 29% da olii minerali.

Nel porto di La Spezia, sempre nel 1956, è agli olii minerali che è spettata la più alta percentuale delle merci sbarcate: il 55%, mentre il carbon fossile sbarcato è stato pari al 25%.

I porti di Savona e di La Spezia dipendono decisamente dall'andamento dei traffici delle « merci di massa »: questo settore è molto sensibile alle variazioni delle produzioni industriali e della politica commerciale internazionale. È da attendersi un'evoluzione qualitativa e quantitativa nelle importazioni di carbon fossile in conseguenza della crescente utilizzazione del metano.

Sempre a riguardo delle merci sbarcate, il porto di Genova è, fra i porti italiani, quello che ha le percentuali più alte riguardanti le « merci *non* di massa »: ciò dà una stabilità relativamente maggiore all'attività portuale. Sarebbe auspicabile che negli altri porti liguri questo settore venisse più curato, attuando miglioramenti nell'attrezzatura, nella celerità e nella sicurezza dei servizi portuali.

Anche opportuni ritocchi alle tariffe portuali (che nel porto di Genova sembra abbiano raggiunto livelli tali da causare qualche deviazione di traffico) potrebbero favorire qualche aumento nell'attività dei porti liguri.

La conoscenza della ripartizione regionale del traffico del porto di Genova permette di determinare l'importanza del suo retroterra. Nel 1956 l'83% delle merci sbarcate ha avuto provenienza estera; gli arrivi più importanti sono quelli dagli Stati Uniti (19% del totale merci sbarcate) e dai paesi del Levante Mediterraneo (18%).

Le spedizioni più importanti sono state dirette verso i porti degli Stati Uniti (circa il 12%), dell'India, del Golfo Persico e di Aden (circa il 13%), del Levante Mediterraneo (circa il 9%).

OCCUPAZIONE NEL « RAMO COMMERCIALE » DEL PORTO DI GENOVA

Anno	Giornate lavorate			Totale
	nel settore Merci varie (operai di ruolo)	nel settore Carboni (operai di ruolo)	dagli Operai avven- tizi occasionali	
1938	671.000	141.653	69.981	882.634
1950	786.786	100.697	329.194	1.216.677
1951	814.067	85.192	480.100	1.379.359
1952	774.794	85.210	420.354	1.280.358
1953	782.904	68.397	338.896	1.190.197
1954	808.154	56.356	346.999	1.211.509
1955	811.534	54.150	476.367	1.342.051
1956	915.632	65.887	558.458	1.539.977

 MEDIA MENSILE DEGLI OCCUPATI NEL « RAMO COMMERCIALE »
 DEL PORTO DI GENOVA

Anno	Forza media mensile		
	Occupati nel ramo Merci varie	Occupati nel ramo Carboni	Occupati in totale
1938	3.128	837	3.965
1950	2.968	420	3.388
1951	2.999	400	3.399
1952	2.940	402	3.342
1953	3.035	367	3.402
1954	3.132	335	3.467
1955	2.983	304	3.287
1956	3.303	292	3.595

Fonte: Consorzio Autonomo del Porto di Genova.

IV. Le attività commerciali

1. Rispetto al periodo prebellico, l'occupazione nel campo commerciale è aumentata. Mentre secondo il censimento del 1937-1939 gli addetti al « commercio » erano 80.799, il censimento del 1951 ha rilevato 87.326 addetti: malgrado la differenza dei metodi adottati nelle rilevazioni, lo scarto fra le due cifre è tale da fare effettivamente pensare ad un aumento dell'occupazione in questo settore. In particolare si rileva una diminuzione del 10% circa degli addetti al

commercio al minuto (una migliore organizzazione dell'apparato distributivo potrà farne ancora diminuire gli addetti) ed un aumento (del 40% circa) degli addetti al commercio all'ingrosso: aumento senza dubbio causato dalla ripresa dei traffici con l'estero. In Genova il commercio di transito e di esportazione interessa numerose aziende (specie di cereali, caffè, cacao, olii e semi oleosi, pelli, legnami).

2. Nel periodo postbellico, vi è stata una notevole ripresa del turismo, tuttora in corso, specialmente nelle province di Imperia e di Savona. Gli alberghi, ristoranti e pubblici esercizi erano nel 1951 ben 8.258 con 21.494 addetti mentre nel 1939 occupavano 15019 lavoratori.

3. L'occupazione nel settore del « credito ed assicurazione » ha subito, dal 1939 al 1951 (secondo i dati dei censimenti), un lieve aumento: da 6.832 addetti (in 807 esercizi) a 7.790 addetti (in 893 esercizi) nel 1951. Tale aumento è normale.

4. L'attività artigiana si esplica specialmente nel settore delle ceramiche, dei mobili, della lavorazione di metalli nobili, nonché nelle officine dipendenti dall'industria.

L'occupazione, in questo settore, se si esclude l'artigianato domestico, è in regresso. Una relativa ripresa sarebbe possibile se venissero risolti i problemi dell'apprendistato (che è trascurato, poichè ancora grava troppo le aziende artigiane) e se venisse agevolata l'esportazione di prodotti artigiani (specie negli Stati Uniti, ove le richieste sono ancora notevoli). Se si aiuterà l'artigianato rurale potrà migliorare la situazione di molte zone ad agricoltura depressa.

V. La disoccupazione

1. La disoccupazione è stata influenzata — e ancora lo è — più di quella di altre regioni d'Italia dalla congiuntura internazionale. La produzione bellica e le tendenze autarchiche hanno attratto una massa di mano d'opera superiore a quella normalmente attratta dalle industrie e dal movimento portuale; la riconversione delle industrie di guerra e gli ostacoli ai traffici con l'estero hanno reso localmente tali masse esuberanti. Questi fatti, a cui si sono aggiunte le fasi alterne di espansione e depressione dell'attività industriale hanno reso più delicato il mercato del lavoro ligure.

2. La disoccupazione strutturale che dipende dal permanente scarto fra « domanda » ed « offerta » di lavoro è la più preoccupante. Si rileva che la « domanda » di lavoro è permanentemente diminuita in alcune industrie meccaniche

che lavoravano essenzialmente per soddisfare le ordinazioni di materiale bellico, nelle industrie minerarie, metallifere e non metallifere, e nelle industrie degli olii di semi. L'« offerta » di lavoro è, in contrasto, continuamente aumentata:

a) dall'afflusso di lavoratori dalle altre regioni italiane (e l'immigrazione è eccitata dalle possibilità di lavoro portuali);

b) dall'afflusso della mano d'opera femminile.

Non è agevole stabilire l'importanza ponderale della disoccupazione strutturale: non si è lontani dal vero, per altro, se ad essa si attribuisce la quota maggiore della disoccupazione ligure.

La disoccupazione frizionale, di attrito, deriva sia dalla grande abbondanza di mano d'opera non qualificata (generica), sia dall'esistenza di lavoratori aventi qualifiche non più richieste i quali non sono in grado di rapidamente e agevolmente mutare il tipo della loro specializzazione. Non di rado le richieste di lavoratori qualificati e specializzati da parte di imprese edili, metalmeccaniche e chimiche, sono rimaste insoddisfatte.

La disoccupazione tecnologica colpisce le imprese che, in passato, hanno più goduto del protezionismo autarchico e che attualmente vedono nella sola riduzione dei costi, nell'incremento della produttività attraverso rimodernamento degli impianti, la possibilità di sostenere la concorrenza anche sul piano internazionale. Queste esigenze si sono chiaramente poste in evidenza subito dopo la guerra ed hanno caratterizzato il programma di riconversione e di estensione delle industrie controllate dall'I.R.I. La Liguria è oggi gravata più delle altre regioni italiane, dagli oneri speciali derivanti dal periodo autarchico.

Le variazioni stagionali della domanda di lavoro riguardano essenzialmente le industrie turistiche l'edilizia ed anche, se pur con effetti minori, l'agricoltura e la pesca. I dati degli iscritti negli uffici di collocamento nell'ultimo decennio fanno rilevare le punte massime nel periodo autunnale e nel gennaio: da questo mese al settembre si ha una continua diminuzione di « iscritti » con punte minime nei mesi di giugno-luglio.

