

STORIA ECONOMICA

ANNO II - FASCICOLO I



Edizioni Scientifiche Italiane

SOMMARIO

ANNO II (1999) - N. 1

Articoli

- I. BATTISTINI, *Un albero nella storia dell'agricoltura italiana: il gelso (sec. XVI-XVIII)* pag. 5
- M. DORIA, *Il trasporto pubblico a Genova dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale. Regole, capitali, tecnologie* » 37
- M. PAVAN, *Le Casse di risparmio postali in Italia dalle origini alla prima guerra mondiale* » 85

Ricerche

- M.C. MELITA, *Il Regno a Napoli e le violazioni del Blocco continentale* » 113

Problemi

- L. DE ROSA, *Un nuovo approccio alla storia dei Ducati sulla costa tirrenica* » 173

Recensioni

- P.L. BASSIGNANA - A. CASTAGNOLI - M. REVELLI (a cura di), *Storia fotografica dell'industria automobilistica italiana. Dal fordismo al postfordismo* (Daniele Manetti) » 191
- P. BATTISTINI, *Gelsi, bozzoli e caldaie. L'industria della seta in Toscana tra città, borghi e campagne (sec. XVI-XVIII)* (Idamaria Fusco) » 193
- P. PECORARI, *La lira debole. L'Italia, l'Unione Monetaria Latina e il "bi-metallismo zoppo"* (Gaetano Sabatini) » 196
- C. TORE, *Il regno di Sardegna nell'età di Filippo IV. Centralismo monarchico, guerra e consenso sociale (1621-1630)* (Francesco D'Esposito) » 201

IL TRASPORTO PUBBLICO A GENOVA DALLA METÀ DELL'OTTOCENTO ALLA PRIMA GUERRA MONDIALE. REGOLE, CAPITALI, TECNOLOGIE

1. *La città che cambia*

1.1. Città e infrastrutture urbane

“Città dell’era ferroviaria e del tram, dell’era del vapore e del gas, di una società talvolta inquieta, talvolta compiacente, che si muove, non senza goffaggini e incertezze, verso una maggiore democrazia”: così Asa Briggs in un suo classico studio dedicato alle città britanniche dell’epoca vittoriana coglie il nesso fra innovazione tecnologica e sistema di trasporto, fra trasporti e società urbana, una realtà che muta tanto nel paesaggio quanto nelle sue dinamiche sociali e politiche¹. E tale mutamento rimanda al processo di industrializzazione, alla sua accelerazione-diffusione di tardo Ottocento, la cosiddetta “seconda rivoluzione industriale”, che ha nelle aree urbane che si dilatano il proprio epicentro; industrializzazione e urbanesimo sono aspetti essenziali della “modernizzazione” delle società occidentali tra il XIX e il XX secolo². La città è a un tempo teatro ed effetto della “modernizzazione”: la sua espansione si accompagna all’articolarsi delle sue funzioni, a una progressiva “specializzazione funzionale” delle sue parti, a una diversa dislocazione e distribuzione della popolazione sul territorio, a nuove forme di mobilità delle persone³. Perché questo complesso “meccanismo fisico” viva,

¹ A. BRIGGS, *Città vittoriane*, Ed. Riuniti, Roma 1990 (ed. originale 1963), p. 9.

² Sulle fortune e il significato del concetto di modernizzazione vedi L. GALLINO, “Modernizzazione” in *Dizionario di sociologia*, Utet, Torino 1978 e A. MARTINELLI, *La modernizzazione*, Laterza, Roma-Bari 1998.

³ Per una riflessione generale sulle trasformazioni delle aree urbane in Italia vedi L. GAMBI, “Da città ad area metropolitana”, in *Storia d’Italia*, vol. 5, tomo I, *I documenti*, Einaudi, Torino 1973.

sono necessari servizi, reti infrastrutturali, le indispensabili nervature della città moderna⁴.

Il concetto di infrastruttura è relativamente recente, essendo stato impiegato correntemente dagli economisti a partire dagli anni Sessanta del Novecento, e può riferirsi all'insieme di infrastrutture materiali, definite da Albert O. Hirschmann "social overhead capital", che erogano quei servizi di cui abbisogna l'attività economica: un'accezione ampia comprendente i sistemi educativo, sanitario, dei trasporti e delle comunicazioni, dell'approvvigionamento idrico ed energetico⁵. Campi diversi che implicano differenti problematiche storiche ed economiche. È utile dunque delimitare l'oggetto dell'analisi: in questo studio l'attenzione sarà rivolta al sistema di trasporto pubblico urbano a Genova dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale⁶.

Il trasporto urbano è segnato da rilevanti novità tecnologiche già nel XIX secolo. All'inizio degli anni Trenta le prime tranvie a cavalli sono introdotte a New York e New Orleans ma la loro diffusione, successiva all'adozione nel 1852 delle rotaie scanalate e all'impianto di binari che non siano più alti del piano stradale, è rapida dopo la metà del secolo: negli anni Sessanta le tranvie a cavalli hanno ormai sostituito gli omnibus nelle principali città statunitensi. Più tardiva, ma non di molto, la comparsa dei tramways a cavalli in Europa: al 1873-1875 risalgono le concessioni tranviarie per Parigi, Le Havre, Marsiglia; qualche anno prima si avvia il servizio a Berlino (1865), Amburgo (1866) e Stoccarda (1868); nel 1881 sono in esercizio 5 linee a Milano⁷.

⁴ Louis Wirth li indica sinteticamente in "1) servizi pubblici: acqua, gas, elettricità; 2) mezzi di comunicazione: telefono, poste e telegrafi, vetture tranviarie, autobus, automobili; 3) strade e fognature" (L. WIRTH, *Bibliografia della comunità urbana*, in R. E. PARK, E.W. BURGESS, R.D. MC KENZIE, *La città*, Comunità, Milano 1967, (ed. originale Chicago 1925).

⁵ P. HERTNER, *Infrastrutture urbane e politica municipale tra Otto e Novecento. Nota introduttiva*, in "Passato e presente", 25, gennaio-aprile 1991, pp. 45-46.

⁶ Sull'argomento è di utile consultazione, per l'ampia selezione di materiale documentario proposta, il volume pubblicato a cura dell'Azienda Municipalizzata Trasporti di Genova (AMT), *Storia del trasporto pubblico a Genova*, Sagep, Genova 1980; il lavoro di E. CAPELLI, F. GIMELLI, M. PEDEMONTI, *Trasporto pubblico a Genova fra cronaca e storia*, De Ferrari, Genova 1991, ne costituisce un approfondimento. Le pagine che seguono rappresentano il primo risultato di una ricerca in corso sulle infrastrutture urbane a Genova tra la metà dell'Ottocento e il 1914, che analizza la storia delle infrastrutture a rete (trasporto pubblico urbano, distribuzione ed impiego del gas e dell'elettricità, approvvigionamento idrico) caratterizzate da processi di innovazione tecnologica e destinate all'erogazione di beni e servizi dietro corrispettivo di un pagamento da parte del consumatore-utente.

⁷ J.P. MC KAY, *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Eu-*

A partire dal momento in cui si affermano le tranvie a cavalli, anche nel campo del trasporto urbano come in generale nel settore delle infrastrutture l'avvio e la gestione del servizio si caratterizzano per una alta intensità di capitale e per costi fissi piuttosto rilevanti: è dunque necessario che il servizio sia abbastanza esteso per consentire quelle economie di scala indispensabili per una gestione redditizia; allo stesso tempo l'estensione della rete deve essere realizzata valutando con estrema attenzione l'ampiezza del bacino d'utenza che si va a raggiungere, perché l'uso del mezzo deve essere tale da compensare costi d'investimento e spese di gestione sostenuti. Come è stato osservato, "nella maggior parte dei casi i progetti sono caratterizzati da una lunga fase di "gestazione" prima e di sfruttamento dopo"⁸.

Tali elementi spiegano le strategie delle imprese private o della pubblica amministrazione: le prime sono obbligate a muoversi con prudenza e a pretendere che le concessioni loro rilasciate abbiano una notevole durata; la seconda deve conciliare le esigenze della economicità di gestione dell'impresa con i bisogni della collettività. Talvolta si ritiene che non sia possibile raggiungere un soddisfacente equilibrio tra questi due aspetti della questione e si opta per un intervento pubblico diretto. Le considerazioni appena esposte debbono essere tenute a mente anche quando si ragiona sul rapporto tra sviluppo urbano e crescita ed estensione della rete infrastrutturale, alla ricerca di nessi causali tra l'uno e

rope, Princeton 1976, pp. 13-17; C. PAVESE, *Dall'impresa privata all'azienda pubblica fra opportunità tecnologiche ed esplosione urbana: i primi settant'anni del trasporto pubblico milanese (1861-1931)*, in A. MANTEGAZZA. C. PAVESE, *L'ATM di Milano 1861-1972. Un secolo di trasporto pubblico urbano tra finalità pubbliche e vincoli di bilancio*, Angeli, Milano 1993, p. 57. Su singoli *case-studies* dedicati alla storia dei trasporti urbani vedi anche i saggi pubblicati in "Storia urbana", III, n. 7, gennaio-aprile 1979 di V. BALZAROTTI BARBIERI, *Nascita e sviluppo dei trasporti pubblici milanesi, 1860-1900*; G. TREVISINI, *Il problema del traffico e dei trasporti nell'area urbana milanese, 1900-1948*; F. TOMASETTI, *Trasporti pubblici nella città e nel territorio di Firenze, 1860-1915*; e ancora G. BEZZI, *La costruzione della rete tramviaria in provincia di Bologna, 1880-1900*, in "Storia urbana", V, n. 17, ottobre-dicembre 1981, e F. CONTI, *Infrastrutture urbane e politica municipale tra Otto e Novecento: il caso di Livorno*, in "Passato e presente", 25, gennaio-aprile 1991; svolge un'analisi generale di più lungo periodo P. BATTILANI, *Limiti e vantaggi della mano pubblica: il trasporto collettivo in Italia in una prospettiva di lungo periodo*, in "Rivista di storia economica", n.s. XIV, aprile 1998.

⁸ P. HERTNER, *Infrastrutture*, cit., p. 46. Al testo di Hertner si rimanda per le riflessioni sulle caratteristiche generali del settore delle infrastrutture. Sulle problematiche economiche della gestione di imprese di trasporto pubblico urbano vedi R. FERRARA, *Problemi e prospettive dei trasporti in Europa*, Nuova Mercurio, Milano 1959 e il recente Società Italiana degli Economisti dei Trasporti, *Il trasporto pubblico locale*, Ecig, Genova sd (ma 1999).

l'altro fenomeno: schematizzando si potrebbe dire che l'impresa privata realizza le linee laddove è certo un loro remunerativo uso da parte della popolazione, mentre l'amministrazione pubblica può anche decidere di estendere la rete in vista di una futura e pianificata espansione della città.

L'alta intensità di capitale caratterizzante le infrastrutture urbane e la "variabile tecnologia" contribuiscono a selezionare i soggetti privati operanti nel settore. Possibilità di disporre di un adeguato capitale iniziale e garanzia di successivi congrui flussi di finanziamento divengono requisiti essenziali per le imprese: in tale prospettiva si colloca e in buona misura si spiega la presenza dominante di aziende e capitali esteri nella storia delle infrastrutture urbane di un paese *second comer* quale l'Italia, in generale, e in quella del trasporto pubblico urbano genovese, in particolare, una storia da leggersi anche con gli strumenti analitici offerti dalla *business history*.

Le imprese agiscono in un mercato che da concorrenziale tende a divenire oligopolistico o monopolistico, di pari passo con l'estendersi delle reti e la loro integrazione. Il trovarsi di fronte a "monopoli naturali" sollecita risposte tanto da parte della teoria economica⁹ quanto della pubblica amministrazione. Proprio ciò che avviene nel settore dei servizi pubblici mal si adatta al modello dell'equilibrio economico di radice walras-paretiana: la questione del "monopolio naturale" così come quella del modo ottimale di rispondere ai bisogni della collettività accende la discussione sui rapporti tra iniziativa privata e intervento pubblico. Diviene vivace, sul finire dell'Ottocento e ancor più nel nuovo secolo, il dibattito sul ruolo dei comuni, sulle forme del loro intervento, sulla possibilità di municipalizzare i servizi: ne sono protagonisti i so-

⁹ Esempari per lucidità e chiarezza sono le pagine dedicate al problema da Luigi Einaudi che rileva come "esistono monopoli i quali hanno cause che, in contrasto a quelle artificiali, si possono chiamare naturali: le ferrovie, le industrie elettriche, le imprese di gas, luce, di illuminazione, di acqua potabile, di tranvie e simili. Non è la legge, ma la necessità economica, una necessità quasi fisica che crea qui il monopolio". Infatti "la concorrenza in una stessa città e negli stessi rioni di molte tranvie, di molte imprese di acqua potabile, o di gas o di luce elettrica ... non è possibile e, se tentata, non dura. Siccome qui il monopolio si può dire quasi naturale, non lo si può abolire, e bisogna regolarlo. Lo Stato interviene per fissare le tariffe massime, il genere dei servizi, ovvero può decidersi ad esercitare lui stesso l'industria monopolistica, facendosi rimborsare il puro costo". Lo Stato, i comuni, le province, l'ente pubblico in genere, sono chiamati "a scalzare i monopoli naturali", "a creare un surrogato al monopolio privato, a costituire una alternativa ad esso". Diversi sono infine i modi per realizzare tale alternativa: "esercizio diretto o esercizio per delegazione? Concessione a tempo lungo o breve? A tempo fisso o indeterminata?". E con quali forme di controllo pubblico? (L. EINAUDI, *Lezioni di politica sociale*, Einaudi, Torino 1977, pp. 35, 69-72).

sialisti che, attenti alle esperienze estere dei fabiani britannici e della socialdemocrazia tedesca, già nel loro programma del 1892 indicano la municipalizzazione dei pubblici servizi come obiettivo da raggiungere; ma anche studiosi di orientamento liberale quali Riccardo Bachi e Attilio Cabiati affrontano senza pregiudizi la questione che assume una valenza strategica nelle idee del “municipalismo sociale” di matrice cattolica¹⁰; e la discussione non manca di coinvolgere il mondo politico e le amministrazioni locali genovesi¹¹.

1.2. Economia, demografia, e espansione urbana a Genova

A Genova l'esigenza di una più moderna rete infrastrutturale è strettamente collegata al processo di crescita e trasformazione che la città conosce a partire dagli anni Cinquanta dell'Ottocento. Una fase economica favorevole, il definirsi di una alleanza strategica tra il governo torinese e l'establishment economico genovese, l'attivismo e le capacità di un uomo come Camillo Benso di Cavour sono fattori che concorrono a stimolare un ambiente che nella prima metà del secolo non aveva dimostrato un particolare dinamismo: segnali di novità sono l'inaugurazione delle ferrovie Torino-Genova (1853) e Genova-Voltri (1856), l'avvio di linee di navigazione sovvenzionate che fanno capo a un personaggio della caratura di Raffaele Rubattino, le prime significative presenze di una nuova industria meccanica (nel 1853 si costituisce l'Ansaldo che rileva uno stabilimento già operante da alcuni anni a Sampierdarena, contemporaneamente si sviluppa l'officina genovese dei fratelli Orlando)¹².

¹⁰ Vedi G. SAPPILLI, *Comunità e mercato. Socialisti, cattolici e “governo economico municipale” agli inizi del XX secolo*, Il Mulino, Bologna 1986; A. BERSELLI, F. DELLA PERUTA, A. VARNI (a cura di), *La municipalizzazione in area padana. Storia ed esperienze a confronto*, Angeli, Milano 1988; C. ROTONDI, *La municipalizzazione tra le due guerre: un soggetto anomalo nel governo dell'economia*, in G. BIGATTI, A. GIUNTINI, A. MANTEGAZZA, C. ROTONDI, *L'acqua e il gas in Italia. La storia dei servizi a rete, delle aziende pubbliche e della Federgasacqua*, Angeli, Milano 1997.

¹¹ Vedi L. GARIBBO, *I ceti dirigenti tra età liberale e fascismo*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'unità ad oggi, La Liguria*, Einaudi, Torino 1994, e F. MAZZANTI PEPE, *L'amministrazione del comune di Genova tra '800 e '900*, Isap-Giuffrè, Milano 1998.

