

Appendice

Le posizioni di monopolio, gli antichi privilegi e gli investimenti soprattutto nel settore urbanistico-residenziale hanno di fatto, a Genova, penalizzato il deciso avvio delle infrastrutture territoriali necessarie ad un Porto competitivo . . .

I dati raccolti negli articoli allegati sono stati desunti da una Ricerca del Ministero della Marina Mercantile effettuata nel 1983 e dagli atti di alcuni convegni pubblici svolti nel 1984 dal Partito Repubblicano Italiano in materia di infrastrutture territoriali.

... brevi note da una "rassegna stampa" ...

Le difficoltà dalle quali oggi la città di Genova - *assieme al suo retroterra* - e' oppressa vanno ricercate in un passato non tanto lontano dove erano favorite le **posizioni di monopolio** e trascurate le iniziative tese ad una effettiva **integrazione territoriale** del sistema portuale.

A testimonianza di ciò riportiamo - *come rassegna stampa* - due articoli che, nel richiamare il clima dell'epoca, riteniamo significativi per meglio intendere il dibattito odierno sui collegamenti ferroviari fra Genova e il suo retroterra.....

Oltre i Giovi



LE CIFRE DI UN DISASTRO

La salvezza del Porto
è sviluppo del "Novese"

Le colpe della situazione del porto di Genova sono imputabili a molti fattori, ma, insieme a tutti gli errori politici e amministrativi, una delle cause fondamentali sembra essere il "meccanismo perverso" dell'organizzazione del lavoro e la sua retribuzione, che attraverso l'istituzione del salario garantito

sostanzialmente sgancia il livello retributivo dal lavoro effettivamente prestato.

Una ricerca del Ministero della marina mercantile effettuata nell'83 ha rilevato che a Genova un lavoratore delle merci varie con una media di 8,8 giornate di lavoro percepisce mensilmente 1.620.000 lire lorde. I dati degli altri settori non si allontanano molto da queste cifre. A ciò si aggiunge il fatto che una squadra per i containers è formata da 24 uomini contro i 14 della media mediterranea e i 6 o 7 del nord d'Europa. La "compagnia unica" è sotto di 244 miliardi.

Per il consorzio autonomo del porto poi il deficit previsto per l'84 è di 84 miliardi, più 63 per liquidazioni da pagare, più 61 di debiti verso banche, più 42 verso l'INPS. E c'è una curiosità: la Guardia di Finanza ha accertato che tra il '78 e l'82 sono stati spesi 40 miliardi per straordinari nonostante la nota esuberanza di personale . . .

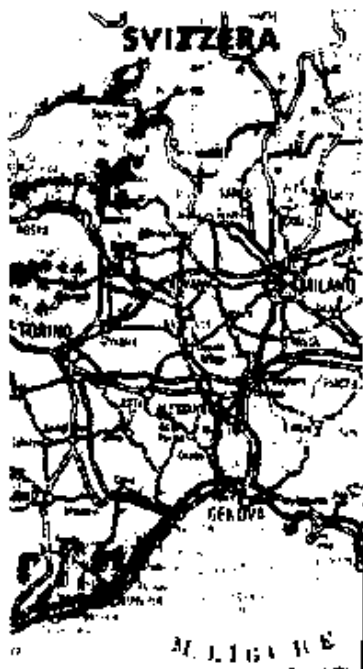
Mauro Casanova

fonte: **l'inchiostro fresco** Marzo 1984
numero "zero" - voce di informazione
del circolo culturale "F.lli Rosselli"
di Novi Ligure

Se il porto era retaggio di un sistema politico che manteneva **antichi privilegi**, non da meno erano le **infrastrutture** viarie e ferroviarie che di fatto non venivano concretamente approntate nel contesto generale della città, la quale - *grazie ad un Piano Regolatore che prevedeva insediamenti per 5 milioni di abitanti* - continuava ad espandersi con insediamenti **urbanistico-residenziali** che poi avrebbero creato una vera e propria **muraglia** alle spalle dello scalo marittimo.....

Dai congressi repubblicani di Genova e di Vercelli una proposta per l'entroterra ligure

In due congressi repubblicani tenutisi il 25 marzo a Vercelli con Giorgio La Malfa ed a Genova con Spadolini, è



emersa l'esigenza di rilanciare i porti Liguri, di Genova in particolare, e di razionalizzare per non dire di reinventare il loro rapporto con l'entroterra piemontese

A Vercelli si è discusso sulla necessità vitale di disporre di un autoporto adeguato che faciliti i collegamenti merci.

E' stato fatto notare che il riso, principale fonte di ricchezza in quella zona, viene spedito per il 70% via Ravenna (a 600 km.) e solo per il 30% via Savona, penalizzando il porto di Genova che dista appena 115 km. In questo quadro Giorgio La Malfa ha vivamente auspicato che una visione più coraggiosa ed una più razionale gestione degli Interessi comuni possano finalmente superare i ristretti orizzonti provinciali.

Questo è anche il criterio politico che occorre adottare per la zona di Novi, che essendo situata nelle immediate vicinanze dei porti liguri, ne dovrebbe essere la prima naturale fornitrice di servizi e di area.

A Genova il Segretario provinciale Angelo Ghiglione ha lamentato che "l'irizzazione" della città ha contribuito ad addormentarne lo spirito imprenditoriale. Ha invece difeso con fermezza i Cantieri.

Constatando che le passate amministrazioni hanno previsto ben poco del disastro che si stava abbattendo sulla città; ha citato una frase di Ugo La Malfa: "Chi fa politica ha un solo dovere: quello di prevedere" ed ha ricordato che già 10 anni fa il P.R.I. aveva segnalato i pericoli di un facile aumento delle tariffe portuali, provocando addirittura una crisi della Giunta.

Indubbiamente con queste iniziative il P.R.I. viene a porsi come promotore delle esigenze di sviluppo di una vasta area, estendentesi da Genova al Piemonte fino alla Svizzera, bisognosa di servizi rapidi ed infrastrutture veramente efficienti e puntuali.

Franco Fossati

Membro del Diret. Prov.le P.R.I.

fonte: **l'inchiostro fresco** Marzo 1984
numero "zero" - voce di informazione
del circolo culturale "F.lli Rosselli"
di Novi Ligure