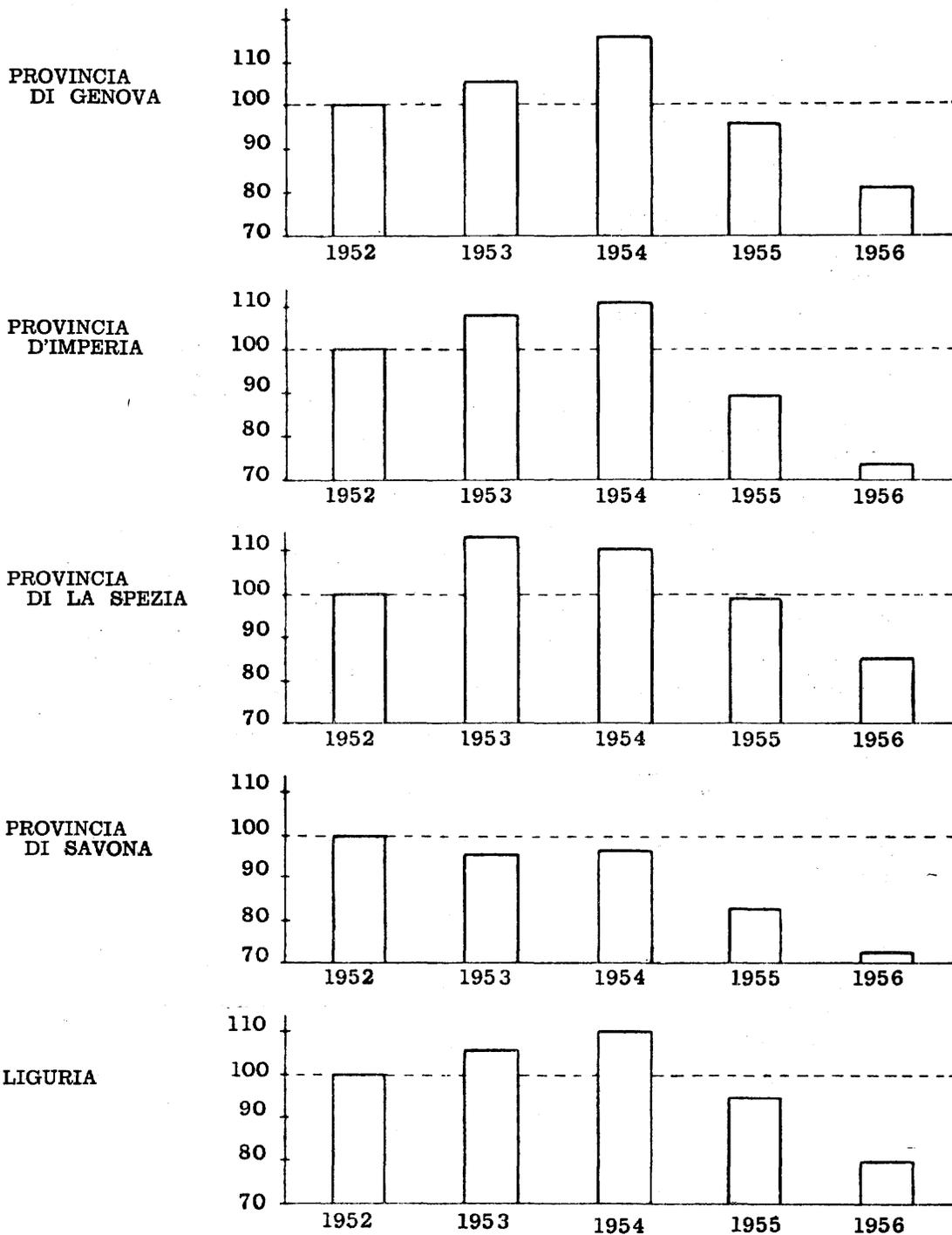
Attualmente, i settori colpiti da disoccupazione congiunturale, l'industria tessile, (specie cotoniera) ed alcuni rami dell'industria meccanica: entrambi risentono delle restrizioni parziali delle esportazioni.

La disoccupazione è, — se si escludono le eccezionali variazioni nel 1953 e 1954 — in linea di massima, diminuita.

La diminuzione della disoccupazione è regolare per gli iscritti nelle liste di collocamento di Genova ed Imperia; non altrettanto uniforme è invece, per le province di La Spezia e di Savona: in quest'ultima provincia si è anzi avuto un aumento dal 1946 al 1950 ed una diminuzione — dovuta anche alla maggior severità dei controlli degli uffici di collocamento — dal 1950 al 1952.

GRAFICO VII

NUMERI INDICI DEGLI ISCRITTI NELLE LISTE DI COLLOCAMENTO
LIGURI, NEL PERIODO 1952 - 1956



Di fronte ai 94.692 iscritti negli uffici di collocamento nel 1947, si rilevano 47.793 iscritti nel 1957: con una diminuzione complessiva, nel periodo, del 49% circa.

Le maggiori « iscrizioni » sono state registrate nel 1946, 1948 e 1949: per questi ultimi due anni sono evidenti gli effetti, sull'occupazione, delle restrizioni creditizie e delle difficoltà commerciali causate da limitazioni valutarie.

Gli « avviamenti » al lavoro sono continuamente aumentati dal 1953 al 1956: in particolare nel 1956 sono stati « avviati » ben 71.930 disoccupati.

MOVIMENTO DELLA MANO D'OPERA ISCRITTA NELLE LISTE
DEGLI UFFICI DI COLLOCAMENTO (1947-1956)

Anno	Disponib. all'inizio dell'anno	Iscritti nell'anno	Avviati nell'anno	Radiati nell'anno	Disponib. alla fine dell'anno	Variazioni nell'anno
1947	94.692	103.993	53.017	85.071	60.597	— 34.095
1948 ⁽¹⁾	56.057	130.050	33.454	92.939	59.714	+ 3.657
1949	66.232	135.330	45.365	94.483	61.714	— 4.518
1950	61.714	128.146	47.322	80.760	61.778	+ 64
1951	61.778	110.788	53.425	60.999	58.142	— 3.636
1952	58.142	105.897	61.523	47.044	55.773	— 2.369
1953	55.773	112.776	67.841	40.375	60.333	+ 4.560
1954	58.610	107.600	63.208	42.007	60.995	+ 2.385
1955	60.995	112.594	74.252	47.311	52.026	— 8.969
1956	52.026	118.907	71.930	54.840	44.163	— 7.863

Fonte: Ufficio Regionale del Lavoro, Genova.

(1) Esclusi i dati relativi alla provincia di Imperia.

3. L'analisi particolareggiata della disoccupazione rilevata, nel quinquennio 1952-1956, attraverso le iscrizioni nelle liste di collocamento, conduce alle osservazioni seguenti:

1) le maggiori disponibilità di lavoratori si sono sempre avute per la « classe prima » ⁽¹⁾ (oltre metà dei disoccupati);

(1) Appartengono:

alla « classe prima » i lavoratori *disoccupati già occupati*, e cioè quei lavoratori disoccupati per effetto della cessazione del rapporto di lavoro immediatamente precedente al loro stato di disoccupazione;