¹² G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, vol. I, *Le premesse (1815-1882)*, Giuffrè, Milano 1969, pp. 105-202; M. DORIA, *Ansaldo. L'impresa e lo Stato*, Angeli, Milano 1989; G. DORIA, *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino 1839-1881*, Marietti, Genova 1990; V. CASTRONOVO (a cura di), *Storia dell'Ansaldo I. Le origini 1853-1882*, Laterza, Roma-Bari 1994; per una visione di sintesi delle trasformazioni dell'economia genovese nei secoli XIX e XX vedi M. DORIA, *Genova: da polo del triangolo industriale a città in declino*, in “Atti

La svolta che segna l'affermarsi di un particolare modello di sviluppo per l'area genovese avviene però negli anni Ottanta. Sono determinanti gli indirizzi di politica economica dei governi della Sinistra storica: l'obiettivo dell'industrializzazione del paese è perseguito con l'adozione di vari provvedimenti legislativi, dalla legge di sostegno alla cantieristica alle convenzioni ferroviarie che privilegiano i produttori nazionali negli acquisti effettuati da parte delle società concessionarie (1885), dalle tariffe protezionistiche (1878 e 1887) a una politica delle commesse pubbliche che fa delle forze armate generosi clienti dell'industria privata¹³. Si crea così un quadro favorevole per scelte di investimento che privilegiano settori quali il siderurgico, il navalmeccanico legato alle forniture statali, il cotoniero e il saccarifero. Nello stesso periodo si consuma la crisi della marineria velica, tradizionale asse portante dell'economia di Genova, di fronte all'ormai evidente e ineluttabile affermazione della navigazione a vapore. Il ceto armatoriale genovese opera un rilevante trasferimento di capitali dal comparto marittimo a quei rami dell'industria che, grazie ai provvedimenti governativi, possono garantire più sicuri margini di profitto.

Dagli anni Ottanta dell'Ottocento alla prima guerra mondiale la crescita dell'apparato manifatturiero genovese è costante. E di tale crescita sono individuabili certi tratti caratterizzanti: sono privilegiati gli investimenti in settori protetti, con impianti localizzati in Liguria (è il caso degli stabilimenti costieri siderurgici che possono approfittare dei vantaggi del rifornimento via mare di carbon fossile e anche di rottame) o fuori di essa (zuccherifici e cotonifici); la dipendenza dalle commesse pubbliche, segnatamente militari, è accentuata.

Il "censimento degli opifici e delle imprese industriali" del 1911 fotografa i cambiamenti avvenuti nel settore secondario nell'arco di un trentennio. Gli addetti all'industria nel circondario di Genova sono 84.462 (+32.649 rispetto agli occupati in attività manifatturiere rilevati dal censimento della popolazione del 1881)¹⁴. In tale realtà urbana si è ormai

della Società Ligure di Storia Patria", n. s. XXXVII, fasc. II, Genova 1997; G. FELLONI, *Il ruolo dell'industria nell'economia genovese tra il secolo XVIII e il XX*, in G. FELLONI, *Scritti di storia economica*, vol. II, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", n.s., XXXVIII, fasc. II, Genova 1999.

¹³ Vedi: V. CASTRONOVO, *Storia economica d'Italia dall'Ottocento a oggi*, Einaudi, Torino 1995, pp. 65-68; P. CAFARO, *La transizione tra difficoltà ed adeguamento (1878-1896)*, in S. ZANINELLI (a cura di), *L'Ottocento economico italiano*, Monduzzi, Bologna 1993, pp. 422-431.

¹⁴ 30.250 persone sono impiegate nel settore metalmeccanico, 20.411 nei comparti che utilizzano prodotti agricoli, della caccia e della pesca, 16.005 nel tessile, che ha quindi definitivamente perduto il suo primato. Nel complesso si tratta di un mondo urbano e industriale, come dimostra il numero di quanti lavorano nel secondario ogni

delineata la diversità tra il centro, il comune di Genova nella sua circoscrizione dell'epoca, dove pure sono ancora localizzate molte officine specie di medie e piccole dimensioni, e la sua periferia operaia e industriale, i comuni limitrofi, amministrativamente autonomi sino al 1926.

Nel circondario prevalgono ancora le lavorazioni tessili, mentre si addensano nell'area urbana i metalmeccanici, come pure gli occupati nell'industria chimica. Forte è la loro concentrazione nei comuni di Sampierdarena e Sestri Ponente, dove sono situati alcuni dei più importanti stabilimenti dell'Ansaldo e dell'Odero; nei suddetti comuni è anche elevata l'incidenza sul totale degli occupati di quanti prestano la loro attività in aziende con più di 10 addetti, indice della presenza di un tessuto propriamente industriale e poco caratterizzato dal permanere diffuso di laboratori artigiani¹⁵.

Tabella 1 – *Addetti all'industria nell'area genovese al censimento 1911*¹⁶

Comune Genova (confini attuali)	77.373
Provincia Genova (confini attuali)	90.694
Genova (confini 1911)	37.912
Sampierdarena (confini 1911)	10.227
Sestri Ponente (confini 1911)	9.130
Voltri (confini 1911)	3.617
Cornigliano (confini 1911)	3.377
Rivarolo (confini 1911)	3.428
Bolzaneto (confini 1911)	2.261

La corsa agli armamenti d'età giolittiana e la conseguente ripresa delle commesse pubbliche danno nuovo slancio a un mondo produttivo che può superare la crisi del 1907 e appare sempre più segnato dalla cen-

mille abitanti nei comuni (confini dell'epoca) del Genovesato: 143 a Genova, 150 a Rivarolo, 229 a Bolzaneto, 231 a Voltri, 233 a Cornigliano, 245 a Sampierdarena, 424 a Sestri Ponente. Per un confronto con gli altri vertici del triangolo industriale, gli occupati nel secondario ogni mille abitanti sono 225 nel comune di Torino, 255 a Milano (ma 528 a Sesto San Giovanni). Vedi Ministero di agricoltura, industria e commercio (MAIC), *Censimento degli opifici e delle imprese industriali al 10 giugno 1911*, vol. V, Roma 1916, pp. 30-31.

¹⁵ Gli occupati in imprese con più di 10 addetti sono 9.108 su 10.227 a Sampierdarena (4.430 su 5.067 nel settore metalmeccanico), 8.646 su 9.130 a Sestri Ponente (6.653 su 6.722 nello stesso settore). Nel comune di Genova ammontano invece a 22.550 su 37.912 (7.491 su 10.032 sempre nel metalmeccanico). (MAIC, *Censimento cit.*, vol. I, Roma 1913, pp. 105, 241; vol. III, Roma 1914, pp. 28-31).

¹⁶ Elaborazioni da MAIC, *op. cit.*, vol. I, Roma 1913, pp. 104-105, 241.

tralità dell'industria pesante. Questa "monocoltura industriale" si rafforzerà negli anni della prima guerra mondiale, allorché si assiste a un notevole ingrandimento degli impianti e a una crescita altrettanto consistente dei livelli occupazionali.

Le trasformazioni economiche investono il territorio e contribuiscono a modificare la fisionomia della conurbazione genovese, costituita dal comune di Genova e da numerosi altri comuni minori, anche se talvolta di tutto rispetto per dimensioni demografiche, che sono annessi al capoluogo nel 1874 e nel 1926¹⁷. La conurbazione si presenta come un nastro che si allunga seguendo la costa, con due segmenti, la Val Polcevera e la Val Bisagno, a Ponente e a Levante del centro, protesi verso l'interno. È possibile individuare, anche se tale indicazione non deve interpretarsi in modo rigido e assoluto, le "funzioni" che caratterizzano le 5 grandi zone in cui si suddivide l'intera area urbana: il Centro, che corrisponde alla città storica e si affaccia sul porto, è il cuore direzionale e commerciale, conservando allo stesso tempo un'alta densità residenziale-abitativa; fortemente segnati dalla presenza dell'industria sono il Ponente e la Valpolcevera; residenziale è il Levante così come la Val Bisagno nella sua parte più prossima alla foce del fiume; sempre in Val Bisagno, ma un poco più a monte trovano o troveranno collocazione importanti strutture di servizio per la città (ad esempio il grande cimitero di Staglieno, i macelli, le officine elettriche e del gas)¹⁸.

La crescita demografica è evidente indicatore delle trasformazioni avvenute nel corso di oltre mezzo secolo. La popolazione di Genova è più che raddoppiata tra il 1861 e il 1921.

¹⁷ Nel 1874 al comune di Genova, consistente all'epoca dei suoi storici sestieri (Madalena, Molo, Portoria, Prè, San Teodoro, San Vincenzo) coincidenti ancora in larga misura con l'agglomerato urbano d'età preindustriale, sono annessi alcuni comuni limitrofi situati a Levante e nella bassa Val Bisagno (Foce, Marassi, San Fruttuoso, Staglieno, San Francesco d'Albaro, San Martino d'Albaro). Nel 1926, a completare questo processo d'aggregazione amministrativa vengono inglobati altri 19 comuni (Apparizione, Bavari, Bolzaneto, Borzoli, Cornigliano, Molassana, Nervi, Pegli, Pontedecimo, Pra, Quarto dei Mille, Quinto al mare, Rivarolo, Sampierdarena, San Quirico, Sant'Ilario, Sestri Ponente, Struppa, Voltri). La città di Genova si estende così lungo la costa a Ovest sino a Voltri, a Est sino a Nervi e lungo la Val Polcevera e la Val Bisagno, naturali propaggini dell'area urbana verso l'Appennino, sino a Pontedecimo e Struppa.

¹⁸ Per una riflessione generale sul tema delle "funzioni" e della divisione dello spazio urbano vedi M. RONCAYOLO, *La città. Storia e problemi della dimensione urbana*, Einaudi, Torino 1988 (in particolare i capitoli II e V); per la storia urbanistica di Genova si rimanda a E. POLEGGI, P. CEVINI, *Genova*, Laterza, Roma-Bari 1981, e F. BALLETTI, B. GIONTONI, *Genova 1850-1920. Cultura urbanistica e formazione della città contemporanea*, Fabbiani, Genova 1984.

Tabella 2 – *Popolazione a Genova e Provincia*¹⁹

	Genova Comune (confini attuali)	Genova area metropolitana	Provincia (confini attuali)
1861	241.158	340.473	456.889
1871	260.983	361.299	484.720
1881	288.783	396.559	515.946
1901	377.610	482.802	598.550
1911	465.496	–	686.823
1921	541.562	–	769.894

Osservando la distribuzione e la crescita della popolazione nelle diverse zone urbane (vedi tabella 3) si nota come l'incremento sia meno accentuato nel centro, già densamente popolato alla metà dell'Ottocento. Intensissima è la crescita degli abitanti nei comuni annessi nel 1874, soprattutto nei decenni a cavallo del secolo. L'andamento demografico del Ponente e della Val Polcevera risente degli effetti dell'industrializzazione in quelle zone²⁰.

Tabella 3 – *Popolazione di Genova suddivisa per zone urbane 1861-1921*²¹

	1861	1871	1881	1901	1911	1921
Genova (confini attuali)	241.158	260.983	288.783	377.610	465.496	541.562
Centro (a)	127.986	130.836	135.862	155.939	166.556	179.682
Comuni annessi nel 1874 (b)	24.111	31.400	40.723	63.568	98.977	124.426
Comuni del Ponente annessi nel 1926 (c)	49.634	57.390	65.692	93.732	114.659	136.039
Comuni del Levante annessi nel 1926 (d)	16.041	16.863	18.119	22.305	27.034	30.707
Comuni della Val Bisagno annessi nel 1926 (e)	4.560	4.854	5.225	5.667	7.292	8.334
Comuni della Valpolcevera annessi nel 1926 (f)	18.826	19.640	23.162	36.399	50.978	62.374

(a) confini amministrativi sino al 1873

(b) Foce, San Francesco d'Albaro, San Martino d'Albaro, San Fruttuoso, Marassi, Staglieno

(c) Sampierdarena, Cornigliano, Sestri Ponente, Pegli, Pra, Voltri

(d) Apparizione, Bavari, Quarto, Quinto, Nervi, Sant'Ilario

(e) Molassana, Struppa

(f) Rivarolo, Borzoli, Bolzaneto, San Quirico, Pontedecimo

¹⁹ M. DORIA, *Genova* cit., p. 371. L'attuale area metropolitana coincide geograficamente con il vecchio circondario amministrativo di Genova e rappresenta il territorio dell'attuale provincia senza il comprensorio (prima "circondario") di Chiavari.

²⁰ Comune di Genova Servizio Statistica, *Genova in numeri. Popolazione, abita-*

I dati demografici evidenziano le direttrici dell'espansione della città: esauritasi la fase più intensa dell'urbanizzazione, avviata già alla metà del XIX secolo, delle basse colline che circondano il centro storico, l'amministrazione del comune di Genova punta all'urbanizzazione della zona di Carignano, della piana del Bisagno e della vicina collina di Albaro²².

Queste dinamiche economiche, demografiche e urbanistiche sinteticamente richiamate stimolano e condizionano l'evoluzione del sistema del trasporto pubblico.

2. *Omnibus e tranvie a cavalli. L'età della concorrenza*

2.1. Le prime concessioni

“Un grandioso e generale servizio di vetture omnibus”, funzionale alla mobilità interna alla città e capace di collegarla ai comuni suburbani “i quali per Genova sono come le braccia e le gambe per il corpo umano”: questo è l'obiettivo che la Società del Commercio e dell'industria genovese si propone di realizzare rivolgendosi nell'agosto 1872 al sindaco del capoluogo ligure²³. Le esigenze di mobilità della popolazione della conurbazione genovese sono solo parzialmente soddisfatte dai mezzi in circolazione. Oltre che dai veicoli privati le strade della città sono percorse da un buon numero di vetture cittadine o *fiacres*, tirati da uno o due cavalli: il loro servizio è disciplinato da un regolamento comunale del 1855 che prescrive gli obblighi dei concessionari (ad esempio il pagamento di una lira al mese per cavallo per spese di igiene urbana) e le tariffe delle corse, che devono essere esposte chiaramente all'interno della vettura: una singola corsa all'interno del comune costa lire 1,60 o lire 0,80 a seconda che la vettura sia tirata da due o da un cavallo. Maggiore è il costo per le corse fuori città (4 lire per raggiungere Sampierdarena o S. Fruttuoso in vetture a due cavalli), così

zioni, occupazione attraverso i censimenti, Genova 1995, p. 15. San Francesco d'Albaro conta 12.124 abitanti nel 1881, 29.958 nel 1911; Marassi 6.439 nel 1881, 20.350 nel 1911. Sampierdarena passa dai 16.756 abitanti del 1871 ai 41.802 del 1911; nello stesso arco di tempo la popolazione di Sestri Ponente e Rivarolo cresce rispettivamente da 11.259 a 24.493 abitanti e da 6.858 a 22.874.

²¹ Comune di Genova Servizio Statistica, *Genova in numeri*, cit., p. 15 (nostre elaborazioni).

²² F. BALLETTI, B. GIONTONI, *Genova 1850-1920. Cultura urbanistica*, cit., p. 21. Diverse sono le vicende urbanistiche dei comuni limitrofi all'epoca autonomi. I problemi del traffico e della viabilità assumono comunque anche in quelle realtà un'assoluta rilevanza (Ivi, p. 163 e sgg.).

come più caro è il servizio notturno²⁴. Considerati i prezzi si tratta di un servizio accessibile a una fascia ristretta di utenti, che appartengono al ceto abbiente. Quasi 12.000 persone si avvalgono invece quotidianamente del servizio di trasporto collettivo cui sono adibiti circa 200 omnibus, sulle linee interne al territorio del comune e per i collegamenti con i centri suburbani. In generale gli omnibus appartengono a proprietari che possiedono una sola vettura o, talvolta, a più individui che assieme ne controllano quattro o cinque; fanno eccezione gli omnibus della linea che collega Porta Pila a Porta Lanterna, poste agli estremi di levante e ponente di Genova, appartenenti alla società costituita nel 1867 da Giovanni Battista Villa e Enrico Monticelli, i “pionieri” del servizio di trasporto pubblico urbano nella città²⁵.

I due imprenditori hanno ottenuto proprio nel 1867 la concessione in esclusiva di un servizio giornaliero di omnibus che attraversano Genova. Il decreto che autorizza l'istituzione della linea stabilisce la durata della concessione (9 anni), la sua revocabilità, le modalità di erogazione del servizio: devono essere impiegate 20 vetture, l'intervallo massimo tra le corse non può superare i dieci minuti, cocchieri e conduttori devono indossare un'uniforme, sono previste corse speciali al termine degli spettacoli teatrali e all'arrivo in stazione di certi treni. Il prezzo del biglietto è legato alla lunghezza del tragitto: la tariffa dovuta per ogni tratta è di 10 centesimi e il viaggio da un capolinea all'altro comporta una spesa di 30 centesimi²⁶.

A dimostrazione dell'esistenza di un'esigenza di mobilità ancora largamente insoddisfatta, gli omnibus della linea Porta Pila - Porta Lanterna viaggiano sempre stipati di passeggeri, che fanno ressa alle fermate per salire a bordo sovente senza riuscirvi. Una realtà ripetutamente denunciata dalla stampa cittadina cui appunto la Società del Commercio e dell'industria genovese intende porre rimedio. Nella sua proposta del 1872 si sottolinea la necessità di un servizio, unitario e organico, fornito da un'unica concessionaria, disposta a utilizzare 34 omnibus per le

²³ Archivio Storico del Comune di Genova, Amministrazione Municipale 1860-1910 (d'ora in avanti ASCG), 546/1, lettera 25-9-1872 di Luigi Arduino, direttore della Società del Commercio e dell'industria genovese al sindaco di Genova.

²⁴ ASCG, 546/11, Regolamento per vetture cittadine del 28-4-1855.

²⁵ Delle circa 200 vetture giornalmente in circolazione 173 uniscono Genova ai comuni del circondario. Si calcola che 2.520 passeggeri viaggino ogni giorno sugli omnibus cittadini, mentre 9.276 persone affluiscono in centro servendosi dei mezzi suburbani che si muovono in un'area compresa tra i comuni di Voltri, Bolzaneto, Sori e Bargagli (ASCG 546/9, lettera del 9-8-1872 e 546/7, lettera del 9-11-1872 Società del Commercio e dell'industria genovese al sindaco di Genova).

linee interne e a rilevare gli omnibus suburbani o a coordinare il proprio servizio con i proprietari di questi. Data l'importanza e l'onerosità del progetto – che tra le altre cose “porterebbe dietro a sé l'istituzione di diversi altri servizi pubblici, che ancora mancano nella nostra città, come sarebbero i carri e le pompe funebri, i trasporti di pacchi pieghi e lettere entro la città, gli annunci sul cielo delle vetture, ed altre simili comodità” – è necessario costituire ad hoc una società per azioni che disponga del capitale sufficiente per realizzarlo. Si prevede che il capitale sociale iniziale sia di lire 1.000.000; si ritiene anche indispensabile l'appoggio di un istituto di credito per ottenere il quale bisogna essere certi del consenso della civica amministrazione. Il dialogo col comune per ottenere la concessione definendone le norme procede dunque parallelamente al lavoro che deve portare alla costituzione della nuova impresa.

Per parte sua il sindaco avvia uno scambio di lettere con i colleghi di Torino, Milano e Firenze per acquisire informazioni sulle caratteristiche del servizio degli omnibus nelle altre città²⁷.

Nel 1873 si giunge a un accordo. Nel febbraio di quell'anno si costituisce in Genova la Società Ligure dei Trasporti, con un capitale nominale di lire 1.000.000, delle quali solo 620.000 saranno effettivamente versate alla fine del 1875. Tra i principali azionisti figurano i già ricordati Monticelli e Villa (che detengono azioni rispettivamente per lire 140.000 e 100.000) cui si aggiungono altri 65 sottoscrittori per quote minori di capitale²⁸. Villa e Monticelli hanno ceduto alla nuova società la privativa già accordata loro dal comune. Nel marzo 1873 la giunta municipale delibera di concedere alla Società Ligure dei Trasporti l'esercizio di un servizio generale di vetture omnibus in Genova e per i comuni suburbani. La concessione, sull'esempio di quelle già deliberate da altre amministrazioni, è assai articolata²⁹. Si indicano le linee da attivare (quattro urbane, oltre a quelle “che nella stagione dei bagni, o

²⁶ ASCG 546/7, Decreto del sindaco di Genova del 28-6-1867. La linea esercita da Villa e Monticelli passa per le centralissime vie Carlo Felice, Strada Nuova, Nuovissima e Balbi e ha quattro stazioni: Porta Pila, San Domenico (attuale piazza De Ferrari), stazione ferroviaria Principe, Porta Lanterna. Nel decreto si precisa comunque che resta possibile su tale percorso il transito degli omnibus di imprese già attive su linee di collegamento tra il centro cittadino e alcune zone periferiche o extraurbane (si tratta delle imprese che gestiscono il servizio sulle linee Porta Pila-San Teodoro, piazza Manin-Ferrovia, e dei due omnibus che collegano il comune limitrofo di San Francesco d'Albaro alla stazione ferroviaria).

²⁷ ASCG 546/1.

²⁸ G. Doria, *Investimenti*, cit., vol. I, p. 335.

²⁹ ASCG, 546/11, Delibera della giunta municipale del 4-3-1873.

per l'apertura di nuove strade, si rendessero necessarie e per le quali fosse richiesta dalla Civica Amministrazione", e cinque extraurbane), la frequenza delle corse (ogni cinque minuti all'interno della città, ogni 30 minuti di massima per il servizio extraurbano), il loro prezzo (10 centesimi per tratta per una tariffa totale che non superi comunque le lire 0,40 o 0,50), l'orario del servizio (dalle 8 alle 22 tra novembre e marzo; dalle 7 alle 22 tra aprile e ottobre). La durata della concessione, revocabile in caso di inadempienza agli obblighi assunti da parte della concessionaria o in caso di mancato pagamento delle penali che le possono essere addebitate per responsabilità di eventuali disservizi, è fissata in 29 anni. È fatto inoltre obbligo alla Ligure Trasporti di tenere alcuni omnibus davanti al teatro dell'opera al termine degli spettacoli e di mettere in servizio almeno 30 vetture eleganti non di linea. Si prefigura dunque una complessa rete di linee urbane e suburbane tra esse collegate, con l'obbligo per la concessionaria di studiare gli orari così da rispettare le coincidenze³⁰. Nel ragionare in termini di rete metropolitana si impone la regolamentazione dei diritti, del ruolo e delle esclusive delle varie imprese e dei rapporti tra esse.

Già nelle trattative col comune la Società del Commercio e dell'industria genovese aveva a più riprese ribadito di aspirare alla "concessione del servizio esclusivo" per l'area urbana, dichiarando la propria disponibilità ad acquistare "a prezzo di perizia" gli omnibus suburbani: i conducenti sarebbero stati assunti come dipendenti mentre i proprietari avrebbero potuto divenire azionisti della nuova impresa. Nella concessione del 1873 si afferma che qualora la Ligure Trasporti avviasse l'esercizio di linee suburbane, gli altri omnibus provenienti dalle località nelle quali l'impresa avrà stabilito le sue linee non potranno più stazionare all'interno della città, ma dovranno fermarsi ai margini della stessa pur conservando il diritto di transito per Genova.

Nel 1873 il servizio ha inizio; grazie alla relazione che il consiglio di amministrazione presenta all'assemblea degli azionisti al termine del

³⁰ In Genova saranno attivate le linee Sampierdarena-Porta Pila che passa per via Balbi (con stazioni intermedie a Porta Lanterna, Principe, San Domenico); Sampierdarena-Porta Pila per via Carlo Alberto (con le stesse stazioni intermedie della precedente), San Domenico-Manin "pel rettilineo appena sarà aperto", San Domenico-stazione ferroviaria (linea che sarà obbligatoria solo qualora il servizio all'epoca in funzione esercitato da tale Domenico Devoto dovesse cessare); questi invece i percorsi delle linee extraurbane: Voltri-Sampierdarena (con stazioni a Pra, Pegli, Sestri Ponente e Cornigliano), Sestri-Sampierdarena (Cornigliano), Bolzaneto-Sampierdarena (Rivarolo), Nerviporta Pila (Quinto, Sturla, San Francesco d'Albaro), Doria-Porta Pila (Olmo, San Gottardo, Staglieno, Ponterosso).

primo esercizio è possibile evidenziare gli oneri d'avviamento e le problematiche gestionali dell'impresa. Tra le spese iniziali particolare peso riveste la costruzione dello stabilimento destinato a contenere il materiale rotabile e le scuderie dei cavalli. Poco meno di 200.000 lire sono state investite per rilevare gli omnibus e i cavalli della ditta di Villa e Monticelli e di alcuni altri imprenditori minori e per acquistare vetture di nuova costruzione e più freschi animali da traino. La voce più significativa delle spese d'esercizio è relativa al mantenimento dei cavalli: bisogna prestare attenzione ai prezzi di fieno, carrube e crusca e augurarsi una rapida entrata in funzione delle scuderie di Sampierdarena, il che permetterà di evitare il pagamento del dazio al consumo sulla biada introdotta a Genova. Il problema del personale è affrontato non tanto con preoccupazione per il costo del lavoro quanto con la consapevolezza della difficoltà di una sua efficiente gestione e adeguata qualificazione: infatti si riconosce che "attualmente con quanto si spende, poco si ottiene dal nostro personale, ed esso non è contento, perché non ne ricava il necessario per vivere senza pena". Delicatissima, come per tutte le imprese di vetture omnibus italiane ed estere, è la questione dei "conduttori", gli addetti alla riscossione delle tariffe; per l'impresa è essenziale controllare il numero dei passeggeri saliti a bordo: la Ligure Trasporti adotta il sistema della distribuzione di biglietti staccati dalle matrici, accompagnandolo con ispezioni volanti, ma deve fare i conti con la scarsa abitudine del pubblico a ricevere il biglietto ogni volta che si sale a bordo³¹. Sulla base dei risultati del primo esercizio, conclusosi con

³¹ ASCG, 546/7, Società Ligure di Trasporti. Relazione del Consiglio d'amministrazione all'assemblea generale degli azionisti del 31-1-1874. Per edificarvi uffici, magazzini e scuderie viene acquistata un'area di 18.237 metri quadrati a Sampierdarena (in località Coscia) al prezzo di lire 75.000; la spesa prevista per i lavori, iniziati a ottobre, è di lire 120.000. Nel frattempo sono stati affittati locali ad uso scuderia e rimessa in alcune aree di Genova. Per ciò che concerne il materiale d'esercizio, oltre all'acquisto di vetture e cavalli della cessata Impresa del Servizio Pubblico (di Villa e Monticelli) da utilizzarsi sulla linea Sampierdarena-Porta Pila, sono state commissionate 12 vetture alla ditta Fratelli Macchi di Varese, da costruirsi però a Genova, al prezzo di lire 2.560 l'una; si comprano poi omnibus e cavalli di operatori di Sampierdarena già attivi sulla linea Sampierdarena-Caricamento: nel complesso al 31 dicembre 1873 risultano di proprietà dell'impresa 71 vetture, per un valore a bilancio di lire 112.391, 27 delle quali regolarmente in servizio. Sempre dall'Impresa del Servizio Pubblico sono stati acquistati 64 cavalli a lire 360 l'uno; successivamente ne sono stati comprati altri, "rinnovando" le bestie in peggiori condizioni: alla fine del 1873 si dispone di 172 cavalli, 6 per ogni omnibus in servizio e 10 di riserva, il cui valore a bilancio è di lire 74.113. Altri investimenti in corso o già effettuati riguardano l'ordinazione alla Fratelli Macchi di 25 vetture diverse (calessi, coupé, landò, carrozzelle) che dovrebbero essere in circolazione nel maggio 1874; ci si preoccupa di introdurre un servizio di pompe funebri "ad imita-

un modesto utile di lire 10.033 si formulano più favorevoli previsioni per il 1874, che dovrebbe concludersi con un avanzo di lire 49.190³².

I fatti non confermano però il moderato ottimismo della prima relazione del consiglio d'amministrazione. Nel 1875 si registra una perdita di lire 216.000 e due anni più tardi il capitale sociale è ridotto a lire 300.000. La società viene così rilevata da un gruppo belga che reintegra il capitale, riportandolo a lire 1.000.000. Il nuovo presidente dell'impresa è Luigi Van Hardenberg, rappresentante di interessi finanziari presenti a Genova anche nel settore degli acquedotti³³.

La causa prima delle difficoltà incontrate dall'azienda è da ricercarsi nell'aspra concorrenza esistente nel campo del trasporto pubblico e nella pratica impossibilità di gestire in regime monopolistico le linee. Il servizio avviato con calessi e landò deve essere interrotto a causa delle veementi proteste levate dagli altri proprietari e conducenti di vetture cittadine; né giova all'impresa l'aver fatto circolare i propri "legni" "in occasione dell'ultimo sciopero dei proprietari e conduttori" delle vetture cittadine genovesi, "per far cosa grata alla Municipale amministrazione provocandosi le ire e le ingiurie degli scioperanti ma contribuendo a far cessare lo sciopero": dopo tale intervento la Ligure Trasporti presenta domanda al comune per avere una piazza di sosta per i propri calessi ma non ottiene risposta³⁴.

zione della elegante Milano"; per approfittare poi del traffico portuale l'impresa acquista anche 34 galleggianti da impiegare per lo sbarco e il trasporto del carbone nello scalo, sostenendo una spesa di lire 80.562. Per quanto riguarda i costi di esercizio in sette mesi di attività sono state spese per l'alimentazione dei cavalli 65.413 lire (pari a lire 2,58 al giorno per capo); più contenuti gli altri costi riferibili alle bestie, ferratura e spese veterinarie, valutati sempre nei sette mesi dell'esercizio 1873 in lire 3.562. Le retribuzioni del personale ammontano invece a lire 38.413.

³² Ivi. Per il 1874 a fronte di spese per lire 252.300 (148.700 per l'alimentazione dei cavalli, 77.600 per il personale, 5.000 di fitti, 9.000 per la ferratura dei cavalli, 12.000 di spese generali) si prevedono introiti per lire 301.490 (sulla base dell'introito medio giornaliero di lire 826 registrati nel dicembre 1873 e considerando che d'estate gli incassi arrivano quasi a raddoppiare).

³³ G. DORIA, *Investimenti*, cit., vol. I, p. 335.

³⁴ ASCG, 1786/3, Sentenza del tribunale di Genova del 5-7-1878 in merito alla causa tra la Società Ligure dei Trasporti e il sindaco di Genova. Paradossalmente nel 1880 il sindaco di Genova accusa la Ligure Trasporti di non aver ottemperato all'obbligo di mettere in servizio 30 vetture cittadine. Ha buon gioco il direttore dell'impresa che ricorda come queste siano state ritirate dalla circolazione "dietro istanza dell'autorità municipale, impressionata dai disturbi alla pubblica quiete, dai reclami e dalle recriminazioni che si facevano dai conduttori e dai proprietari delle altre vetture pubbliche". E in un rapporto del capo della polizia municipale si legge che, appena avviato il servizio, la ditta subì "ogni possibile villania da parte dei concessionari di vetture",

Sull'unica linea suburbana in esercizio, che collega Genova e Sampierdarena, viaggiano numerosi gli omnibus dei comuni del circondario; tra il 1874 e il 1877 gli agenti di polizia municipale segnalano ripetutamente litigi, con risse e frustate, tra dipendenti dell'impresa e conducenti degli omnibus suburbani.

E tra i diversi motivi di fastidio per i responsabili della Ligure Trasporti non mancano gli interventi della Società Torinese Protettrice degli animali che protesta per i maltrattamenti cui sono sottoposti dai cocchieri, secondo le testimonianze raccolte, i cavalli degli omnibus. Gli amministratori dell'impresa denunciano "perdite sensibili e sacrifici infiniti"³⁵, e la situazione è destinata a peggiorare ancora quando più aspra diviene la concorrenza.

2.2. Le tranvie a cavalli e il capitale francese

Nel corso del 1875 l'imprenditore di Bruxelles Edouard Otlet avanza richiesta all'amministrazione comunale genovese per ottenere la concessione di una linea di tramways a cavallo che partendo dalla centrale Piazza della Nunziata raggiunga il comune di Sampierdarena, passando sotto il colle di San Benigno grazie a una galleria da costruirsi della lunghezza di circa 250 metri. Da Sampierdarena si diramerebbero due linee: la prima proseguirebbe lungo la costa sino a Pegli, la seconda risalirebbe la Val Polcevera sino a Bolzaneto, con possibile prolungamento verso Pontedecimo. Il progetto presentato da Otlet rappresenta indubbiamente un salto di qualità nella storia del trasporto pubblico urbano genovese: nuova è la tecnologia da adottare, con il posizionamento di binari sui quali possono viaggiare più celermente le vetture, sempre a trazione animale; si ragiona adesso in una prospettiva di area metropolitana, superando la dimensione fondamentale urbana che caratterizzava, con l'eccezione della linea per Sampierdarena, il servizio della Ligure Trasporti: la proposta di Otlet mira infatti a collegare organicamente a Genova i comuni della Val Polcevera e del Ponente che proprio in questo periodo hanno avviato o stanno avviando la loro industrializzazione; si assume la mobilità delle persone sul territorio come un dato ormai strutturale e si prevedono di conseguenza abbonamenti

diversi cocchieri della Ligure vennero malmenati e i passeggeri vennero fatti bersaglio dei "residui del mercato mattinale" (il carteggio è in ASCG, 546/6).

³⁵ ASCG, 546/5, lettera del 12-1-1877 dei consiglieri delegati della Società Ligure dei Trasporti al sindaco di Genova. Sempre in ASCG 546/5 le segnalazioni degli agenti di polizia municipale sugli incidenti tra cocchieri.

individuali semestrali o annuali su tragitti definiti; si tratta inoltre del primo ingresso sulla scena genovese di un imprenditore attivo a livello internazionale: Otlet, che domanda una concessione della durata di 45 anni, controlla imprese che eserciscono i tramways di Praga e dell'Aja e invita l'amministrazione genovese a rivolgersi ai sindaci di tali città per acquisire informazioni sulla sua serietà e affidabilità³⁶.