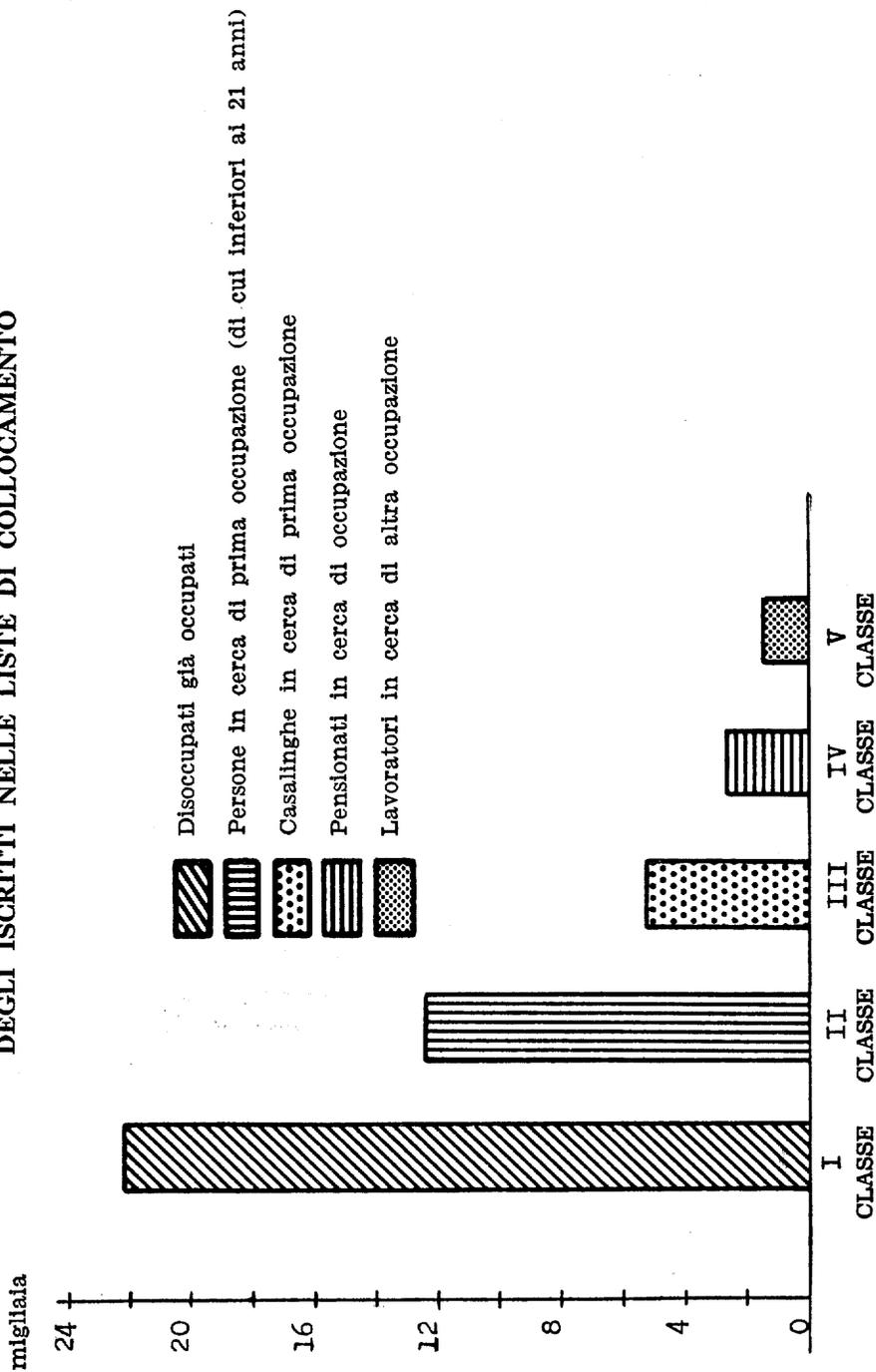
alla « classe seconda » i giovani *inferiori ai 21 anni*, ed altre *persone in cerca di prima occupazione*, o rinvii alle armi;

alla « classe terza » le *casalinghe in cerca di prima occupazione*;

alla « classe quarta » i *pensionati in cerca di occupazione*;

alla « classe quinta » i *lavoratori in cerca di altra occupazione*.

GRAFICO VIII
 DISTRIBUZIONE PER "CLASSI"
 DEGLI ISCRITTI NELLE LISTE DI COLLOCAMENTO



2) le maggiori fluttuazioni si sono avute nelle disponibilità di lavoratori iscritti nelle classi « terza », « quarta » e « quinta »;

3) gli iscritti appartenenti al settore « agricoltura » hanno rappresentato, in media, l'1% del totale degli iscritti salvo nel 1953 e nel 1954 in cui la quota è stata superiore al 3%;

4) gli iscritti appartenenti al settore « industria » sono stati, in media, circa il 40% del totale degli iscritti;

5) gli iscritti appartenenti ai « settori terziari » sono rimasti pressochè invariati nei primi tre anni e mostrano una leggera tendenza alla diminuzione negli ultimi due anni;

6) gli iscritti nella categoria « mano-d'opera generica » hanno raggiunto quasi il 40% degli iscritti nelle liste di collocamento;

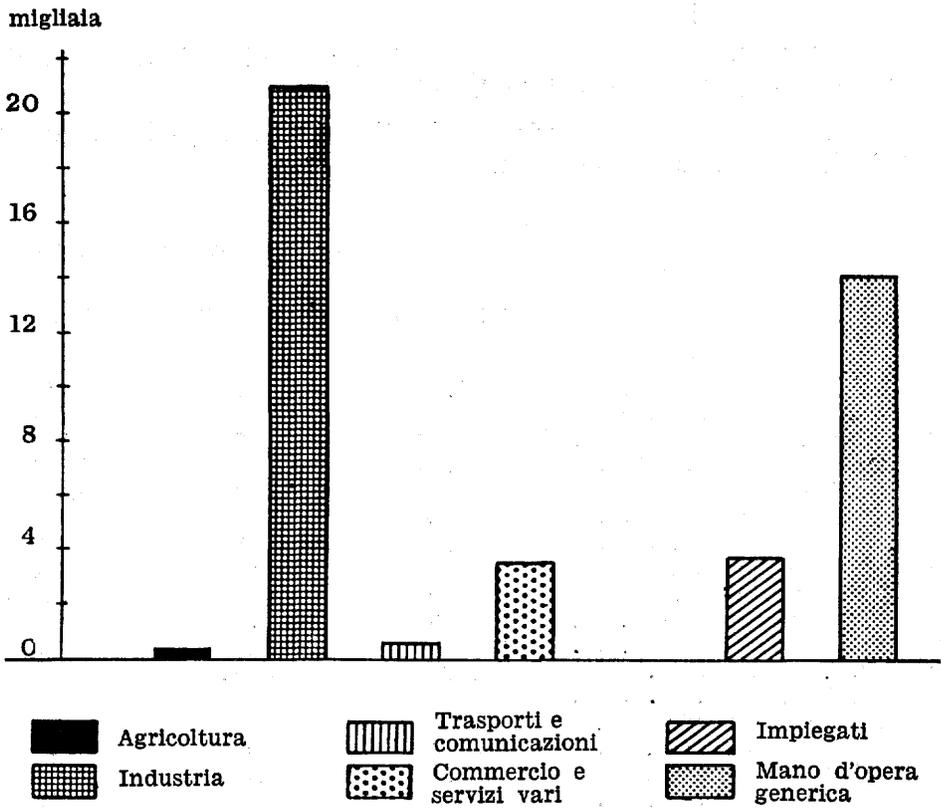
7) gli iscritti nella categoria « impiegati » sono stati quasi pari all'8% degli iscritti nelle liste di collocamento.

ISCRITTI NELLE LISTE DI COLLOCAMENTO, DIVISI PER CATEGORIA PROFESSIONALE

	al 31-12-1954	al 31-12-1955	al 30-11-1956
1) Agricoltura	1.690	208	146
2) Caccia, pesca, boschi	223	116	94
3) Miniere	558	483	359
4) Alimentari (e tabacchi)	1.786	1.627	1.577
5) Tessili (e pellami)	1.087	2.078	2.039
6) Abbigliamento	1.122	979	1.364
7) Lavorazione legno	1.241	1.084	932
8) Carterie e tipografiche	360	305	344
9) Metalmeccaniche	6.869	5.906	6.169
10) Minerali non metallici	749	586	606
11) Chimiche	692	668	779
12) Edili	10.365	7.698	6.268
13) Energia elettrica	612	916	929
14) Trasporti e comunicazioni . . .	898	811	831
15) Attività commerciale	489	350	699
16) Attività alberghiera	1.770	1.722	2.040
17) Spettacolo	65	9	209
18) Servizi igienici	334	297	353
19) Servizi domestici e di vigi- lanza	567	516	532
20) Impiegati	4.798	4.301	4.063
21) Mano d'opera generica	24.301	21.242	15.010
<i>Totale</i>	<i>60.576</i>	<i>51.902</i>	<i>45.343</i>

Fonte: Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale: *Statistiche del Lavoro*.

GRAFICO IX

DISTRIBUZIONE PER "RAMO ECONOMICO"
DEGLI ISCRITTI NELLE LISTE DI COLLOCAMENTO

Il rapporto fra le « forze di lavoro » « non occupate » e le « forze di lavoro » totali, si mantiene intorno al 7%, mentre la quota della popolazione « non occupata » rispetto alla popolazione totale, è del 3% ed è notevolmente diminuita nell'ultimo triennio.

FORZE DI LAVORO « NON OCCUPATE »

	1952	1954	1955	1956
	(in migliaia)			
<i>Totale delle forze di lavoro « non occupate »:</i>	48,1	76	56	46
<i>a) già occupate . . .</i>	25,4	37	33	29
<i>b) in cerca di prima occupazione . . .</i>	22,7	39	23	20
<i>Percentuale delle forze di lavoro « non occupate »:</i>				
<i>a) rispetto a tutte le « forze di lavoro » .</i>	7,1%	10,2%	7,7%	7,6%
<i>b) rispetto alla « popolazione totale » . .</i>	3,8%	4,9%	3,5%	3,1%

4. Notizie interessanti riguardo alla struttura della disoccupazione in Liguria possono essere dedotte dalle indicazioni effettuate nel 1952 (mese di settembre). Nel periodo 1952-1956 tale struttura non ha subito modifiche sostanziali.

a) Sesso. — La distribuzione in base al sesso riflette la forte immigrazione, specie in Genova, di maschi in età produttiva.