Che la realizzazione di un sistema di tramways a Genova sia vista con interesse negli ambienti finanziari internazionali è testimoniato anche dalla domanda di concessione inoltrata nello stesso periodo dalla casa parigina Kohn Reinach & C., che ha assunto l'esercizio di tramways in Francia e ha già accordato mutui alle amministrazioni comunali di Milano, Venezia, Firenze, Napoli³⁷. L'attenzione dimostrata da imprese e capitali esteri contrasta con l'assenza e il silenzio degli operatori italiani e genovesi: una relativa arretratezza dell'economia nazionale con una conseguente maggiore difficoltà nel reperire i capitali necessari per operazioni sempre più costose, ma soprattutto una non ancora piena consapevolezza delle opportunità di guadagno offerte dalle infrastrutture urbane e una minore sensibilità alle questioni della modernizzazione della città possono spiegare il ruolo da solitari protagonisti svolto da imprese e imprenditori esteri in queste vicende.

Otlet sviluppa la sua iniziativa ottenendo la concessione per l'impianto e l'esercizio delle linee da parte della giunta municipale di Sampierdarena e della amministrazione provinciale di Genova. Quest'ultima, dietro pagamento di un canone annuo di lire 250, lo autorizza a collocare un binario sulla strada tra Genova e Bolzaneto; la durata della concessione è di 45 anni³⁸. Nel corso del 1876 Otlet non agisce più in

³⁶ ASCG, 1786/2, lettera del 9-10-1875 di Edouard Otlet all'assessore Domenico Elena. Nelle "Norme e condizioni degli abbonamenti sul tramway genovese" si indicano le tariffe annuali e semestrali per i diversi percorsi: sulla linea del Ponente con partenza dalla stazione di Genova Caricamento per Sampierdarena lire 180 (semestrale lire 100), Cornigliano 185 (102), Sestri Ponente 195 (107), Moltedo 200 (110), Pegli 205 (113); sulla linea della Val Polcevera sempre con partenza da Genova Caricamento per Rivarolo 195 (107), Bolzaneto 205 (113), San Quirico 220 (122), Pontedecimo 230 (127). Otlet parteciperà anche alla realizzazione della tramvia a vapore Firenze-Prato completata nel 1880 (F. TOMASETTI, *Trasporti*, cit, p.132).

³⁷ ASCG, 1786/2, lettera del 21-12-1875 della ditta Kohn Reinach & C. al Sindaco di Genova.

³⁸ ASCG, 1786/2, Estratto di atto di sottomissione del 21-3-1876 di Edouard Otlet alla Provincia di Genova. All'articolo 11 dell'atto, nell'ipotesi di più operatori attivi sulla linea si stabilisce che "il concessionario non potrà negare il transito sulle rotaie ai veicoli dei privati e società che prolungassero il binario fino a Pontedecimo, contro un'indennità proporzionata allo sviluppo dell'esercizio".

proprio ma per conto della Compagnie Générale Française des Tramways (d'ora in avanti Francese), una delle maggiori imprese transalpine del settore³⁹. È a nome della Francese, in attesa del decreto governativo che deve autorizzarla a operare nel Regno d'Italia, che egli deposita nel settembre 1876 nelle casse della civica Tesoreria di Genova lire 100.000 a cauzione per i lavori da intraprendersi sulle pubbliche strade; poche settimane prima il consiglio comunale di Genova ha approvato all'unanimità di concedere per 30 anni a Otlet, o ad altra impresa che gli subentri, il permesso di impiantare ed esercire una "ferrovia a cavalli" dalla stazione Principe a Sampierdarena. L'articolato della delibera consiliare genovese è assai più dettagliato rispetto a quello dell'analogo provvedimento assunto dall'amministrazione provinciale, segno questo di come i diversi enti pubblici si comportino in maniera differente nel determinare diritti e doveri di soggetti privati esercenti servizi in regime di concessione. Durata della concessione, cura delle strade e possibilità di realizzare lavori di pubblica utilità, caratteristiche del servizio (frequenza, tariffe, disciplina del personale addetto, tipologia delle vetture), oneri del concessionario: tutto questo viene definito con precisione⁴⁰.

³⁹ ASCG, 1876/2, Compagnie Générale Française des Tramways, Statuto dell'8-12-1876. La società si è costituita nel 1875 a Parigi, forte di un capitale di 10.200.000 franchi, suddivisi in 20.400 azioni del valore di 500 franchi ciascuna. Delle 14.772 azioni attribuite 5960 risultano di proprietà della Banque Française et Italienne, essendo le altre frazionate in quote in numero variabile da alcune decine a diverse centinaia (tra i proprietari, con 338 azioni, figura anche la ditta Kohn Reinach & C.). La Francese ha rilevato le concessioni per l'esercizio delle linee di tramways, già in funzione, di Le Havre, Nancy e Marsiglia e si appresta ad avviare analogo servizio a Orléans e Tours.

⁴⁰ ASCG, 1786/2, Verbale della seduta del Consiglio comunale di Genova dell'1-9-1876. La concessione rilasciata dal Comune di Genova è revocabile qualora risultasse compromessa la pubblica viabilità o sicurezza; il municipio può far sospendere l'esercizio, senza corrispondere alcuna indennità al concessionario, in caso di lavori stradali o alle reti idrica e del gas. Al termine dei 30 anni binari e materiale rotabile debbono essere rimossi a spese del concessionario, lasciando le strade in perfette condizioni, o possono essere acquistati dal comune a prezzo d'estimo; in caso di rinnovo della concessione per altri 30 anni, allo scadere di questo secondo periodo tutto il materiale fisso e mobile diviene gratuitamente di proprietà del municipio. Il concessionario si impegna a pagare, come tassa di occupazione del suolo pubblico, lire 200 per vettura nel primo decennio, lire 400 nel secondo decennio e lire 600 nel terzo. Le vetture, capaci di trasportare 22 passeggeri, dovranno avere una larghezza massima di metri 1,90 e saranno in servizio con orario 6-21 nei mesi tra aprile e ottobre e con orario 7-20 tra novembre e marzo. L'intervallo massimo tra le corse sarà di 15 minuti e il prezzo del biglietto non potrà superare i dieci centesimi a chilometro, fatte salve speciali deroghe autorizzate dal sindaco. Il comune si preoccupa poi di stabilire che è compito del concessionario provvedere alla manutenzione delle strade per una superficie larga metri 2 lungo ogni binario. Il concessionario può in caso di infrazione ricevere multe d'importo

La decisione del consiglio comunale di Genova non pone comunque fine al complesso iter burocratico. Nel novembre 1876 il sindaco del capoluogo polemizza col prefetto, presidente della Deputazione provinciale, che ritiene necessaria la sua autorizzazione per il rilascio della concessione e l'assenso del Genio Civile: questo sarebbe richiesto se si equiparassero i tramways a cavalli alle ferrovie, una tesi confutata dal sindaco che ricorda come la concessione del tramway a cavalli Milano-Monza sia stata sempre considerata provinciale e comunale, senza che il Genio Civile avesse a occuparsene; l'occupazione di suolo pubblico comunale è poi di esclusiva competenza del municipio; infine è da respingere a giudizio del sindaco – è comunque interessante rilevare come l'idea sia stata formulata nel 1876 – l'ipotesi di obbligare il concessionario a non acquistare all'estero il materiale fisso e mobile per il tramway, costringendolo dopo il sesto anno almeno a farlo costruire nella provincia, "poiché siffatta disposizione proibitiva è assolutamente inconciliabile colla teoria di libero scambio e coi principi della libertà civile vigenti in Italia"⁴¹. I conflitti e le polemiche tra amministrazioni diverse sono spiegabili alla luce dell'evoluzione allora in atto del quadro legislativo di riferimento, non sempre immediatamente recepita dai diversi soggetti interessati: proprio negli anni Settanta, per iniziativa del ministro dei lavori pubblici Silvio Spaventa, si riconosce la competenza degli enti locali in materia di tramvie, che prima di allora erano disciplinate dalle norme relative alle ferrovie contenute nella legge del 1865, che attribuiva al governo centrale ogni potestà al riguardo⁴².

Finalmente nel gennaio 1877 il sindaco di Genova, Otlet e Eugenio Pasteur, negoziante in Genova e rappresentante dei banchieri parigini, Prosper Crabbe e Arthur Blacque, consiglieri d'amministrazione della Francese, stipulano di fronte a un notaio l'atto di concessione alla Francese dell'impianto ed esercizio della tranvia a cavalli, il cui materiale rotabile sarà fornito dalla Société Anonyme Metallurgique et Charbonnière Belge. Il consiglio d'amministrazione della Francese può dunque prendere atto con soddisfazione nella sua seduta del 25 gennaio 1877 di aver ottenuto le cinque concessioni che sono l'indispensabile premessa alla creazione del *réseau* tranviario genovese⁴³.

variabile dalle 2 alle 50 lire (se recidivo); qualora si verificassero gravi inadempienze si può giungere, come si è detto, alla revoca della concessione.

⁴¹ ASCG, 1786/2, lettera del 9-11-1876 del sindaco di Genova al prefetto, presidente della Deputazione provinciale.

⁴² I.S. SPORO, *Tramvie*, in *Digesto italiano*, XXIII, Torino 1916, pp. 1626 e segg.

⁴³ ASCG, 1786/2, Contratto di concessione del 13-1-1877; estratto del verbale della riunione del consiglio d'amministrazione della Francese del 25-1-1877. Le cinque con-

I lunghi tempi delle trattative e della burocrazia, la pluralità degli interlocutori pubblici sovente non in sintonia tra loro, la necessità di avvalersi di procuratori e rappresentanti in grado di seguire passo dopo passo le pratiche comportano per l'impresa costi certi; e per quanto tali costi non siano determinabili con precisione dagli stessi imprenditori, e a maggior ragione dallo storico dopo tanto tempo, rappresentano indubbiamente una rilevante "barriera all'entrata" per soggetti economici non adeguatamente provvisti di capitale che vogliano impegnarsi in un progetto capace di garantire utili in tempi medio lunghi. Oltre al dato tecnologico, al *know-how* necessario per impiantare e gestire il servizio, anche il fattore legislativo e normativo costituisce dunque un elemento per selezionare le imprese del settore.

Nel marzo 1878 si inaugura ufficialmente la linea tranviaria Genova-Sampierdarena; nel 1879 i binari raggiungono Pegli, sulla costa a Ponente, e Bolzaneto in Val Polcevera⁴⁴.

I successi della Francese creano non poche difficoltà alla Ligure Trasporti, che già versava in una situazione tutt'altro che brillante. La Ligure cerca di reagire in vari modi. Chiede la revoca della concessione rilasciata alla Francese e si rivolge al Tribunale di Genova per vedere tutelati i propri interessi lesi; il suo ricorso è però respinto dal tribunale che ritiene la questione di competenza dell'autorità amministrativa e non di quella giudiziaria⁴⁵. Avanza ripetutamente al comune tra il 1877 e il 1880 richiesta di poter collocare rotaie su percorsi urbani, senza ottenere risposta positiva.

Esperate invano le procedure giudiziarie e amministrative, alla Ligure Trasporti non resta che adottare una "strategia del disturbo" ai danni della concorrente: gli omnibus invadono la sede dei binari rallentando la marcia dei tramways, si segnalano insulti e litigi tra i conducenti delle due imprese; particolare preoccupazione nei civici amministratori desta la situazione di via Balbi, lunga arteria seicentesca che conduce alla stazione ferroviaria di Principe, teatro di pericolose gare al sorpasso tra omnibus e tramways⁴⁶.

cessioni, non indicate singolarmente, devono essere quelle rilasciate dalla provincia di Genova e dai comuni di Genova, Sampierdarena, Rivarolo e Bolzaneto.

⁴⁴ M. PEDEMONTE, *Dagli inizi alla seconda guerra mondiale*, in E. CAPELLI, F. GIMELLI, M. PEDEMONTE, *Trasporto*, cit., pp. 27-28. La linea per Sampierdarena passa per la galleria aperta sotto il colle di San Benigno in prossimità delle esistenti gallerie ferroviarie dimezzando così il percorso tra i due comuni; i tramways possono raggiungere la stazione Principe e quindi la centrale piazza della Nunziata, transitando per la stretta via Balbi dove vengono collocati due binari.

⁴⁵ ASCG, 1786/3, Sentenza del tribunale di Genova, cit.

⁴⁶ Innumerevoli sono i verbali degli agenti di polizia municipale che denunciano al-

Schiacciata dalla concorrenza della Francese e dalla ancora attiva presenza degli omnibus suburbani, la Ligure Trasporti riduce le corse sollevando nuove proteste da parte degli utenti: in una petizione inviata al sindaco nel settembre 1880 e sottoscritta da numerosi abitanti della zona di Circonvallazione a Monte si legge, ad esempio, che i mezzi della Società sono “rotti, vecchi, indecenti”, i loro orari imprevedibili e assolutamente irregolari⁴⁷.

Il deteriorarsi dei rapporti tra comune e concessionaria è evidente e continuo. Nel 1880 l'amministrazione contesta alla Ligure Trasporti il mancato rispetto della convenzione del 1873 e dei regolamenti municipali. Si tratta di un insieme di critiche che sollevano la reazione degli amministratori dell'impresa e spesso risultano eccessive alla luce dei rapporti tecnici predisposti dagli uffici comunali competenti, ma che sono indicative di una precisa volontà politica⁴⁸: nel novembre 1881 la giunta comunale delibera di revocare la concessione rilasciata alla Ligure Trasporti. Si apre a questo punto una nuova fase di trattative tra le parti che si conclude nel 1882 con un accordo di compromesso: la delibera di revoca della concessione è annullata; l'impresa si impegna a pagare lire 1000, a saldare il dovuto per tasse di occupazione del suolo pubblico e a versare per il futuro a tale titolo lire 140 annue per ciascuna delle 28 vetture in esercizio, il cui numero dovrà essere aumentato durante la stagione dei bagni; sono precisamente definite le caratteristiche degli omnibus; la durata della concessione viene prorogata al 1892⁴⁹. La

l'amministrazione una realtà che suscita crescenti malumori tra passeggeri e passanti (ASCG 546/2, 546/3, 546/5, 546/7).

⁴⁷ ASCG, 546/4, lettera del 4-6-1880 di abitanti di via Assarotti, Manin e adiacenze al sindaco di Genova.

⁴⁸ Il comune sottolinea che non sono state realizzate le due stazioni previste a Sampierdarena e Porta Pila e le vetture continuano a sostare nella centralissima piazza De Ferrari; non è mai stata pagata la tassa di posteggio in ragione di lire 60 annue per vettura dovuta ai sensi del regolamento sulle vetture cittadine del 1855; sono stati applicati senza autorizzazione degli uffici cerchioni in ferro alle ruote degli omnibus così da poter viaggiare sui binari del tramway; si ricorda la mancata attivazione del servizio dei calessi e *fiacres* (anche se come si è visto le responsabilità per questo episodio non erano certo imputabili alla Ligure Trasporti); vedi in ASCG, 546/5, lettera del 16-6-1880 del sindaco al direttore della Ligure Trasporti; lettera del 15-11-1880 del direttore della Ligure Trasporti all'assessore anziano; relazione del 20-11-1880 del capo ufficio della polizia municipale all'assessore. ASCG, 546/8, promemoria del 26-6-1880 degli uffici per la giunta.

⁴⁹ Sulla revoca della concessione e le polemiche conseguenti vedi la documentazione conservata in ASCG, 546/6 e 546/9. Per la bozza di accordo che compone la vertenza in particolare vedi ASCG, 546/6, delibera della giunta municipale del 27-4-1882. Per quanto riguarda le dimensioni e la capienza delle vetture si stabilisce che la loro lar-

Ligure Trasporti è però ormai alle corde sotto il profilo economico e gestionale e nel 1883 viene posta in liquidazione; proprio la Francese acquista dai liquidatori della rivale immobili, materiali e concessioni da essa stipulate “sotto la condizione che il trasferimento delle concessioni in capo al compratore sarà sanzionato e riconosciuto ufficialmente dal Municipio”⁵⁰. Il comune prende atto dell’avvenuto passaggio: è così possibile realizzare una gestione unitaria del servizio di omnibus e tramways in ambito cittadino con la prospettiva di un suo ulteriore potenziamento.