Dai dati si rileva che :

- 1) i « non occupati » maschi rappresentavano il 72,6%;
- 2) i « non occupati — già occupati » maschi l'80%;
- 3) i « non occupati in cerca di prima occupazione » maschi il 64,3%.

La percentuale della disoccupazione maschile in Liguria è superiore a quella media per tutta l'Italia (« non occupati », maschi 67,4%, femmine 32,6%), superiore a quella di tutte le regioni dell'Italia settentrionale, inferiore a quella delle regioni dell'Italia meridionale e insulare.

Si rileva, per la Liguria, che la disoccupazione di sesso maschile è del 6,8%, quella per il sesso femminile del 7,7%: ciò mostra la maggior difficoltà di ricerca delle occupazioni femminili.

b) *Età*. — La distribuzione per «età» mostra l'effetto delle forti correnti immigratorie composte, in prevalenza, di persone di media età. In particolare, la percentuale ligure dei «non occupati — già occupati» aventi meno di 20 anni di età era la più bassa d'Italia (solo quella dell'Umbria era leggermente inferiore) e notevolmente inferiore a quella delle altre regioni industriali (Lombardia, 16%; Piemonte 17,3%). Le percentuali riflettenti i «non occupati in cerca di prima occupazione» sono indicative della disoccupazione giovanile: le percentuali sono tuttavia inferiori a quelle medie nazionali ed a quelle delle regioni settentrionali d'Italia.

DISTRIBUZIONE PERCENTUALE PER ETÀ DEI «NON OCCUPATI»:

Età	a) già occupati	b) in cerca di prima occupa- zione	c) tutti i non occupati
meno di 20 anni	9,1	58,2	32,3
dai 20 ai 29 anni	38,2	36,7	37,5
dai 30 ai 49 anni	36,4	5,1	21,6
dai 50 anni in su	16,3	—	8,6
	100,0	100,0	100,0
Forze di lavoro «non occu- pate» (cifre globali) . . .	25.400	22.700	48.100

c) *Stato civile*. — La maggior parte degli iscritti apparteneva alla categoria «celibi, nubili e vedovi senza prole». Il 57,8% degli «iscritti» era in questa categoria; (56,4% dei maschi e 60% delle femmine).

La seconda categoria, in ordine di importanza, era quella dei «coniugati e coniugate con prole»; essa comprendeva il 29% degli iscritti; (33,1% dei maschi e 21,2% delle femmine).

Le province che, per la prima categoria, avevano le percentuali più elevate erano quelle di Savona (63%) e di Genova (58,8%) verso cui si dirigono, come si è detto, forti correnti immigratorie, formate, in prevalenza da individui senza legami coniugali.

d) *Composizione familiare*. — Il 67% degli «iscritti» era privo di cariichi familiari ed il 33% ha a carico una o più persone.

Le persone disoccupate prive di sostegno familiare erano in numero non rilevante: ma la percentuale era più alta di quella riguardante le altre regioni industriali (in Lombardia l'1,2% delle famiglie avevano «non occupati» tutti i componenti; in Piemonte, l'1,4%).

In Liguria, il 2,6% delle famiglie aveva «tutti» i componenti attivi «non occupati», mentre il 7,6% aveva «non occupati» solo «parte» dei componenti.

e) *Specializzazione.* — La distribuzione, in base alla specializzazione, era la seguente:

a) che avevano frequentato un corso di apprendistato	0,66
b) che avevano frequentato un corso professionale	0,34
c) che avevano frequentato un corso di apprendistato e un corso professionale	0,04
d) che non avevano frequentato alcun corso	31,72
e) per i quali si ignorava il dato	67,24
	100,00

Questa distribuzione pone in evidenza che la maggior parte degli iscritti era priva di qualsiasi specializzazione. È probabile che la quinta categoria riguardi in parte persone che non avevano proficuamente seguito alcun corso, chè, in caso contrario, avrebbero avuto interesse a farne esplicita menzione all'atto della iscrizione nelle liste di collocamento.

Una conferma della deficiente specializzazione si trova nella diffusione della qualifica di «manovale». In complesso, nel settembre 1952 vi erano ben 32.601 manovali (su 39.684 iscritti), di cui 21.897 (il 67%) «manovali comuni»: gli altri 10.704 erano manovali addetti ai vari settori.

Il rapporto tra il totale degli «iscritti» ed i «manovali comuni» era, in Liguria, del 44%; questo rapporto era superiore a quello riguardante il Piemonte (38%) e la Lombardia (34%), le regioni molto simili, per caratterizzazione produttiva, alla Liguria.

Le più alte percentuali dei «manovali» si avevano, in Liguria, per i disoccupati di sesso femminile.

f) *Motivi della disoccupazione.* — La causa di disoccupazione più frequente era data dal licenziamento. Il 49,1% dei disoccupati era stato licenziato per motivi vari; per chiusura di azienda (18,2%), dimissioni (8,2%), ragioni stagionali (4,6%), malattia o infermità (3,6%). Per il 16,3% dei disoccupati la causa era di altro genere o ignota.

5. L'entrata in vigore delle disposizioni del trattato istitutivo della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio ha prodotto alcuni effetti indiretti sull'occupazione delle aziende siderurgiche.

Dal 1° febbraio 1953 al 31 dicembre 1955 sono stati licenziati 3.177 addetti alle industrie siderurgiche (1.950 in provincia di Genova e 1.227 in provincia di Savona), di cui 1.299 «qualificati» e 1.878 «non qualificati».

Le società che hanno operato tali licenziamenti sono:

- 1) « Acciaierie e Ferriere di Bolzaneto », che hanno licenziato 695 addetti, in tre turni gli addetti presso la società erano 1.532 al 1° luglio 1956;
- 2) « Ferriera A. Bagnara » di Sestri Ponente, che ha licenziato 294 addetti ed è stata messa in liquidazione nel febbraio 1953;
- 3) « Stabilimento Metallurgico Ligure », che ha licenziato 655 addetti ed è stata messa in liquidazione nel marzo 1953;
- 4) « S.I.A.C. », che ha licenziato 371 addetti, di cui 220 provenienti dai reparti siderurgici;
- 5) « Morteo », che ha licenziato 82 addetti, specialmente della categoria anziani;
- 6) « Ilva », che nello stabilimento di Savona ha soppresso le attività siderurgiche primarie e licenziato 1.227 lavoratori ad esse addetti. (In un primo tempo, 10 febbraio - 2 giugno 1953, sono stati licenziati 79 lavoratori; in seguito, a scaglioni successivi, sono stati licenziati altri 1.148 lavoratori: l'ultimo scaglione, di 603 unità, è stato licenziato nel gennaio 1955. Parte di questi ultimi licenziati (312 lavoratori) è stata rioccupata, per interessamento della società, in altri stabilimenti del complesso aziendale o in altre imprese) (1).

L'Ufficio Regionale del Lavoro di Genova effettua periodici censimenti dei lavoratori siderurgici licenziati (i dati riguardano quasi tutti i lavoratori licenziati: non si sono ancora avute informazioni solo di 134 lavoratori, 62 in Genova e 72 in Savona), per avere notizie precise circa la loro sistemazione o adattamento professionale.

Al primo aprile 1956 su 3.043 licenziati censiti 1.291 (il 42,4%) avevano trovato una nuova occupazione, mentre 774 (il 25,5%) erano ancora disoccupati. Pensionati erano 892 lavoratori (il 29,3%), mentre 86 (il 2,8%) sono risultati deceduti.

La più elevata percentuale degli ancora disoccupati si è avuta per i lavoratori dell'Ilva (40% del totale dei licenziati dell'Ilva), mentre la più elevata percentuale di pensionati ha riguardato i lavoratori delle imprese siderurgiche di Genova (40,5% dei licenziati a Genova).