La Francese assume dunque nel 1883 una posizione centrale nel sistema del trasporto pubblico genovese. Nel successivo decennio l’impresa affronta questioni diverse: deve elaborare una strategia che preveda la realizzazione di nuove linee, gestisce la rete esistente, mantiene i rapporti – non sempre facili – con il comune di Genova per consolidare anche sotto il profilo normativo il proprio ruolo, deve sostenere la concorrenza reale degli omnibus suburbani e quella potenziale di quanti si fanno avanti con loro proposte che, se attuate, ne colpirebbero seriamente gli interessi.

Nel complesso non pare che l’azione della Francese sia particolarmente dinamica. Nel 1887 le linee tranviarie in esercizio sono ancora quelle in funzione nel 1879: 16,6 chilometri complessivi (linea Genova-Sampierdarena km 4,3; Sampierdarena-Pegli 6,7; Sampierdarena-Bolzaneto 5,6), su cui viaggiano mediamente 30 vetture al giorno⁵¹; su tali linee, secondo dati statistici elaborati dall’impresa, ogni abitante effettua nove viaggi all’anno. Il prolungamento della rete non è auspicato dalla concessionaria perché si andrebbero a raggiungere sì nuove località ma senza aumentare in misura significativa il traffico (l’amministrazione della Francese ritiene che, considerato il più ampio bacino d’utenza, si effettuerebbe anzi un minor numero di viaggi per abitante), imponendo per converso all’azienda oneri gravosi⁵². Per queste ragioni solo nel 1889 la linea della Val Polcevera giunge a Pontedecimo (la Francese è di fatto

ghezza e lunghezza massime debbano essere rispettivamente di metri 1,82 e 4,90 e che possano portare non più di 22 passeggeri (le vetture cosiddette “giardiniere”, un po’ più grandi, arrivano a contenerne 32). Le vetture non conformi a queste disposizioni dovranno essere ritirate dal servizio.

⁵⁰ ASCG, 1786/1, lettera del 18-6-1883 della Compagnie Générale Française des Tramways al sindaco del comune di Genova.

⁵¹ ASCG, 547/6, materiale in preparazione per la commissione parlamentare d’inchiesta sulle tranvie (1886). Le giornate vettura conteggiate nel 1887 sono in totale 10.761 (ASCG, 546/8, lettera dell’1-1-1889 della Compagnie Générale Française des Tramways al sindaco del comune di Genova).

⁵² M. PEDEMONTI, *Dagli inizi*, cit., pp. 30-31.

obbligata a realizzare la tratta per le pressioni degli enti locali e per il timore che altri soggetti avviino il servizio), mentre nel 1893 la linea del Ponente è prolungata sino a Voltri: anche in questo caso l'iniziativa della Francese è una risposta alla domanda presentata al municipio di Voltri dalla costituenda "Società dei Tramways elettrici Genova-Voltri", che intenderebbe esercire su tale tratta mezzi a trazione animale o elettrica⁵³.

Per quanto riguarda il costo dei biglietti non si registrano significative variazioni rispetto al precedente decennio, data anche la sostanziale stabilità dei prezzi nel periodo: nel 1887 il tragitto in tramway dal centro città ai comuni di Bolzaneto e di Pegli costa centesimi 55, il più breve viaggio da Principe a Sampierdarena centesimi 20⁵⁴. Circa la qualità del servizio, mentre non si formulano critiche particolari all'esercizio del tramway, numerose sono le lamentele e le proteste per le modeste prestazioni e affidabilità degli omnibus: guardando alla documentazione relativa al 1892, anno in cui Genova dovrebbe essere tirata a lucido per l'esposizione internazionale colombiana, ripetute sono le segnalazioni degli agenti di polizia municipale o le lamentele dei semplici cittadini che denunciano come siano impiegati "cavalli vecchi e stremati di forze", che non di rado sulle strade in salita, esausti e nonostante le frustate dei cocchieri, si fermano costringendo i passeggeri a scendere e bloccando il traffico⁵⁵. Il fatto che la trazione animale sia ormai al tramonto non basta a spiegare questa realtà, analoga anche in epoche precedenti; le ragioni del disservizio sono piuttosto da ricercarsi nell'orografia genovese, con i suoi dislivelli anche aspri, e nell'incidenza dei cavalli sui costi complessivi d'impresa: per non aumentare troppo le spese l'azienda preferisce sfruttare le bestie sino al loro sfinimento.

Sul bilancio della Francese pesano poi le somme che a diverso titolo sono dovute al comune; la frammentarietà del materiale archivistico e i ricorrenti contenziosi tra le parti impediscono una quantificazione complessiva degli oneri gravanti sulla concessionaria; essa è tenuta al pagamento della tassa di occupazione del suolo pubblico per le vetture che stazionano in territorio comunale e concorre alle spese per la manutenzione delle strade ove sono collocati i binari⁵⁶.

⁵³ Ivi, pp. 29-34. Nel territorio del comune di Genova, nel 1890, in seguito all'allargamento della via Carlo Alberto costeggiante l'area portuale, che agevola il deflusso dei carri dalle banchine, sono collocati nella suddetta via binari per il tramway che ha così un suo capolinea nella centrale piazza Caricamento (ASCG, 1786/2).

⁵⁴ ASCG, 1786/2, Prospetto delle tariffe in vigore dall'1 marzo 1887.

⁵⁵ ASCG, 547/9.

⁵⁶ Nel 1880, a comporre una prima vertenza tra Francese e amministrazione municipale, si stabilisce che l'impresa versi al comune lire 9.000 l'anno (5.000 per l'im-

Si è detto come la posizione della Francese nel sistema del trasporto pubblico genovese non sia esclusiva per la presenza degli omnibus suburbani. Verso il 1888 si contano 149 vetture omnibus che collegano Genova con i comuni del circondario, 46 vetture in servizio di linea tra la città storica, ai confini del 1874, e i comuni della Val Bisagno e del Levante annessi in tale anno. Quasi duecento mezzi cui si aggiungono i 31 omnibus della Francese, che viaggiano nella città, e i 20 tramways a cavalli, sempre della Francese, che fanno capolinea in centro per recarsi a Sampierdarena, Sestri Ponente, Pegli e Bolzaneto⁵⁷.

pianto e l'esercizio dell'ufficio daziario posto all'imbocco della galleria di San Benigno e 4.000 come tassa di occupazione del suolo pubblico in ragione delle 20 vetture esercitate dalla società in ambito urbano) (ASCG, 547/1, delibera della giunta comunale del 18-6-1880). Nel 1889 allorché il comune pretende, in base al contratto di concessione del 1877, il pagamento di lire 7.233 come tassa di occupazione del suolo pubblico, l'impresa presenta ricorso ritenendo che l'aumento applicato dal comune non sia più legittimo dopo l'accordo del 1880; la giunta comunale però delibera unanime di tenere fermo il principio del pagamento di una tassa di lire 400 annue per vettura (ASCG, 546/7, lettera del 15-3-1889 della Compagnie Générale Française des Tramways al sindaco del comune di Genova, lettera dell'1-8-1889 del capo ufficio della polizia municipale all'assessore). Un prospetto non datato ma riferibile al 1887-1888 indica come tasse annue di occupazione del suolo pagate dalla Francese lire 4.340 e lire 8.000 rispettivamente per i suoi 31 omnibus e i 20 "tramways a guidovia" in esercizio nel territorio del comune. A seguito di accordi intercorsi tra le parti la Francese è esentata dal pagamento dell'imposta sulle vetture (ASCG, 1787).

Altra questione controversa è quella del contributo dovuto per la manutenzione delle strade ove sono collocati i binari. Nel 1886 la Francese, sottolineando la preferibilità di una gestione unitaria della manutenzione stradale rispetto al susseguirsi degli interventi non coordinati tra loro del comune e della concessionaria, si offre di pagare un contributo annuo di lire 1,37 a m² per le strade con i binari, ma la cifra è valutata insufficiente dagli uffici dell'amministrazione. Nel 1890 il comune chiede lire 88.541 quale concorso alle spese sostenute per lavori stradali e, in seguito al rifiuto della Francese di pagare, il consiglio comunale autorizza il sindaco a citarla in giudizio per inadempienza contrattuale: i tempi della giustizia civile sono però lunghi; nel 1894 la causa è ancora aperta e si discute una proposta dell'impresa pronta a versare lire 50.000 per concludere la vertenza (ASCG, 1786/2). La difficoltà di rapporti tra società concessionaria e amministrazione civica non è comunque una prerogativa esclusiva della vicenda genovese: anche a Milano tormentate sono le relazioni tra il comune e la locale Società Anonima degli Omnibus (vedi V. BALZAROTTI BARBERI, *Nascita*, cit., pp. 67-70).

⁵⁷ Lungo è l'elenco delle località raggiunte giornalmente dagli omnibus che fanno servizio da e per Genova (tra parentesi il numero delle vetture in servizio sulla linea): tra le località extracomunali troviamo Sampierdarena (7), Cornigliano (5), Sestri Ponente (21), Pegli (1), Pra (1), Voltri (9), Mele (1), Arenzano (1), Rivarolo (16), Bolzaneto (5), Serra Riccò (7), Sant'Oleace (2), Doria (14), San Desiderio (6), Apparizione (1), Bargagli (12), Cavassolo (7), Torrighia (9), Montoggio (2), Nervi (17), Sori (2), Pieve di Sori (1), Canepa (1), Recco (1); tra le frazioni annesse a Genova nel 1874 Foce (6), San Francesco d'Albaro (5), Sturla (6), San Martino d'Albaro (4), Marassi Quezzi (5), San

L'amministrazione municipale, alla fine degli anni Ottanta, incassa dai proprietari degli omnibus che prestano il servizio extraurbano lire 4.760 come tassa per occupazione di suolo pubblico per lo stazionamento ai capilinea cittadini; i 46 mezzi che viaggiano in ambito comunale oltre alla tassa per occupazione suolo pagano anche l'imposta sulle vetture per importi rispettivamente di lire 1.100 e 2.760. Complessivamente gli omnibus non di proprietà della Francese fruttano alle casse civiche lire 8.620 cui devono aggiungersi, come si è visto, le altre 12.000 lire pagate allo stesso titolo dalla Francese⁵⁸.

Non è possibile quantificare il giro d'affari privato che l'esercizio degli omnibus comporta. Considerando proprietari e conducenti e garzoni – non sempre le prime due figure coincidono – non è irrealistico immaginare che per ogni vettura lavorino direttamente almeno due persone⁵⁹, cui vanno aggiunti i numerosi addetti dell'indotto, si tratti della cura e dell'approvvigionamento delle bestie o della fornitura e manutenzione delle vetture.

La proprietà dei mezzi continua a essere polverizzata: Giovanni Battista Rossi che possiede nel 1892 8 vetture facenti servizio per Staglieno e Luigi Origone che, nello stesso anno, risulta proprietario dei 5 omnibus che collegano San Francesco d'Albaro al centro sono eccezioni; la regola è costituita da "padroncini" che dispongono di uno o due mezzi; talvolta, operando sulle stesse linee, essi danno vita a embrionali forme associative per disciplinare il servizio o per rivolgersi collettivamente al comune di Genova onde ottenere, ad esempio, il permesso di stazionare in una piazza giudicata più comoda per l'utenza.

La frequenza delle corse varia a seconda delle linee e del numero degli omnibus che vi circolano: ogni 20 minuti parte da piazza De Ferrari una vettura per Nervi, ogni 10 minuti una vettura per Albaro; il collegamento con piccoli comuni dell'entroterra è invece garantito da poche corse giornaliere.

Gli omnibus, che possono ospitare a pieno carico sino a una ventina di passeggeri, rispondono ai bisogni di un pubblico differenziato. C'è chi si serve del mezzo per spostamenti occasionali: i "villeggianti"

Fruttuoso (6), San Rocco di Vernazza (4), Staglieno (6), Ponte Carrega (4); gli omnibus urbani della Francese, facenti capolinea in piazza De Ferrari, si dirigono verso piazza Tommaseo (8), piazza Principe (12), piazza Carignano (4), piazza Raibetta e Manin (1), spianata Castelletto (3), stazione ferroviaria orientale (3) (ASCG, 1787, Prospetto..., cit.).

⁵⁸ ASCG, 1787, Prospetto..., cit.

⁵⁹ In una petizione inoltrata al sindaco di Genova nel novembre 1891 dagli eserciti dei 21 omnibus in servizio tra Sestri Ponente e Genova si parla di 40 famiglie che vivono di tale attività (ASCG, 547/10).

di cui parlano i sindaci di Serra Riccò e Ceranesi, i turisti che nei mesi invernali soggiornano a Quinto e Nervi, coloro che, residenti in centro, si recano d'estate agli stabilimenti balneari della Foce o nei giorni dei morti al cimitero di Staglieno, spingendo i concessionari a mettere in servizio in tali occasioni più vetture. Altri usufruiscono regolarmente degli omnibus: tra questi quanti vanno per lavoro a Genova dai comuni vicini, commercianti e uomini d'affari, operai di Sestri Ponente che lavorano nell'area portuale e in particolare nei nuovi bacini di carenaggio, abitanti delle frazioni orientali già riconducibili alla tipologia, poi divenuta classica, del "pendolare".

La gestione dei flussi di traffico determinati dalla crescente mobilità delle persone non è agevole per l'amministrazione comunale: il suo principale obiettivo, e preoccupazione, è evitare la congestione delle vie o di piazze nevralgiche per la circolazione cittadina. Si stabiliscono quindi diversi capilinea ove possano stazionare gli omnibus, non di rado con l'intento di mantenerli lontani dal centro, ma così facendo si provocano le proteste dei conducenti che vorrebbero arrivare col mezzo in spazi più centrali⁶⁰. Esigenze degli operatori, esigenze degli utenti – fenomeni più recenti come la ritrosia a percorrere a piedi brevi tragitti o le resse per trovare posto sugli omnibus che vanno ai bagni marini sono segnalati nella Genova di tardo Ottocento –, pressione dei residenti, magari infastiditi per i disagi arrecati dalla sosta sotto la propria casa di omnibus e cavalli: l'amministrazione deve mediare, regolamentare, replicare con un succedersi di decisioni, talora contraddittorie, destinate dopo qualche tempo a essere di nuovo in discussione. Le rivendicazioni dei concessionari di omnibus sono spesso sostenute direttamente dai sindaci dei comuni del circondario, che se ne fanno interpreti rivolgendosi direttamente agli amministratori del capoluogo. Esempi innumerevoli, dunque, di come la ricerca del consenso elettorale motivi e determini provvedimenti che influenzano l'attività economica.

L'imprenditoria del settore agisce in un sistema concorrenziale; numerose sono le sovrapposizioni delle linee e per questo possono divenire preziosi vantaggi competitivi gli orari e l'ubicazione del capolinea⁶¹.

⁶⁰ Nel 1881, ad esempio, i "concessionari degli omnibus e carrozzoni ad uso tramways" dei comuni orientali annessi a Genova, si lamentano per doversi fermare troppo "lontani dalla piazza Banchi in cui si rivolge tutto il commercio genovese" e accompagnano la loro istanza con una petizione sottoscritta da circa 3.000 persone (ASCG, 546/7, lettera del 17-6-1881 al sindaco di Genova).

⁶¹ Le risse dei primi anni Ottanta tra conducenti e garzoni degli omnibus stazionanti in piazza Colombo per "accaparrarsi" i passeggeri che si recano in Val Bisagno

E se per i collegamenti con il Levante e la Val Bisagno gli omnibus sono l'unico mezzo di trasporto collettivo all'epoca in funzione, non altrettanto può dirsi per il Ponente e la Val Polcevera: su tali direttrici viaggiano i tramways della Francese, che attua in orari e con tariffe particolari anche un "servizio operaio", e ci si può avvalere anche dei treni locali. Ma, nonostante tali problemi, almeno sino agli anni Novanta del XIX secolo, gli omnibus sono una componente fondamentale e vitale del sistema della mobilità urbana genovese⁶².

La presenza degli omnibus disturba la Francese più per l'abitudine dei conducenti di questi a viaggiare sui binari – all'uopo i cerchioni delle ruote dei carri vengono adattati in modo tale da inserirsi agevolmente nelle scanalature delle rotaie – che per le nuove sfide che possono esserle portate. Dopo il 1883 il comune non rilascia ulteriori concessioni sulle linee della Francese e i nuovi omnibus in circolazione sostituiscono vecchie vetture ormai fuori uso⁶³; le linee sulle quali sono attivi erano di massima in servizio prima dell'arrivo della Francese. Ben più insidioso è il proliferare di proposte di istituzione di servizi di nuovi mezzi di trasporto che numerose pervengono al comune alla fine degli anni Settanta e nel successivo decennio: si parla di "tramways a cavalli", "ferrovia a cavalli", "tramways a vapore", "tramways a trazione funicolare", "guidovia a trazione funicolare", "tramways-cable", "ferrovia aerea". Percorsi urbani ed extraurbani, varietà dei proponenti – persone o società –, diversa affidabilità del sistema proposto: in ogni caso un insieme di progetti che dimostra come, da un lato, il settore stia per essere investito da profondi cambiamenti tecnologici e, dall'altro, la crescita della città solleciti l'iniziativa imprenditoriale⁶⁴. Tra le varie proposte quella del generale Stefano Canzio per "l'impianto ed esercizio di un tramway a vapore a scartamento ridotto per la riviera orientale" viene approvata a larga maggioranza dal consiglio comunale nel luglio 1886: lo schema di convenzione tra il municipio e una costituenda Società Ligure orientale dei tramways ricalca nella sua impostazione generale gli accordi già sti-

sono un caso limite; ricorrenti sono invece le richieste di spostamento del proprio capolinea in luoghi più adatti a "intercettare" l'utenza.