I 1.291 lavoratori rioccupati hanno in gran parte (n° 878, pari al 68%) trovato una nuova stabile occupazione: 593 hanno trovato impiego sempre nel settore siderurgico (137 negli stabilimenti della stessa impresa), 285 sono stati occupati in altri settori industriali. La parte residua — n° 413, pari al 32% —

(1) a) *La Ferriera Montanella* di Pontedecimo ha chiuso lo stabilimento e licenziato 159 addetti nell'agosto 1956.

b) *La Siac* ha chiuso lo stabilimento di Pontedecimo nel gennaio 1957 e ha licenziato circa 100 addetti; nel corso dell'anno 1957 la Società ha licenziato circa 200 addetti.

c) *La Morteo* ha licenziato circa 150 addetti nel corso degli anni 1956 e 1957; nuovi licenziamenti sono previsti al momento della cessazione completa della attività siderurgica della società.

ha trovato impiego in settori che non offrono garanzia di stabilità (imprese edili, lavoro saltuario occasionale nel porto di Genova, occupazione a carattere discontinuo).

Presso le aziende siderurgiche (specie la « Cornigliano ») ha trovato lavoro il 67,5% degli operai rioccupati in modo stabile. Solo l'« Ilva » e l'« Acciaieria e Ferriera di Bolzaneto » hanno riassorbito parte dei lavoratori che avevano licenziato in precedenza.

I lavoratori rioccupati hanno, per lo più, trovato una nuova occupazione nella località di residenza. Solo un centinaio di ex lavoratori dell'« Ilva » di Savona ha dovuto trasferirsi per trovare nuova occupazione in aziende siderurgiche (specie in altri stabilimenti dell'« Ilva » o nella « Cornigliano ») o in altre attività produttive.

Infine il 37,6% dei licenziati siderurgici ha manifestato il desiderio di una rioccupazione stabile in imprese siderurgiche o in altre attività. Una piccola aliquota (circa il 10%) si è dichiarata disposta a cambiare residenza, o addirittura ad emigrare, per avere una occupazione stabile. Un centinaio di lavoratori si è dichiarato disposto ad emigrare in altri paesi della C.E.C.A.

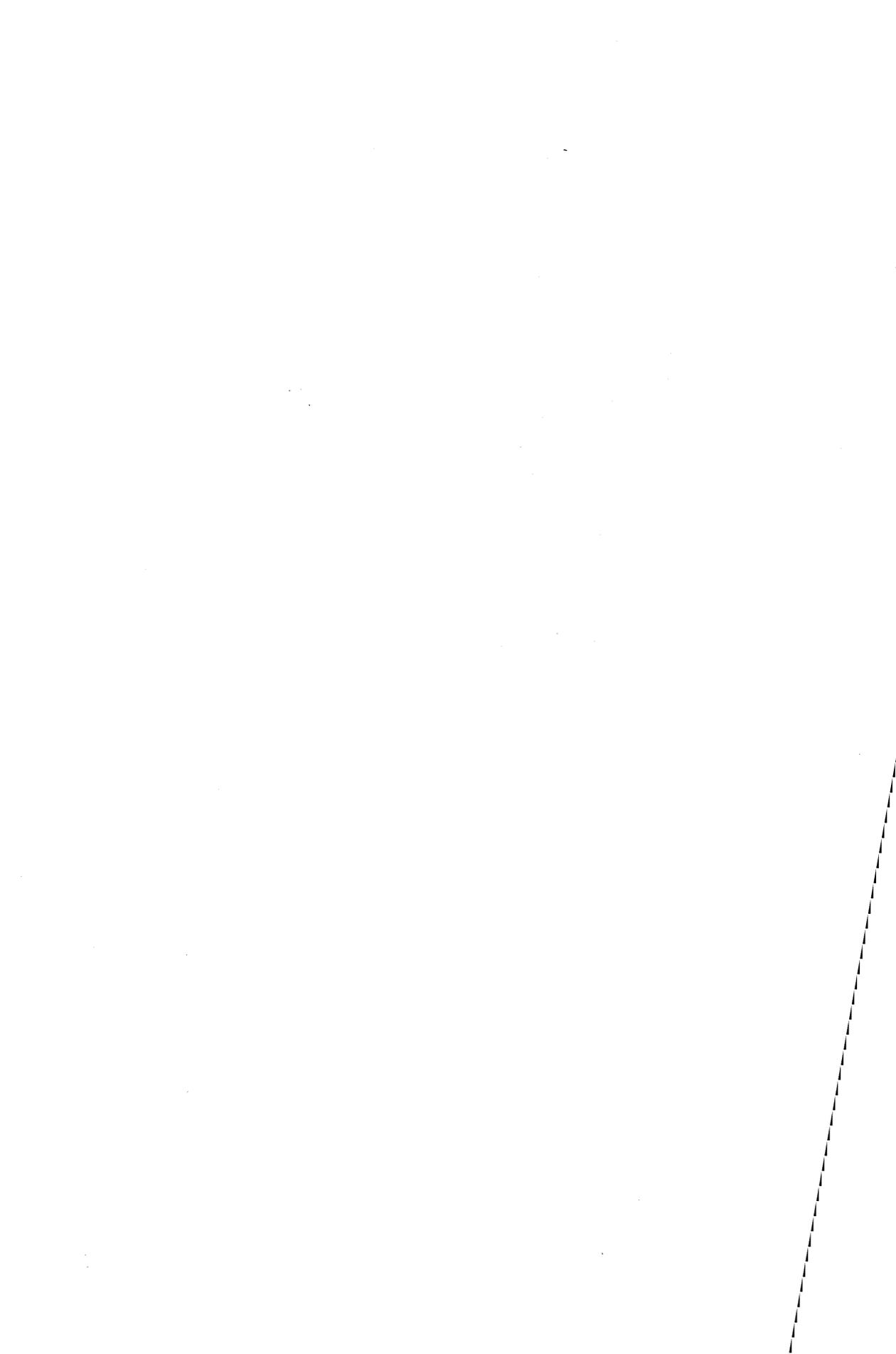
6. Un cenno particolare merita la disoccupazione marittima. Essa ha, invero, un carattere nazionale più che locale; è però maggiore nelle località nelle quali sono più numerose le occasioni di imbarcare, dove i marittimi disoccupati trovano una maggiore assistenza, dove minore è il disagio di attesa e dove, in genere, esiste la possibilità di trovare qualche occupazione precaria che consenta di superare più facilmente il periodo di permanenza a terra.

La disoccupazione marittima ha dunque tendenza a concentrarsi nei porti di maggior traffico, tendenza che si manifesta attraverso continui spostamenti da un Ufficio di Collocamento all'altro. Genova, evidentemente, è la località che esercita maggior attrazione sulla mariniera disoccupata delle diverse regioni italiane. (Dal 1948 al 1952 solo il 37% della Gente di Mare iscritta nei ruoli di collocamento di Genova era di provenienza ligure).

Frequentemente, specie per i marittimi meridionali (che costituiscono quasi la metà degli iscritti) l'iscrizione a turno è accompagnata dal trasferimento in Genova: e in moltissimi casi essi si fanno accompagnare dai propri familiari. Tale fenomeno immigratorio non manca di ripercuotersi sugli uffici di collocamento di terra, ai quali tanto i marittimi, quanto, e soprattutto i familiari immigrati sovente si rivolgono per avere lavoro ed assistenza.

La consistenza media mensile degli « iscritti » nelle liste di collocamento per i turni è stata nel quinquennio 1952-1956, dalle 20 alle 35 mila unità: le cifre sono in aumento fin dal 1950. Gli « imbarchi » sono aumentati negli ultimi quattro anni, in seguito al favorevole sviluppo dei traffici marittimi.

Gli « uffici di collocamento della gente di mare » di Savona e di La Spezia hanno un'importanza secondaria, le iscrizioni in tali uffici non hanno nel 1956 superato le duemila unità.



PARTE IV

TENDENZE ECONOMICHE NELLA REGIONE

1. La scarsa disponibilità di omogenei e dettagliati dati statistici e, ancor più, la mancanza di programmi o piani di natura regionale, rendono poco agevole la formulazione di previsioni attendibili circa lo sviluppo economico ligure.

D'altronde ogni valutazione particolare non è priva di gravi incognite, dato che l'attività ligure più di quella delle altre regioni italiane dipende in modo notevole da elementi extra-regionali e anche internazionali. In effetti, la regione produce beni strumentali utilizzati in altre regioni italiane o all'estero; essa è molto strettamente legata ai traffici mercantili nazionali ed internazionali; è interessata in grado rilevante alle correnti turistiche nazionali ed internazionali; ha un mercato del lavoro piuttosto delicato e sottoposto a crescente pressione delle immigrazioni dalle altre regioni italiane.

In quanto segue sono riportate alcune previsioni attuali, delle tendenze economiche generali per i vari settori produttivi.

2. Il settore agricolo non consente, di certo, aspettative favorevoli.

Si prevede che l'attività agricola subirà, nei prossimi anni, se non una generale flessione, almeno un ridimensionamento in relazione alla non soddisfacente condizione di alcune fra le più importanti culture caratteristiche liguri (olivo, castagno).

Un eventuale aumento di altre attività agricole, non essendo pensabile che possa aumentare la superficie agraria, potrebbe avvenire in seguito a maggiori investimenti nel settore già coltivato e attraverso una migliore utilizzazione della mano d'opera. Date le molte incertezze (dipendenti dai timori di una legge di riforma fondiaria generale e dalla instaurazione di un sistema dei patti agrari eccessivamente vincolistico per i proprietari) i maggiori impieghi di capitale possono essere attesi solo nel settore della « piccola proprietà » e quindi non è da pensare che potranno andare oltre il più intenso impiego dei componenti il nucleo familiare. L'abbandono della campagna, specie delle zone di media montagna, verrà ad accentuarsi in modo particolare nella provincia di Genova. Neppure le misure protezionistiche decretate dal Comune di Genova a favore della

produzione provinciale del latte (che viene « premiata » rispetto alla produzione extra provincia) si ritiene che abbiano frenato, e che possano frenare, questi esodi verso la città della popolazione rurale.

Buona parte della « mano d'opera generica » iscritta nelle liste di collocamento può ritenersi che sia attualmente data da lavoratori agricoli che emigrano nelle città alla ricerca di un'occupazione che è sempre più difficile trovare nella campagna. Queste cifre sono, da anni, in netto e deciso aumento.

I lavori di bonifica montana, le opere di irrigazione, lo sviluppo dei servizi pubblici, potranno frenare la tendenza all'abbandono della campagna ligure ma non potranno eliminarla. Tanto più che l'incremento naturale della popolazione agricola, contribuisce ad aggravare la sperequazione esistente fra offerta di lavoro agricolo e possibilità di occupazioni agricole economicamente sostenibili. Né potranno arrestare l'esodo rurale montano i provvedimenti di carattere locale.

Se le condizioni del mercato muteranno — se avranno maggior sviluppo le attività orto-frutticole e floricole — più che un aumento dell'occupazione potrà prevedersi una riduzione della sottoccupazione agricola, che in Liguria è particolarmente diffusa. Attualmente la maggior parte degli agricoltori sottoccupati integra, con lavorazioni d'altro tipo, a fondo artigiano o di carattere industriale ed anche commerciale, l'attività fondamentale. Il fenomeno dell'economia agricola integrata è normale nei comuni litoranei e prossimi al mare.

In complesso, non è prevedibile che nel settore agricolo possano aversi sviluppi che influenzino l'espansione economica della regione.

3. L'industria siderurgica ha proceduto ad un ridimensionamento e ad una specializzazione degli impianti in relazione alle mutate esigenze del periodo post-bellico ed in seguito alla sua graduale integrazione nel mercato comune del carbone e dell'acciaio.

L'opera di riconversione e di razionalizzazione delle produzioni è a buon punto, ed i risultati sono, in complesso, favorevoli. L'attività siderurgica è, per motivi in parte congiunturali, in forte ascesa in tutte le imprese liguri.

L'impresa che ha fatto segnare i maggiori progressi è la « Cornigliano ». L'attività di questa modernissima azienda si è sviluppata specie nel settore dei laminati a freddo (particolarmente richiesti per l'industria automobilistica) e del lamierino zincato e stagnato (dal 1955 al 1956 la produzione dei laminati è aumentata del 21%). Le previsioni in questo settore sono lusinghiere, anche in relazione alle possibilità di esportazioni, specie nei mercati vicini. La produzione di acciaio della « Cornigliano » ha raggiunto nel 1956 la cifra di 830.137 tonnellate, superando del 20% la cifra del 1955 (692.029 tonnellate) e più che raddoppiando la cifra del 1954 (362.020 tonnellate). L'aumento della produzione della società è sensibilmente superiore all'aumento, anch'esso notevole, della produzione nazionale. L'importanza della società è, pertanto, in progresso, non

solo in via assoluta ma anche in via relativa. Mentre nel 1954 la sua produzione di acciaio rappresentava l'8,60% della produzione italiana, nel 1955 la quota è salita al 12,83% e nel 1956 al 14%.

Le previsioni per il 1957 riguardano una produzione di acciaio dell'ordine di un milione di tonnellate, e sono allo studio programmi di potenziamento degli impianti per un'ulteriore forte espansione delle produzioni.

L'occupazione presso la « Cornigliano » è in continuo aumento ed ha toccato nel 1956 la cifra di 5.200 unità. Non è prevista però alcuna notevole assunzione di mano d'opera per il prossimo futuro, dato che l'aumento di produzione sarà ottenuto con un maggior impiego di modernissimo macchinario. D'altronde, gli aumenti nell'occupazione presso la società sono stati ottenuti in prevalenza con l'assorbimento di nuove leve di lavoratori: limitate sono state le possibilità di reimpiego — sia pure dopo conveniente riqualificazione — del personale disoccupato proveniente dai preesistenti complessi siderurgici.

È difficile valutare con esattezza la conseguenza che potrebbe avere sulla attività della « Cornigliano » la eventuale creazione di un impianto siderurgico — per ora solo allo studio nella zona di Savona-Vado, che sarebbe principalmente orientato verso la produzione di laminati, e che dovrebbe avere una capacità di produzione di circa 700 mila tonnellate di laminati e occupare alcune migliaia di operai.

Anche la S.I.A.C. ha buone prospettive d'espansione. Recentemente ha subito trasformazioni e con l'entrata in azione del « treno quarto » si è specializzata nella produzione di grosse lamiere. Oltre metà della produzione annuale (circa 300 mila tonnellate di acciaio) sarà destinata ai cantieri navali. Le ordinazioni in corso dimostrano che la società, specie per le ordinazioni dai cantieri locali, potrà svolgere un vasto piano di attività nel prossimo quadriennio. Non si ritiene però che ne risulti un aumento dell'occupazione operaia, data la forte meccanizzazione dei nuovi impianti e la rinuncia alla produzione di latta e profilati.

L'« Acciaieria e Ferreria di Bolzaneto » ha proceduto anch'essa all'attuazione di un programma di riconversione e di modernizzazione che le permetterà di integrarsi nel mercato comune dell'acciaio.

I risultati sono stati buoni: attualmente l'impresa è in grado di produrre annualmente circa 200 mila tonnellate di acciaio e di fornire lamiere grosse per le costruzioni navali. Dopo il difficile periodo di adattamento che ha portato al licenziamento di circa 1.200 operai, le prospettive ancora incerte sono migliorate specie in relazione alla favorevole congiuntura dell'attività cantieristica. Non sono previsti, per altro, aumenti nelle assunzioni: l'aumento della produzione dovrebbe derivare, in buona parte, dalla modernizzazione degli impianti e dell'aumento della produttività media.

Attualmente la capacità produttiva dei grandi complessi industriali siderurgici è quasi completamente utilizzata: si prevede che presto dovranno essere operati degli ampliamenti degli impianti.

Nel campo dell'industria meccanica sono in corso i programmi di ridimensionamento, di concentrazione e di modernizzazione: l'attuazione di tali programmi potrebbe di certo essere più rapida — specie nel settore delle medie imprese — se la politica creditizia fosse meno restrittiva.

V'è pertanto da auspicare che l'applicazione della legge 23 marzo 1956 n. 296 (pubbl. nella Gazzetta Ufficiale del 30-4-1956) riguardante i « finanziamenti ed agevolazioni per facilitare il riassorbimento di personale licenziato da aziende siderurgiche », contribuisca effettivamente a migliorare la situazione.

Il problema più urgente, e insieme più grave, del resto comune a tutti i settori industriali liguri, rimane sempre quello della qualificazione della mano d'opera. La sua soluzione agevolerebbe non solo l'impiego nelle imprese esistenti ma fornirebbe stimoli decisi per la creazione e lo sviluppo delle piccole e medie imprese meccaniche « ausiliarie ». È tutto ciò potrebbe avvenire facilmente se si avessero decisi e cospicui interventi per aiutare i centri di qualificazione e specializzazione esistenti ed eventualmente per crearne dei nuovi.