⁶² La documentazione sugli omnibus di cui ci si è avvalsi per descriverne il mondo e le problematiche è conservata in ASCG, 546/7; 547/2-4-5-8-10-12.

⁶³ ASCG, 1786/2, promemoria del 26-4-1886 dell'Ufficio d'Igiene e Polizia municipale di Genova. Sui difficili rapporti tra Francese e concessionari di omnibus suburbani vedi M. PEDEMONTE, *Dagli inizi*, cit., pp. 34-37.

⁶⁴ Per "un semplice elenco delle più importanti" proposte presentate al comune di Genova vedi in ASCG, 1787 lo studio del luglio 1912 preparato da L. A. De Barbieri, segretario generale del comune per il sindaco.

pulati con la Francese: la durata della concessione è di 30 anni; sono prescritti modalità del servizio, orari e tariffe; la concessionaria concorre alle spese per la manutenzione stradale e si impegna a versare mensilmente all'amministrazione il 10% dei suoi introiti lordi⁶⁵.

A fronte di una realtà in prevedibile rapida trasformazione, la Francese adotta una strategia che potremmo definire di basso profilo, difensiva e volta a consolidare le posizioni acquisite. Nel 1884 presenta al comune domanda per ottenere la concessione di nuove linee di tramways a cavalli tra la zona di Caricamento e la Val Bisagno, passando per la collina di Carignano, e tra piazza De Ferrari e la stazione ferroviaria di Brignole con possibili diramazioni per i quartieri della Foce e di San Fruttuoso. Propone poi di realizzare una linea a "trazione meccanica" con cavo d'acciaio lungo via Roma e via Assarotti (strada questa in forte pendenza e non percorribile a trazione animale); tale linea si collegerebbe a una "ferrovia funicolare" che scendendo la collina giungerebbe nella valle del Bisagno in prossimità del cimitero di Staglieno. La giunta comunale è sostanzialmente favorevole al progetto che costituirebbe, per quanto riguarda il metodo della ferrovia funicolare, già sperimentato all'estero, una novità per l'Italia. Di fatto però la capacità d'iniziativa della Francese è ben più modesta di quanto possa apparire: l'esercizio delle nuove tranvie a cavalli è subordinato all'esistenza di importanti assi viari (circonvallazione a mare e la grande arteria di collegamento tra piazza De Ferrari e la piazza del Bisagno, la futura via XX Settembre) previsti ma non ancora realizzati. Pochi anni più tardi, in una nuova ipotesi di accordo quadro, la Francese rinuncia ad opporsi al rilascio ad altri di concessioni per l'impianto e l'esercizio di "ferrovie elettriche" e "piani inclinati a trazione funicolare" in ambito urbano, anche sulle linee oggetto della sua proposta del 1884; come corrispettivo generale di quanto sarebbe a vario titolo dovuto per l'esercizio delle sue linee esclusivamente a cavalli, l'impresa verserebbe al comune il 3% dei suoi introiti annui lordi, e in ogni caso una cifra minima di lire 80.000 l'anno⁶⁶. È interessante sottolineare due aspetti delle proposte della Francese: la scelta compiuta di non misurarsi nella gestione di sistemi di trasporto basati su tecnologie innovative e la sua previsione di ricavi lordi annui sulle linee esercite superiori a lire 2.500.000, assumendo come riferimento l'ipotesi di un 3% degli introiti pari a lire 80.000.

⁶⁵ ASCG, 547/7 bis, Verbale della seduta del consiglio comunale del 3-7-1886.

⁶⁶ ASCG, 546/6, Progetto di contratto tra la città di Genova e la Compagnie Générale Française des Tramways; ASCG 1787, Estratto deliberazioni giunta comunale del 6-4-1885; Schemi di contratto e convenzione (s.d. ma 1886-1887).

2.3. Le nuove sfide

Nel corso degli anni Ottanta del XIX secolo vengono migliorati macchinari e tecniche per l'applicazione dell'energia elettrica nel settore dei trasporti. Dalla locomotiva elettrica costruita da Werner von Siemens in occasione dell'esposizione universale di Berlino del 1879 alla prima linea tranviaria a carattere commerciale inaugurata a Cleveland, USA, nel 1884, dal perfezionamento dei sistemi di alimentazione aerea del mezzo alla messa a punto di nuovi motori più affidabili, si acquisiscono conoscenze tali da consentire la diffusione della trazione elettrica negli Stati Uniti e in Europa: nel vecchio continente proprio nel 1890 entrano in servizio una linea urbana a Leeds e in Italia una tratta sulla via Flaminia a Roma e la Firenze-Fiesole⁶⁷. Quella elettrica è certo una tecnologia d'avanguardia che comporta costose spese iniziali d'investimento e un elevato *know-how* ma i suoi vantaggi sono immediatamente percepibili: si calcola che la velocità commerciale media di un tram elettrico sia di 12 km l'ora contro gli 8 delle tranvie a cavalli; le prestazioni delle vetture, capaci di trasportare un maggior numero di viaggiatori, sono incomparabilmente più regolari; per quanto riguarda l'esercizio, vista la ricordata incidenza dei cavalli sui costi complessivi, si stima che la diminuzione dei costi imputabili alla trazione superi il 50% e quella del costo complessivo per vettura-chilometro possa essere compresa tra il 35 e il 55%⁶⁸.

Anche Genova è interessata da questa corsa al nuovo. Nel 1889 due albergatori residenti a Pegli, Francesco Giuseppe e Teodoro Bücher, propongono di realizzare e gestire a proprie spese "due piani inclinati a trazione funicolare pel raccordo della città colla zona alta" e due linee tranviarie elettriche, la prima che colleghi le due stazioni ferroviarie di Principe e Brignole, la seconda che dal centro raggiunga località Manin per scendere nella vallata del Bisagno. Contemporaneamente la Francese si fa di nuovo avanti per l'esercizio di nuove linee a trazione animale che giungano nelle frazioni orientali e in Val Bisagno. Richiesta analoga è avanzata da un gruppo di proprietari di omnibus (tra questi i già ricordati Rossi e Origone): la domanda non è accolta ma il comune accorda loro la proroga delle vecchie concessioni. A completare il quadro delle iniziative che si vanno definendo, nel 1890 alcuni importanti imprenditori genovesi – Antonio Bigio, Federico Brown, Lorenzo Bruzzo, Gian Giacomo Croce ed Erasmo Piaggio – propongono di realizzare

⁶⁷ C. PAVESE, *Dall'impresa privata*, cit., pp. 68-71.

⁶⁸ T.P. MC KAY, *Tramways*, cit., pp. 52-61.

tranvie elettriche tra il centro urbano e le aree di prevista urbanizzazione residenziale del Levante, a nome di una costituenda Società Anonima dei Tramways Orientali che ha rilevato la concessione data dal comune a Stefano Canzio per una ferrovia suburbana a vapore⁶⁹.

Nel 1890 il comune di Genova è chiamato ad assumere decisioni destinate a prefigurare lo sviluppo futuro del sistema cittadino del trasporto pubblico. Nell'estate vengono rilasciate concessioni da accordarsi ai Bücher, alla Francese e alla Società dei Tramways Orientali: condizioni comuni alle tre concessioni riguardano la loro revocabilità, gli obblighi previsti per i concessionari di concorrere alla manutenzione delle strade, di erogare il servizio con orari, tariffe, vetture conformi a quanto stabilito nell'atto di concessione o dagli uffici comunali competenti. La Francese manterrà le linee di tramways da piazza Caricamento a Sampierdarena, quella di omnibus da piazza Di Negro a piazza De Ferrari che passa per la stazione Principe. Dovrà poi costruire e gestire a proprie spese una "linea celere in galleria a trazione telodinamica, od altro sistema dinamico che fosse accettato dalla giunta" tra Principe e Rivarolo; dato l'impegno previsto per la costruzione della galleria la concessione per questa linea avrà una durata di 90 anni. Infine la società si impegna ad introdurre nei sistemi di trazione "tutti que' miglioramenti o nuovi sistemi, ad aria compressa, sistema Rowan, elettricità od altri, che l'esperienza avrà dimostrato industrialmente di pratica attuazione". La Tramways Orientali realizzerà linee e collegamenti tra il centro e i quartieri della Val Bisagno e del Levante, assumendo su tali direttrici il servizio omnibus già della Francese ed avrà la concessione per 40 anni; la società "senza escludere l'ordinaria trazione a cavalli si propone di adottare i nuovi sistemi a vapore e quelli elettrici, sia a mezzo di fili aerei che di accumulatori, od altri che l'esperienza avrà dimostrato industrialmente pratici". La trazione elettrica con il "sistema della trasmissione aerea della corrente" sarà invece da subito adottata dai Bü-

⁶⁹ ASCG, 1787, Studio di L.A. DE BARBIERI, cit; ASCG 1786/4; M. PEDEMONTE, *Dagli inizi*, cit., pp. 37-40. I promotori della Società Anonima dei Tramways Orientali appartengono all'establishment economico finanziario di Genova. Antonio Bigio è tra i proprietari del Lanificio e Conceria Bigio Ghersi che nel 1906 si trasformerà in società per azioni con il concorso della famiglia di industriali siderurgici Bruzzo, cui appartiene Lorenzo Bruzzo. I Bruzzo, già impegnati nel ramo armatoriale, proprio negli anni 1889-1891 diversificano i loro investimenti. Gian Giacomo Croce è membro di una famiglia con interessi nel settore cotoniero, nel commercio dell'olio e nella proprietà edilizia: Erasmo Piaggio armatore, industriale saccharifero, finanziere, è senza dubbio la figura di maggior rilievo del gruppo (vedi G. DORIA, *Investimenti*, cit., volume II (1883-1914), Giuffré, Milano 1973, pp. 225, 689, 723; M. DORIA, *L'imprenditoria industriale in Italia dall'Unità al miracolo economico*, Giappichelli, Torino 1998, pp. 143-144).

cher che realizzeranno due tranvie (tra piazza Principe e Brignole, ove si trovano le due stazioni ferroviarie, e tra piazza Corvetto e la Val Bisagno) e due funicolari colleganti il centro cittadino con i viali di Circonvallazione a monte; anche la concessione ai Bücher, a ragione della onerosità dell'investimento iniziale, ha una durata di 90 anni⁷⁰.

Le concessioni del 1890 denotano a un tempo progettualità e incertezza dell'amministrazione comunale. Progettualità perché si prevede il potenziamento dei collegamenti con quelle parti della città, i quartieri di Circonvallazione a monte e del Levante urbano, che hanno conosciuto o si apprestano a conoscere una intensa urbanizzazione; incertezza perché la realizzazione delle nuove linee è non di rado subordinata alla costruzione, i cui tempi non sono definiti, di strade tali da consentire il passaggio dei tram e perché non si opta sempre e coerentemente per la trazione elettrica lasciando aperta la possibilità di adottare altri sistemi di trazione. Infine la scelta di concludere accordi con concessionari diversi, pur nel quadro di una visione d'assieme della rete di trasporto pubblico genovese, pregiudica, o almeno complica, la possibilità di una gestione ben coordinata della stessa rete (ne è esempio il non aver previsto come obbligatoria l'adozione di binari con il medesimo scartamento per le linee che devono essere realizzate dai Bücher e dalla Tramways Orientali, che potrebbero unirsi nella piana del Bisagno).

Il disegno che sottostà alle concessioni del 1890 non è comunque di immediata attuazione. Nel 1891 si costituisce la Società di ferrovie elettriche e funicolari, con un capitale di lire 900.000, controllata dai Bücher per la realizzazione delle linee loro concesse; tale società inaugura nel 1893 il primo tratto di tranvia elettrica in esercizio a Genova, tra piazza Corvetto e piazza Manin. Nel 1892 e nel 1893 l'impresa investe in impianti rispettivamente 155.000 e 608.684 lire, a cui si aggiunge nel 1894 un ulteriore investimento di lire 965.481⁷¹. Più lento l'avvio dell'attività della Tramways Orientali, ma si è ricordato come la messa in opera delle sue linee sia subordinata alla costruzione, da farsi, di

⁷⁰ Vedi i testi delle concessioni in ASCG, 1786/4. La Francese pagherà al comune lire 40.000 annue oltre alle "tasse comunali d'ordine generale consentite dalle leggi". Variano poi a seconda della lunghezza delle strade ove transitano le vetture il contributo, e i criteri per determinarlo, che i concessionari devono per la manutenzione del suolo pubblico. Le vetture circoleranno dalle ore 6 alle 22 tra aprile e ottobre, dalle 7 alle 21 negli altri mesi dell'anno; l'intervallo massimo tra le partenze sarà di 15 minuti su ogni linea.

⁷¹ G. DORIA, *Investimenti*, cit., volume II, p. 176; ASCG, 1787, Studio di L.A. De Barbieri, cit.

nuove strade (Circonvallazione a mare è ultimata solo nel 1894): nel 1894 si costituisce formalmente la società, con un capitale versato di lire 840.000; un terzo delle azioni appartiene alla Banque Liégeoise, che affianca azionisti genovesi quali Erasmo Piaggio, la ditta Dufour e Bruzzo, l'istituto creditizio della Banca di Genova. Al 1896 gli investimenti effettuati dalla società ammontano a sole lire 66.992 e la posa dei primi binari inizia nel 1896⁷². La Francese presenta al comune il progetto di elettrificazione della linea verso Sampierdarena ma per l'opposizione dell'amministrazione civica di questa località tutto si blocca⁷³.

Nonostante i ritardi sono state comunque poste le premesse tecnico-progettuali e amministrative per una radicale trasformazione del sistema del trasporto pubblico a Genova; perché ciò avvenga bisogna però attendere l'ingresso sulla scena del capitale tedesco e della Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft (AEG).

3. I tram elettrici. Capitale tedesco e monopolio

3.1. L'ingresso sulla scena della AEG

La spinta all'innovazione nel settore del trasporto pubblico, diretta conseguenza dell'affermarsi dell'energia elettrica e delle sue applicazioni, segue di poco l'introduzione del primo servizio di illuminazione elettrica a Genova.

La produzione e la distribuzione del gas era, a partire dal 1857, controllata dalla società francese Union des Gaz che aveva stipulato numerose convenzioni con il comune di Genova e con diversi comuni limitrofi. In forza di tali convenzioni l'Union des Gaz gode di una posizione di monopolio e approfitterà dell'aumento dei consumi, particolarmente rilevante nel settore privato all'inizio del XX secolo (nel 1900-01 sono consumati a Genova per uso privato quasi 9 milioni di metri cubi di gas, nel 1912-13 oltre 16 milioni). Ma la posizione di monopolio dell'Union des Gaz è messa in discussione nel 1888 dalla giunta comunale: ritenendo che garantire un servizio di illuminazione elettrica sia "oramai un dovere di decoro e di aspetto pubblico", l'amministrazione considera necessario procedere a un parziale esperimento in tal senso. Si sottopongono così a valutazione alcuni progetti presentati al

⁷² G. DORIA, *Investimenti*, cit., volume II, p. 176; ASCG, 1787, Studio di L.A. De Barbieri, cit.

⁷³ M. PEDEMONTI, *Dagli inizi*, cit., p. 44; ASCG, 1787, Studio di L.A. De Barbieri, cit.

comune e tra questi viene preferito il progetto dell'ingegnere Alberto Preve. Nel 1889 sessanta lampade elettriche illuminano le principali strade del centro cittadino, alimentate da una modesta stazione generatrice (fornita di macchinario Siemens) costruita con capitali del municipio⁷⁴.

Comincia a cambiare dunque una realtà non immobile ma ancora dominata da soggetti non sempre chiusi al nuovo ma privi di solide basi finanziarie o di adeguato *know-how* tecnologico (è il caso del settore del trasporto pubblico urbano) o da un'impresa solida ma legata a una tecnologia che doveva vedere ridotto il suo campo d'applicazione (l'Union des Gaz).