4. L'attività cantieristica gode, attualmente, di una favorevole congiuntura. Per altro, anche i benefici della « legge Tambroni » contribuiscono a dare una eccitazione non lieve dell'attività produttiva. Tale legge dovrebbe, per un decennio (1955-1965) agevolare le costruzioni navali (ed in parte minima, anche le riparazioni navali), stimolando quella riduzione dei costi che dovrebbe porre l'industria su una base capace di sostenere la concorrenza estera.

Nel 1956 si è avuto uno sfruttamento pressochè integrale della capacità produttiva cantieristica, a cui si è accompagnato un aumento della efficienza produttiva. Noto è stato il riassorbimento delle maestranze nel settore: benchè ciò sia dipeso spesso da una domanda straordinaria è da prevedere che le prospettive permangono favorevoli, per l'occupazione operaia.

Pur non essendo state ancora realizzate quelle attese riduzioni di costi che risponderebbero alle necessità concorrenziali, la qualità delle lavorazioni e la rapidità delle esecuzioni delle opere, hanno contribuito a procurare alle imprese cantieristiche liguri commesse che impiegheranno, in pieno, la loro attività per il prossimo quadriennio.

Previsioni a più lungo termine non sono agevoli: v'è solo da ritenere che la « legge Tambroni » sarà opportunamente riveduta se le tendenze attuali dovessero subire brusche inversioni.

Nessuna precisazione è possibile riguardo all'ulteriore ampliamento del settore, in seguito all'apertura del nuovo grande cantiere nel golfo della Spezia. In linea generale si valuta che tale impresa potrebbe portare ad un'ulteriore occupazione di circa 5-6.000 unità lavorative: l'entrata in attività di tale complesso richiederebbe, non meno di un quinquennio.

Anche il settore delle riparazioni è sotto l'influsso della favorevole congiuntura. Questa attività gode, in parte minima, delle provvidenze della « legge Tambroni » (solo un decimo delle somme stanziare), ma è particolarmente gravata dall'applicazione delle norme sulla disciplina del lavoro straordinario. I maggiori oneri del lavoro straordinario rappresentano, invero, una preoccupazione per le imprese di riparazione, le quali alternano periodi di attività intensissima e ininterrotta, a periodi di stasi, e sono costrette, a far ricorso a impiego straordinario di mano d'opera. Si teme che possano determinarsi condizioni di sfavore rispetto alle imprese concorrenti estere in situazioni meno favorevoli delle attuali. Per contro, il regolamento, nel porto di Genova, del lavoro del ramo industriale ha migliorato le prospettive nell'occupazione in questo settore.

Le giornate di lavoro nel « ramo industriale » del porto di Genova sono quasi raddoppiate. Le previsioni per il prossimo futuro sono discrete: ma la carenza di maestranze qualificate — specialmente per i lavori di bordo — che ha già provocato qualche rallentamento d'attività e ritardi nelle consegne, potrebbe ancora dar luogo ad inconvenienti dello stesso genere.

Anche nel porto di La Spezia e di Savona le prospettive in tema di riparazioni navali sono abbastanza buone.

Ma la larga utilizzazione della mano d'opera « occasionale » non lascia prevedere in questo settore uno stabile aumento dell'occupazione operaia in avvenire.

5. L'attività edilizia si è mantenuta negli ultimi anni a livelli altissimi, sia nel settore privato che per l'esecuzione di opere pubbliche.

Nel settore privato l'attività si prevede rimarrà probabilmente elevata, anche nei prossimi anni, specialmente nei grandi centri ed in particolare nella città di Genova. In effetti, dopo il lavoro di ricostruzione postbellica, è stata favorita l'attività edilizia mediante misure fiscali e cospicui interventi statali, fra cui in primo piano da ricordare quello dell'I.N.A. - CASA. I risultati si notano in un certo senso attraverso le cifre elevate di disoccupati qualificati che ritengono più probabile l'occupazione futura nel settore edilizio. Si ritiene, per altro, che attualmente l'industria edilizia stia sfruttando al massimo il suo potenziale produttivo: continua a manifestarsi la scarsità di personale specializzato, specie dei carpentieri in legno e dei muratori.

L'attività edilizia privata nella città di Genova, è stata sostenuta e crescente nell'ultimo quinquennio.

La costruzione di vani, che nel 1952 fece constatare medie mensili di 1.054 unità, ha fatto salire nel 1956 la media mensile a ben 3.583 vani, con un aumento del 24%. Si ritiene che queste cifre massime difficilmente potranno essere superate anche tenendo conto della costruzione del centro cittadino monumentale nella zona di Piccapietra, e di un ingente lotto di case popolari.

A La Spezia e Savona: le prospettive per il futuro non sono molto ottimistiche.

L'attività edilizia ha condizionato l'attività delle industrie dei laterizi e del legno, le quali hanno avuto, nell'ultimo quinquennio, favorevoli sviluppi.

Le previsioni, per l'industria meccanica, ed in specie per la meccanica fine, non sono molto buone, benchè migliori che nel passato specie in relazione all'intensa attività cantieristica.

Continua a mantenersi a cifre bassissime l'occupazione nel settore tessile: non è da ritenersi che in questo campo avvengano mutamenti notevoli, eccetto nell'industria cotoniera.

Nell'industria chimica non è previsto alcuno spostamento degno di rilievo, a meno che non mutino i trattamenti fiscali e doganali relativi ad alcuni settori.

6. Le previsioni nel settore dei traffici portuali sono attive.

La parte maggiore del traffico riguarda le merci sbarcate, in specie combustibili e materie prime industriali destinate ai centri del retroterra padano attualmente in pieno sviluppo.

Per le merci sbarcate nel 1956 nel porto di Genova si rilevano aumenti, rispetto al 1955, del 30% nei cereali, del 20% negli olii minerali, del 17% nei metalli, del 15% nel carbon fossile. Il transito per la Svizzera è aumentato più del 30%. Leggermente diminuito, nel 1956 rispetto al 1955, il traffico passeggeri, che dal 1953 era in continuo aumento. Se lo sviluppo dei traffici continuerà con il ritmo attuale sarà presto necessario estendere e migliorare le attrezzature portuali; anche in funzione del miglioramento delle comunicazioni stradali e ferroviarie, che già soddisfano ad un traffico elevatissimo e sono quasi sature. In ogni caso, le capacità portuali trarranno incremento dallo sviluppo degli impianti meccanizzati e ciò non comporterà quindi notevoli aumenti nell'occupazione.

7. L'intensificazione delle correnti turistiche avutasi nell'ultimo decennio, dà adito alle migliori previsioni.

Dal 1953 al 1956 gli « arrivi » di turisti sono passati, da 664.147 a 920.587 persone, con un aumento del 40%; e le « presenze giornalieri », che sono state 8.602.033 nel 1953, sono divenute 11.273.179 nel 1956, con un aumento del 32%. Nel 1957 la tendenza si è conservata; ciò denota non solo lo sviluppo delle correnti turistiche, ma un aumento della « permanenza media » dei turisti in Liguria. Quasi un terzo delle correnti turistiche è formato da stranieri.

Oggi, il turismo di massa è suscettibile di ulteriori cospicui aumenti se le circostanze internazionali non imporranno modifiche.

8. Notevole è stata l'attività esplicata nel settore delle opere pubbliche nel campo dell'edilizia in senso stretto, per le sistemazioni e costruzioni stradali, per le sistemazioni idrauliche, ferroviarie e marittime. Si noti che nel decennio 1945-1955 gli investimenti sono stati abbastanza elevati; essi hanno raggiunto un ammontare globale di quasi 74 miliardi di lire. Le opere « in progetto » alla fine del 1955, e approvate, erano 57, per un previsto ammontare di 8.428 milioni: la maggior parte delle opere riguardano il settore strade (4.449 milioni) ed edilizia particolare (2.959 milioni): nel corso del 1956 il numero dei progetti ha subito ulteriori aumenti.

Nel 1955 si sono registrate 1.186.348 giornate-operaio per lavori pubblici e 143.119 giornate-operaio per conto privati sovvenzionate: in complesso, i lavori pubblici hanno promosso direttamente l'occupazione di circa 5-6 mila operai.

L'economia della Liguria è legata ai traffici. La sua attività produttiva ha solo parzialmente e per quote veramente molto basse, un mercato locale: la maggior parte dei suoi prodotti è venduta altrove, in Italia e all'estero: e pertanto è la « domanda effettiva » di queste zone che avrà influenza decisiva sull'occupazione e sulla disoccupazione di molti settori economici.