Per l'illuminazione pubblica la civica amministrazione nel 1892, nel quadro dei progetti di miglioramento dei servizi urbani stimolati dall'esposizione che si svolge in città in occasione del quattrocentesimo centenario della scoperta dell'America, assume la decisione di far costruire ed esercire a un'impresa privata una nuova e più potente centrale di produzione di elettricità da ubicarsi in un'area di proprietà del comune. Alla gara d'appalto, bandita nel 1893, presentano proposte la Edison di Milano, gli ingegneri Preve (già protagonista del primo esperimento di illuminazione elettrica della città) e Carlo Moleschott, la Società Elettrica Ligure consorziata con la Guelcher New Electric Power Ltd di Londra. La crisi economica del 1894 induce al ritiro tutti i concorrenti. Ma nell'aprile 1894 si fa avanti la AEG, con un suo schema di capitolato redatto sulla scorta di quello predisposto dall'amministrazione comunale genovese; nel maggio 1894 viene bandito un nuovo concorso: vi partecipano la AEG e gli ingegneri Moleschott e Preve in rappresentanza della Siemens & Halske. Data la complessità della materia il Municipio abbandona il sistema della licitazione e va alla trattativa privata con le due ditte che si riservano entrambe "il diritto di formare e dichiarare concessionaria una Società anonima da costituirsi in Genova con sufficiente capitale". Dopo laboriose trattative e successive precisazioni sulle caratteristiche tecniche degli impianti – il comune di Genova si avvale della consulenza di Galileo Ferraris il cui parere risulta decisivo nel decidere le sorti della gara – la spunta la AEG: nell'aprile 1895 si costituisce la Officine Elettriche Genovesi (OEG) con lo scopo di creare in Genova le centrali per la produzione di energia termoelettrica e la rete per la sua distribuzione. Nel 1896 AEG rileva pure la proprietà della Società Genovese di Elettricità consolidando ulteriormente la sua posizione (nel 1898 tale impresa passa sotto il controllo della OEG)⁷⁵.

⁷⁴ ASCG , 1845/12; G. DORIA, *Investimenti* cit., vol. II, pp. 75-76.

⁷⁵ ASCG, 1845/12.

In questo momento, alla metà degli anni Novanta del XIX secolo, il mercato genovese è dunque al centro dell'interesse dei grandi gruppi elettromeccanici tedeschi, AEG e Siemens & Halske. La strategia che si vuole seguire è quella dell'*Unternehmensgeschäft*, che proprio a Genova ha una delle sue prime e più significative realizzazioni. Il 1894 e il 1895 sono anni cruciali per il dispiegarsi dell'iniziativa delle multinazionali tedesche in Italia: a Milano sfumano i disegni della AEG di inserirsi nel settore elettrico in cui si muove invece autonomamente la Edison, che dispone di adeguate competenze tecnologiche e di sufficiente capacità di reperire capitali, a Palermo la Schuckert, sostenuta dalla finanziaria ad essa collegata *Continental Gesellschaft für Elektrische Unternehmungen*, avvia la creazione di una rete di trasporto tramviario e di illuminazione elettrica; a Genova si propongono come erogatori del servizio tanto la AEG che la Siemens & Halske, quest'ultima limitatamente e senza successo per quanto riguarda l'illuminazione pubblica. La AEG realizza come si è detto nel capoluogo ligure un complesso disegno industriale, finanziario, commerciale: la costruzione di centrali elettriche, di tranvie e di impianti di illuminazione elettrici comporta oneri finanziari straordinari, non sostenibili dalle amministrazioni pubbliche e rischiosi per le stesse sorti dei grandi gruppi elettromeccanici. Per far fronte a queste eccezionali necessità di capitali vengono fondate speciali società finanziarie; la maggiore di esse è la *Bank für elektrische Unternehmungen (Elektrobank)* la cui costituzione avviene a Zurigo nel luglio 1895 per opera della AEG, della Deutsche Bank e di altri importanti istituti di credito tedeschi e italiani. Il compito di tali finanziarie è quello di procurarsi capitali sul mercato internazionale con l'emissione di titoli – azioni e obbligazioni – e di concorrere al finanziamento o alla costituzione di quelle aziende elettriche o di trasporto pubblico che garantiscono l'acquisto del materiale elettromeccanico prodotto dai grandi gruppi tedeschi⁷⁶. La strategia dell'*Unternehmensgeschäft* è vivacemente descritta pochi anni più tardi da Emil Rathenau, fondatore e leader dell'AEG, che così afferma:

“Moi, j'achète toutes les exploitations de tramways à chevaux pour les transformer en tramways électriques. Je puis construis ainsi d'énormes usines où j'emploie des

⁷⁶ Per un'analisi dell'*Unternehmensgeschäft* vedi P. HERTNER, *Il capitale tedesco in Italia dall'Unità alla prima guerra mondiale. Banche miste e sviluppo economico*, Il Mulino, Bologna 1984, pp. 46-50. Nel volume di Hertner è proposta una ricostruzione delle vicende della Schuckert a Palermo (pp. 294-303). Sui tentativi della AEG di intervenire nel mercato milanese e sulla capacità di reazione della Edison vedi A. CONFALONIERI, *Banca e industria in Italia 1894-1906*, III, *L'esperienza della Banca Commerciale Italiana*, Banca Commerciale italiana, Milano 1976, pp. 220-227.

machines très puissantes. Je fabrique beaucoup de courant et le vends à bas prix, ce qui ne m'empêche pas de gagner beaucoup d'argent. Ensuite, je fais de l'éclairage. Mais c'est là une petite affaire, comparée à la précédente. J'installe aussi des moteurs dans toutes les industries. Voilà le bel avenir de l'électricité: l'énergie employée comme force motrice⁷⁷.

Non è casuale la scelta di Genova per la concretizzazione del piano concepito da Rathenau: la città si propone come uno dei poli più significativi della nuova Italia industriale, le amministrazioni locali si dimostrano attente al tema della modernizzazione dell'area urbana e, non ultimo motivo, si va consolidando in Genova la presenza di operatori economici e capitali tedeschi. Una presenza che nei suoi segni esteriori viene colta anche da un osservatore quale Sigmund Freud che, durante un suo viaggio nella riviera ligure nel 1905, trova la città "imponente, solida, quasi altera, pulita, benestante"; l'illustre visitatore nota che "notevolissima è la diffusione della lingua tedesca negli alberghi e nei negozi" tanto che "vi sono più insegne tedesche a Genova che a Trieste o a Praga"⁷⁸.

Agenzie commerciali e marittime, compagnie di assicurazione e istituti di credito: tanto gli articoli della stampa locale quanto i preoccupati rapporti del console francese al suo ministero rilevano l'attivismo e i successi delle imprese germaniche, tra le quali la AEG è sicuramente la più importante⁷⁹.

Essa, muovendosi nel campo del trasporto pubblico in cui già operavano altri soggetti imprenditoriali, deve fare i suoi conti con questi. E ciò avviene rapidamente e con una notevole dimostrazione di efficienza: nell'estate 1894 la AEG rileva la proprietà della Società Ferrovie Elettriche e Funicolari, e alcuni mesi più tardi della Società Tramways Orientali; sul finire del 1895 si costituisce la Unione Italiana Tramways Elettrici (UITE), per iniziativa della Elektrobank. La UITE acquista nell'ottobre 1895 le concessioni, il materiale rotabile, gli impianti e le concessioni della Francese, spendendo per l'operazione quasi 1,2 milioni di lire⁸⁰.

⁷⁷ La citazione è in M. PEDEMONTE, *La formazione dell'archivio storico dell'AMT di Genova*, in "Archivi e Imprese", n. 10, luglio-dicembre 1994, p. 103.

⁷⁸ G. MARCENARO, *Viaggiatori stranieri in Liguria*, Sagep, Genova 1987, p. 170.

⁷⁹ Sulla presenza e il ruolo di imprese e capitali tedeschi a Genova tra Otto e Novecento vedi G. DORIA, *Investimenti cit.*, vol. II, pp. 159-186; per un'analisi a livello nazionale vedi A. VON OSWALD, *L'industria tedesca in Italia dall'età giolittiana alla seconda guerra mondiale*, in "Archivi e imprese", 10, luglio-dicembre 1994.

⁸⁰ Archivio storico dell'Azienda Municipalizzata Trasporti di Genova, Archivio UITE (ASAMT), verbali consiglio d'amministrazione UITE del 12-10-1895. Le concessioni ri-

3.2. La realizzazione della rete e la gestione della UITE

Nel biennio 1894-1895 dunque la AEG, acquisendo imprese esistenti, creandone di nuove e diventando interlocutore privilegiato della pubblica amministrazione, pone le premesse per la costruzione di una moderna rete infrastrutturale a Genova aprendosi a un tempo la strada a proficui affari. Un'operazione di grande portata e onerosa da un punto di vista finanziario che ha rappresentato una "spinta decisiva" alla costituzione della Elektrobank⁸¹.

Nel periodo che va dal 1895 al 1914 attraverso le "controllate" genovesi la AEG può attuare il programma descritto da Rathenau: risultato finale è quello di dotare l'area genovese di un sistema di produzione, distribuzione e impiego dell'energia elettrica nei campi dell'illuminazione e della trazione e come forza motrice di macchinario industriale. È legittimo parlare di strategia AEG perché il centro decisionale del processo che si sviluppa nel capoluogo ligure è senza dubbio a Berlino: Emil Rathenau in persona è presidente della OEG sino al 1915, nel consiglio di amministrazione della OEG e della UITE siede dal 1909 pure Walther Rathenau, oltre a numerosi manager tedeschi che risultano essere, anche dagli stringati verbali dei consigli di amministrazione, coloro che decidono. Dimostra come sia assoluto il controllo tedesco sull'impresa la vicenda che porta alle dimissioni del suo primo presidente, il senatore Lazzaro Gagliardo, già deputato dal 1886 al 1892, influente politico locale assai legato a Giovanni Giolitti⁸²: egli si dichiara contrario agli accordi stipulati dalla UITE con l'AEG, cui viene affidata l'esecuzione di tutte le nuove linee tranviarie concesse e l'elettrificazione di quelle esistenti, e con la OEG, incaricata di fornire all'impresa l'energia elettrica necessaria; vale la pena sottolineare come gli amministratori delegati della UITE, ingegneri Kolle e Türcke, facciano anche parte dei vertici aziendali di AEG e OEG. Le dimissioni di Gagliardo sono immediatamente accolte⁸³.

L'analisi dei verbali delle assemblee generali degli azionisti consente di avere dati precisi sulle azioni depositate per partecipare all'assemblea,

levate dalla UITE sono ben 12 e sono state rilasciate dalla Provincia di Genova, dai comuni di Genova, Sampierdarena, Rivarolo, San Quirico, Pontedecimo, Sestri Ponente, Pegli, Voltri e dall'amministrazione del ponte di Cornigliano.

⁸¹ Questa è la valutazione di Peter Hertner che ricostruisce, basandosi in larga misura su fonti tedesche, la storia della presenza del gruppo AEG a Genova in *Il capitale tedesco* cit., pp. 211-218.

⁸² Sulla figura di Gagliardo vedi F. MAZZANTI PEPE, *op. cit.*, p.85

⁸³ ASAMT, verbali consiglio d'amministrazione UITE del 27-2-1896, 15-5-1896.

dati illuminanti sugli assetti proprietari dell'impresa. Essa è saldamente nelle mani dei suoi fondatori sino alla prima guerra mondiale anche se, a partire dal 1991, il capitale tedesco segue una politica di minore "visibilità" e sembra in fase di attuazione un processo di trasferimento di quote azionarie dalla Elektrobank a soggetti bancari e finanziari svizzeri, in primo luogo la Société de Crédit Suisse⁸⁴.

Ancora nel 1916 sono fortissime le quote di capitale azionario controllate dall'estero: benché il capitale obbligazionario della UITE sia collocato in grandissima parte in Italia, appartiene a soggetti economici italiani circa il 40% delle azioni UITE; il resto, vale a dire la maggioranza del capitale sociale, è in mani estere⁸⁵, per quanto con l'avvicinarsi del conflitto mondiale – e ancor più dopo la sua esplosione – sia stata perseguita la ricordata politica di trasferimento del possesso di azioni dalla Germania alla Svizzera.

Lo sforzo economico sostenuto "brucia" ingenti risorse finanziarie. Il capitale sociale della UITE è periodicamente e in misura consistente aumentato nel corso del Novecento.

Tabella 4 – *Capitale sociale UITE (milioni di lire)*

1895	1901	1904	1906	1907	1915
3	7,3	15	15,9	18	18

Nella fase iniziale di vita dell'impresa la Elektrobank concorre in maniera determinante al suo finanziamento: sin dal 1895 apre una linea decennale di credito a suo favore; nel 1898 l'ammontare dell'apertura di credito in conto corrente è di 9.650.000 franchi svizzeri. A maggiore garanzia della creditrice si stipula un contratto di partecipazione di Elektrobank in UITE: quest'ultima "associa in partecipazione a sensi degli articoli 233-238 del Codice di Commercio nell'esercizio di tutte le im-

⁸⁴ ASAMT, 1.2. Scritture sociali, verbali assemblee generali azionisti, vari anni. Nel 1897, su 6.000 azioni presenti all'assemblea 3.597 sono depositate dalla Elektrobank, 1.700 dalla Deutsche Bank. Nel 1905 le azioni depositate sono 29.900 su 30.000: 21.960 appartengono a Elektrobank, 5.340 a Deutsche Bank. Dopo tale anno quest'ultima non figura più tra gli azionisti: nel 1907 delle 27.166 azioni presenti (su 36.000) circa 25.000 sono riconducibili a Elektrobank, mentre la Banca Commerciale Italiana risulta presente con 1.238 azioni, affiancata con quote minori da altri investitori italiani. All'assemblea del 1915 delle 13.533 azioni presenti (su 36.000) 5.508 risultano della Société de Crédit Suisse e 4.725 di Elektrobank.

⁸⁵ Archivio Storico Banca Commerciale Italiana (ASBCI), Fondo Presidenza e Consiglio d'amministrazione, verbali Comitato centrale, vol.7, seduta del 20-11-1916, e verbali consiglio d'amministrazione, vol. 4, seduta del 24-2-1917.

prese che formano oggetto della Società” la Elektrobank che apporterà all’associazione un capitale di 12 milioni di franchi, in parte già versato, sotto forma di prestiti. Il “capitale di partecipazione”, pur non assimilabile al capitale sociale (non garantisce infatti alcun diritto di partecipazione alle assemblee) viene remunerato con quote di utile. Sull’utile netto generale dell’impresa, prima della sua ripartizione tra gli azionisti, verrà prelevata una somma tale da garantire alla creditrice Elektrobank un interesse del 5% sul “capitale di partecipazione”. La copertura di eventuali perdite dell’azienda sarà in prima battuta a carico del capitale UITE e solo se ciò non bastasse a carico della partecipante⁸⁶. Nel 1900 il “capitale di partecipazione” della Elektrobank nella UITE ammonta a oltre 8 milioni di lire, per superare i 17 milioni nel 1901. Dal 1904 per alleggerire l’esposizione della Elektrobank, la cui partecipazione al capitale azionario resta comunque come si è visto assai alta, si procede, oltre che ad ulteriori aumenti di capitale, alla emissione di obbligazioni da collocare sul mercato.

Tabella 5 – *Capitale obbligazionario UITE (milioni di lire)*

1904	1907	1909	1911	1913	1914
10	13	13	12,8	12,5	12,3

Nel 1904-1905 dunque, con aumenti di capitale e prestiti obbligazionari, si azzerò il capitale di partecipazione Elektrobank; le successive emissioni di obbligazioni servono invece per finanziare l’espansione dell’impresa.

La UITE persegue alacremente, avvalendosi della collaborazione con la capogruppo AEG e con la OEG, l’obiettivo della costruzione di una rete tranviaria elettrificata per l’intera area genovese. Sulla base del contratto dell’aprile 1896 la AEG svolge un ruolo di *general contractor* oltre che di fornitore di materiale: venderà direttamente alla UITE dinamo e motori elettrici, vetture automotrici e materiale per la trasmissione dell’energia, in una parola tutto ciò che riguarda la produzione elettromeccanica, ai prezzi praticati per la vendita di analoghi beni forniti per la costruzione delle reti tranviarie di Breslau e Lipsia; si occuperà della progettazione degli impianti e del loro esercizio nella fase di avviamento; coordinerà con suo personale il lavoro delle ditte subappaltanti le opere edili (gallerie, ponti, edifici ecc.) e fornitrici di prodotti non elettromeccanici. La UITE pagherà in marchi alla AEG quanto di

⁸⁶ ASAMT, verbali consiglio d’amministrazione UITE del 12-10-1895; 13-8-1898.

sua competenza e si accollerà il saldo delle spettanze dei subappaltatori, il cui ammontare sarà maggiorato di un 20% come compenso per il *general contractor* AEG⁸⁷.