Ma proprio questa posizione di zona chiave dei traffici marittimi, va attentamente considerata allorchè si esamini la possibilità, in loco, di una maggiore occupazione. La quale, in realtà, potrà essere stabilmente ottenuta solo se saranno migliorate le possibilità dei transiti, e se saranno rimossi tutti gli ostacoli all'aumento di quelle produzioni sussidiarie o integrative dei traffici stessi. Senza escludere, per altro, quelle opere particolari, che potrebbero aumentare la produttività e l'occupazione nelle imprese aventi un campo ed un mercato in prevalenza locale.

Si calcola che l'esecuzione delle opere portuali e stradali potrà portare ad un assorbimento di 8-10 mila persone per un periodo di 3-5 anni.

La costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Sestri Ponente fa prevedere una spesa di 12,8 miliardi di lire e l'impiego per 5 anni di 2.000 unità lavorative; l'arginatura e la copertura del fiume Polcevera permetterà l'espansione alla zona industriale e consentirà l'occupazione, per oltre un anno, di circa 700 operai; la costruzione dell'acquedotto del Brugnato richiederà l'occupazione di oltre un migliaio di operai, per 2-3 anni, l'attuazione del piano regolatore del nuovo grandioso centro della città (zona Piccapietra) comporterà una maggiore occupazione, nel prossimo quinquennio, di 6-8 mila operai.

9. Durevoli progressi della produzione debbono essere collegati alle misure da adottare nel campo della riqualificazione operaia; tanto più che la possibilità di stabilire un equilibrio nel mercato del lavoro pel tramite delle correnti migratorie è strettamente limitata.

Dal 1949 sono in funzione, numerosi cantieri scuola di lavoro e di rimboschimento.

All'inizio i cantieri erano prevalentemente dedicati alle opere di rimboschimento e di sistemazione montana; in seguito hanno riguardato anche l'esecuzione di opere stradali. L'assorbimento dei disoccupati nei cantieri scuola è servito in alcune zone ad alleviare la disoccupazione, ma non ha contribuito molto alla riqualificazione professionale.

Le difficoltà che hanno ostacolato il funzionamento con successo — specie ai fini della riqualificazione — dei cantieri-scuola sono state le seguenti:

a) i cantieri sono stati sovente creati in località troppo lontane da quelle in cui si trovano, in prevalenza, i disoccupati;

b) non tutti gli enti gestori sono stati in grado di disporre dei mezzi necessari per affrontare i compiti ad essi affidati;

c) non sempre i cantieri hanno avuto la durata prestabilita: talvolta hanno subito sospensioni improvvise e con effetti veramente negativi dal punto di vista sociale. I cantieri hanno avuto ottima affluenza nelle zone di montagna e per la realizzazione di opere dirette a migliorare le comunicazioni stradali. Nelle zone costiere hanno avuto minor successo ed hanno assunto un carattere preminentemente assistenziale. Nel triennio 1953-1956 i lavoratori occupati nei cantieri sono stati in media 1.500-2.000.

Ai sensi della legge 1949, sono stati aperti corsi rivolti all'addestramento, alla qualificazione, al perfezionamento e alla rieducazione professionale dei disoccupati. In genere, si è avuto modo di constatare che la maggior parte dei disoccupati che hanno frequentato con risultato positivo tali corsi hanno trovato agevolmente occupazione. Tuttavia si può asserire che i corsi hanno avuto risultati solo parzialmente soddisfacenti:

a) per la scarsa iscrizione e frequenza da parte dei disoccupati (solo 8-10% dei disoccupati appartenenti al settore della mano d'opera generica ha partecipato ai corsi);

b) per l'insufficienza del compenso giornaliero corrisposto ai partecipanti; il che, non di rado, ha spinto i disoccupati pressati da esigenze di carattere familiare a trascurare i corsi;

c) per la deficienza degli stanziamenti per materiali necessari all'insegnamento;

d) per la relativa brevità dei corsi;

e) per il carattere precipuamente assistenziale attribuito, di frequente, ai corsi.

Una riforma dell'organizzazione dei corsi, con la rimozione dei motivi di carattere negativo sopra indicati, e volta a migliorarne il rendimento, potrebbe

contribuire a risolvere il difficile problema della qualificazione e specializzazione professionale. In effetti, senza provvedimenti idonei a colmare le lacune della preparazione professionale dei giovani lavoratori, ci si troverà, fra qualche anno, di fronte ad una grave scarsità di operai specializzati e qualificati, con effetti negativi sulla produttività in generale.

Vi sono in Genova scuole aziendali che preparano ottimi operai qualificati: la «Scuola Internazionale per Apprendisti di Calcinara», che svolge corsi triennali che consentono la qualificazione annuale, nel campo metalmeccanico, di 150 allievi; la «Scuola Edile Genovese», che svolge corsi pratici, mediante la esecuzione di opere, per la qualifica di muratori; la «Scuola Grafica Genovese», ecc. Tali scuole integrano efficacemente i numerosi corsi di addestramento dell'I.N.A.P.L.I. (Istituto Nazionale per l'Addestramento e il Perfezionamento dei Lavoratori dell'Industria), dell'E.N.A.L.C. (Ente Nazionale Addestramento Lavoratori Commercio) o sussidiati dai « Consorzi provinciali di istruzione tecnica ». Nel 1956 sono stati organizzati 93 corsi per disoccupati, a cui hanno partecipato 1.826 lavoratori, per 188.557 giornate di presenza: nel 1955 le giornate di presenza sono state 309.789 per 684 lavoratori, e 212 corsi normali, a cui hanno partecipato 5.175 lavoratori, per 295.664 giornate di presenza: nel 1955 le giornate di presenza sono state 566.065 per 5.038 lavoratori.

Il problema della specializzazione operaia potrà trovare più facile soluzione man mano che verranno attuate le disposizioni in tema di apprendistato (di cui alla legge 19 gennaio 1955) e verranno emanati provvedimenti idonei a facilitare l'assunzione da parte di piccole e medie imprese, di lavoratori che desiderino ottenere una migliore qualificazione professionale.

10. Non sembra che possa farsi grande assegnamento sull'emigrazione verso l'estero ai fini della riduzione delle difficoltà nel mercato di lavoro. Del resto, lo stesso invito all'emigrare è discutibile. È vero che l'operaio disoccupato che emigra alleggerisce il mercato del lavoro, ma è vero anche che per la collettività l'emigrazione di un operaio non è sempre un vantaggio. E non lo è in modo particolare nei casi in cui l'operaio emigrato non riesca a inviare i risparmi in patria e nei casi in cui l'emigrazione sottragga operai altamente specializzati.

Le cifre mostrano, peraltro, che l'emigrazione ligure non ha grande importanza.

Nel 1956 sono espatriati 1.406 lavoratori (più 358 familiari), quasi esclusivamente qualificati e specializzati, e appartenenti in prevalenza all'industria metalmeccanica. I paesi verso i quali si sono diretti tali emigrati sono la Svizzera (747), la Francia (409), gli Stati Uniti (37), l'Australia (26), il Belgio, l'Olanda, la Svezia e la Germania.

11. Le previsioni di sviluppo economico della Liguria sono, in complesso, buone.

Nel campo agricolo i provvedimenti attesi ridurranno alcune delle attuali difficoltà, ma difficilmente provocheranno un aumento delle culture e più ampie possibilità di occupazione.

Nel settore industriale si prevedono altri ridimensionamenti e riconversioni: le tendenze generali in atto lasciano presumere che gli effetti negativi sull'occupazione saranno modesti e temporanei, mentre la modernizzazione degli impianti legittima migliori previsioni circa l'ulteriore sviluppo dell'attività produttiva. Se la qualificazione della mano d'opera migliorerà non v'è dubbio, infatti, che l'occupazione avverrà con facilità, dato che il mercato del lavoro ha una reale flessibilità: al riguardo è bene ricordare che nel corso dell'ultimo decennio esso ha riassorbito ben 22 mila licenziati.

I più ampi sviluppi si attendono, nel settore dei trasporti e delle comunicazioni. I miglioramenti dei traffici regionali, interregionali ed internazionali, ed in particolare quelli marittimi, sono auspicati da tutti gli ambienti liguri e produrranno risultati favorevoli per tutta l'Italia settentrionale.

La Liguria è una regione legata strettamente alle vicende economiche dei territori limitrofi. Le modifiche di tendenza, a breve o a lungo termine, che si verificheranno in tali territori avranno, sulla sua espansione economica, effetti di certo più notevoli di quelli derivanti da provvedimenti suggeriti o richiesti per ragioni d'indole locale.



EDITO DAL SERVIZIO PUBBLICAZIONI DELLE COMUNITA' EUROPEE

2034/3/58/1