Tra i lavori edili effettuati il più significativo è quello della costruzione della galleria di Certosa che pone in diretto collegamento Genova con la Val Polcevera, evitando il passaggio per Sampierdarena, un'opera già prevista dalla Francese. La realizzazione del tunnel, autorizzata con Decreto Reale e preceduta da lunghe procedure d'acquisto dei terreni posti in prossimità dell'imbocco e dello sbocco progettati, inizia nel 1904 (ma già nel 1896 la AEG ne aveva iniziato gli studi di fattibilità) e termina nel 1908 con l'avvio dell'esercizio della linea tranviaria⁸⁸.

Nel 1900 sono elettrificate le linee Caricamento-Sampierdarena e da lì per Pontedecimo e Multedo; mentre i tram cominciano a sferragliare sulle strade del Ponente e della Val Polcevera si procede alla contestuale vendita dei 250 cavalli "riformati", giunti alla fine del loro servizio⁸⁹. Nel 1903 il tram giunge a Voltri.

Anche la Società di Ferrovie Elettriche e Funicolari apre nuove linee che percorrono le strade cittadine, collegando il centro con i viali di Circonvallazione a monte, con Carignano, con la Val Bisagno. Al 1897 la rete tranviaria dell'impresa è di 20,6 chilometri, e ad essa si aggiungono le due linee funicolari previste dalla concessione del 1890. La Tramways Orientali per parte sua realizza le linee per il Levante: nel 1899 si può arrivare con il tram sino a Nervi; l'anno successivo la lunghezza della rete della Tramways Orientali è valutata in 17,4 chilometri⁹⁰.

Alla costruzione della rete si accompagna una radicale riorganizzazione societaria e gestionale delle aziende. Nel 1897 la Società di Ferrovie Elettriche e Funicolari diviene una società italiana e la sua amministrazione e direzione sono unificate con quelle della Tramways Orientali. Nel 1901 si completa il processo: su proposta della Elektrobank il consiglio d'amministrazione della UITE delibera di assorbire le due "con-

⁸⁷ ASAMT, verbali consiglio d'amministrazione UITE del 13-4-1896.

⁸⁸ ASAMT, verbali consiglio d'amministrazione UITE del 13-4-1905; 24-9-1908.

⁸⁹ ASAMT, verbali consiglio d'amministrazione UITE del 22-12-1899; 15-3-1900; 9-4-1900. Il prezzo unitario medio di vendita dei cavalli è di lire 245. Questa massiccia "dismissione" si riflette nel calo della voce "mantenimento cavalli" riportata negli annuali conti "profitti e perdite" dell'impresa: al 1897 ammonta a lire 524.738, pari a circa un terzo delle spese complessive d'esercizio, nel 1899 a lire 466.389, nel 1900 a lire 162.382; negli anni successivi scende ancora per attestarsi su valori di poco superiori alle lire 100.000 (ASAMT, bilanci UITE, anni vari).

⁹⁰ M. PEDEMONTE, *Dagli inizi*, cit., pp. 48-53.

sorelle”; i consigli comunale e provinciale di Genova hanno aderito al trasferimento delle concessioni delle società fuse per incorporazione nella UITE; non manca l'autorevole consenso all'operazione della Deutsche Bank quale “amministratrice del consorzio tra una parte degli azionisti delle tre società”. Per rendere possibile l'operazione il capitale della UITE aumenterà di lire 4.300.000 e le azioni di nuova emissione saranno interamente assunte dalla Elektrobank⁹¹.

Dopo il 1902 la rete si amplia ulteriormente anche se non con la rapidità degli anni precedenti: nel 1901 infatti, al momento della fusione, la UITE dispone di una rete di circa 72 chilometri; nel 1908 la sua estensione è di chilometri 78, nel 1911 di 113⁹². Anche altri indicatori evidenziano il potenziarsi del servizio e la crescita dell'impresa: le vetture in circolazione sono circa 350 nel 1902, quasi 500 nel 1910; i dipendenti della UITE risultano 1104 nel 1901, 1585 nel 1911⁹³.

Il numero dei passeggeri trasportati annualmente aumenta notevolmente, passando dai circa 30 milioni d'inizio secolo ai 78 del 1915. Considerando che al 1911 la popolazione dell'area urbana genovese ammonta a 465.496 abitanti, si può calcolare per tale anno una media di circa 142 viaggi per ogni cittadino; erano 75 nel 1901⁹⁴. All'aumentato numero dei passeggeri corrisponde una costante lievitazione dei ricavi da traffico, che costituiscono quasi la totalità delle entrate dell'impresa, entrate

⁹¹ ASAMT, verbali consiglio d'amministrazione UITE del 2-6-1901; 27-6-1901.

⁹² Nel 1911, fatta eccezione per la linea omnibus da piazza De Ferrari a Principe (che passa per le vie Garibaldi, Cairoli, Balbi) ancora in esercizio, si tratta interamente di linee elettrificate, tranviarie o funicolari. Queste le linee tranviarie della UITE nel 1911 (tra parentesi la loro lunghezza in metri): De Ferrari- Principe (2180), Circonvalazione a monte (6100), Staglieno-Manin (3200), Circolare (5140), Carignano e Ospedale Galliera (1686 e 2368), San Fruttuoso (2750), San Martino e Sturla-Borghoratti (5485 e 5450), Foce (2250), Genova-Nervi per Albaro (9900), Genova-Prato (11500), Genova-Voltri (16763), Sampierdarena-Certosa-Pontedecimo (15000) (ASAMT, allegati ai bilanci, prospetto statistico 1911).

⁹³ La maggior parte dei dipendenti è costituita dagli addetti al “movimento” (867 per la rete orientale, 688 per quella occidentale), soprattutto conduttori e bigliettai. Più di 300 sono gli occupati nei depositi e nelle officine con una larghissima presenza di qualifiche operaie (ASAMT, allegati ai bilanci, stato del personale 1911).

⁹⁴ Per l'uso del mezzo pubblico Genova si colloca al livello delle grandi città europee. Se a Londra (su tutti i mezzi di trasporto pubblico) si hanno nel 1911 ben 263 viaggi per abitante, in linea con Genova sono ad esempio Vienna (165), Amsterdam (123), Colonia (161), Monaco (146), Dresda (155) (P. CAPUZZO, *La conquista della mobilità. Contributo ad una storia sociale dei trasporti urbani in Europa (1870-1940)*, relazione presentata al convegno su “Infrastrutture urbane, servizi pubblici e sviluppo economico in Italia fra XIX e XX secolo”, Bertinoro 6-7 novembre 1997).

tali da coprire abbondantemente le spese complessive degli esercizi che si chiudono regolarmente con soddisfacenti saldi attivi.

Tabella 6 – UITE: passeggeri totali e proventi del traffico (lire)⁹⁵

Anno	Passeggeri	Proventi del traffico
1902	31.775.000	4.433.955
1903	34.962.000	4.848.381
1904	38.536.000	5.206.727
1905	42.297.000	5.720.850
1906	46.590.000	6.230.413
1907	52.027.000	6.778.648
1908	58.052.000	7.480.566
1909	61.153.000	7.849.030
1910	63.857.000	8.156.626
1911	65.911.000	8.443.703
1912	68.361.000	8.811.719
1913	73.814.000	9.403.819
1914	77.742.000	9.816.632
1915	78.962.000	10.108.306

Tabella 7 – UITE: risultati d'esercizio 1902-1915 (lire)⁹⁶

Anno	Uscite (A)	Ricavi (B)	A/B	Saldo attivo
1902	3.597.236	4.565.405	0,78	968.169
1903	3.729.655	4.946.621	0,75	1.216.966
1904	4.419.549	5.369.801	0,82	950.252
1905	4.850.627	5.903.535	0,82	1.052.908
1906	5.237.826	6.483.301	0,81	1.245.475
1907	5.647.733	7.125.263	0,79	1.477.530
1908	6.171.158	7.778.666	0,79	1.607.508
1909	6.438.782	8.050.262	0,80	1.611.480
1910	6.639.074	8.373.193	0,79	1.734.119
1911	6.892.145	8.731.476	0,79	1.839.331
1912	7.167.712	9.123.085	0,78	1.955.373
1913	7.723.124	9.684.330	0,80	1.961.206
1914	8.494.573	10.257.308	0,83	1.762.735
1915	9.032.574	10.481.826	0,86	1.449.252

⁹⁵ ASAMT, relazioni del consiglio d'amministrazione all'assemblea dei soci, vari anni; Azienda Municipalizzata Trasporti di Genova (AMT), *Storia del trasporto pubblico*, cit., p. 695.

⁹⁶ ASAMT, bilanci annuali UITE. Le uscite sono al lordo degli ammortamenti e degli accantonamenti. I coefficienti di esercizio dell'azienda corrispondono a quelli rile-

Col tempo cambia progressivamente la fisionomia dell'utente del tram. Ancora nel giugno 1898 nel consiglio d'amministrazione della UITE si esprime preoccupazione per l'imminente avvio dei lavori di installazione delle linee telefoniche in via Milano, perché la stagione estiva è quella del maggior traffico sulle vetture dell'impresa, che rischia pertanto di veder diminuiti fortemente i propri introiti; nel corso della stessa seduta l'amministratore delegato Türcke lamenta il calo dei passeggeri che si registra nell'esercizio "evidentemente in causa delle prolungate piogge e forse anche per l'assenza di molti forestieri, che in altri anni a quest'epoca contribuivano ad aumentare il traffico, e che quest'anno in seguito ai disordini di Milano ed altrove hanno abbandonato la città e la riviera prima del solito"⁹⁷. Ad ascoltare queste valutazioni, dunque, il mezzo si impiega soprattutto nella buona stagione, per diporto, e i turisti sono una componente importante dell'utenza.

Altri elementi, che non consentono peraltro precise quantificazioni del fenomeno, ci indicano la presenza di un'utenza operaia che sulle linee del Ponente e della Val Polcevera prende i mezzi pubblici per recarsi al lavoro. Per tutelarli, numerosi comuni di queste zone, nelle trattative condotte con la UITE sul finire dell'Ottocento per il rilascio delle autorizzazioni all'elettrificazione della rete, si preoccupano di ottenere il mantenimento o l'istituzione di speciali "tariffe operaie" in determinate fasce orarie.

In età giolittiana concorrono alla diffusione dell'uso del tram tanto la riduzione delle tariffe quanto la crescita dei redditi. Le corse sono meno costose con l'elettrificazione: nel 1897, ad esempio, il prezzo del biglietto da Sampierdarena a Caricamento è ribassato da 25 a 20 centesimi, da Sestri Ponente a Caricamento da 40 a 35 centesimi; per le "tariffe operaie" sono previste riduzioni pari ad almeno il 30%⁹⁸. Lo sviluppo economico e le lotte sindacali determinano un incremento delle retribuzioni reali: nelle aree urbane la più rilevante presenza di una manodopera qualificata e di un ceto medio in grado di diversificare e ampliare i propri consumi si traduce anche in un aumento della domanda di trasporto urbano⁹⁹.

Il continuo sviluppo del traffico sulle linee, che comporta sovente la richiesta di raddoppio dei binari, significa dunque che il viaggiare in

vati complessivamente per le imprese esercenti tramvie urbane in età giolittiana (vedi P. BATTILANI, *Limiti e vantaggi*, cit., p. 4).

⁹⁷ ASAMT, verbali consiglio d'amministrazione UITE del 6-6-1898.

⁹⁸ ASAMT, verbali consiglio d'amministrazione UITE del 4-9-1897; 19-2-1898.

⁹⁹ V. ZAMAGNI, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia 1861-1981*, Il Mulino, Bologna 1990, pp. 255-258.

tram perde progressivamente quel suo originale carattere di evento del tempo libero per divenire abitudine/necessità per una grande moltitudine di cittadini.

Grazie a questi generali cambiamenti sociali e alla consolidata capacità di gestione del management i risultati economici della UITE sono brillanti. Non si propongono ora considerazioni relative agli anni anteriori al 1905: prima di tale data infatti la presenza del capitale di partecipazione, regolarmente remunerato con prelievo sugli utili di esercizio prima che si proceda alla determinazione del dividendo spettante agli azionisti¹⁰⁰, e il fatto che ci si trovi ancora in una fase di avvio rendono azzardato un confronto col decennio che precede il primo conflitto mondiale. A partire dal 1905 gli utili della UITE sono in costante ascesa (7,2% del capitale sociale nel 1905, 10,6% nel 1913) sino al 1914, allorché lo scoppio del conflitto ne determina una leggera contrazione¹⁰¹. Analogo il trend che fanno registrare i dividendi spettanti agli azionisti: le azioni UITE rendono il 6,5% nel 1905, il 9,5% nel 1912 e 1913, per scendere poi all'8,5% nel 1914. A ulteriore dimostrazione della sostanziale stabilità finanziaria dell'impresa si può osservare che il corso dei titoli non precipita in seguito alle tempeste borsistiche del 1907, ma si mantiene stabile rimanendo la quotazione in borsa delle azioni costantemente sopra il valore nominale delle stesse¹⁰².

3.3. I rapporti con l'amministrazione pubblica

Anche i rappresentanti del capitale tedesco, come prima di loro gli altri imprenditori del settore, intrattengono rapporti costanti e non facili con le amministrazioni pubbliche. Le prassi italiane non sempre sono comprese e accettate: quando nel dicembre 1894 il rappresentante in Genova della Società di Ferrovie Elettriche e Funicolari chiede a Berlino il permesso di pagare 300 lire a pubblici funzionari perché agevolino il

¹⁰⁰ Si è visto come il rendimento del capitale di partecipazione Elektrobank sia del 5% annuo tra il 1898 e il 1903 (ASAMT, Liquidazione UITE 9.19, Raccolta bilanci, Relazioni del consiglio d'amministrazione sub anno).

¹⁰¹ UITE: utili sul capitale sociale (%)

1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
7,2	8	8	8,7	8,8	9,5	10	10,6	10,6	9,4

(elaborazione dai bilanci aziendali).

¹⁰² CREDITO ITALIANO, *Notizie statistiche sulle principali società italiane per azioni quotate nelle Borse del Regno*, Milano 1908, p. 17; CREDITO ITALIANO, *Società italiane per azioni. Notizie statistiche*, Milano 1914, p. 180; CREDITO ITALIANO, *Società italiane per azioni. Notizie statistiche*, Milano 1916, p. 195.

rilascio delle concessioni richieste, si sente rispondere che “noi siamo lenti nel risolvervi di concedere regalie ai capi uffici delle amministrazioni comunali” in quanto atti punibili dalla legge, ma “poiché questo regalare è usanza costì e dunque giudicato in altro modo” si proceda pure¹⁰³. I manager dell’AEG imparano presto a conoscere le regole del gioco del paese e a sfruttare al meglio appoggi e conoscenze per favorire la positiva conclusione delle numerose trattative in corso nella seconda metà degli anni Novanta per adeguare le concessioni ai nuovi progetti di elettrificazione¹⁰⁴. A questo riguardo i rappresentanti del gruppo sono davvero impegnati su più fronti per alcuni anni: certi comuni, i più piccoli, non creano difficoltà e si raggiungono rapidamente gli accordi sperati; in altri casi si incontrano ostacoli difficili da superare. Il comune di Sampierdarena, ad esempio, ottiene che la UITE versi lire 250.000 una tantum oltre a obbligarsi a pagare lire 5.000 a chilometro per la manutenzione delle strade. In un primo momento i vertici dell’AEG e dell’Elektrobank bloccano la firma dell’accordo, ritenendo eccessivo il pagamento di 250.000 lire, ma poi accettano di sottoscrivere il risultato ottenuto dai loro negoziatori a Genova¹⁰⁵.

I problemi più seri per la proprietà della UITE verranno in seguito all’approvazione da parte del parlamento della legge sulla municipalizzazione dei pubblici servizi del 1903. In un primo momento nel consiglio d’amministrazione dell’impresa si afferma che “grazie all’azione coordinata di tutti gli interessati, si è potuto ottenere mediante esplicita dichiarazione d’interpretazione la completa rimozione dei timori nati dalla poco chiara dizione del testo della legge nella parte riflettente il ‘riscatto’”¹⁰⁶. Proprio nell’agosto 1903, quando l’impresa completa l’elettrificazione delle linee del Ponente, a segnalare la presenza di opinioni contrarie al ruolo monopolistico che la UITE ha assunto, il quotidiano socialista riformista genovese “Il Lavoro” attacca affermando che “non vi è grande città in cui il servizio tranviario proceda peggio che a Ge-

¹⁰³ M. PEDEMONTE, *La formazione*, cit., pp. 105-106

¹⁰⁴ Nell’ottobre 1886 il consigliere d’amministrazione Giacono Durazzo Pallavicini “informa che le trattative colla provincia non sono progredite perché l’avvocato Peirano si trova ancora in campagna e che senza il suo intervento non convenga di portare l’affare davanti alla Deputazione Provinciale” (ASAMT, verbali consiglio d’amministrazione UITE del 26-10-1896).

¹⁰⁵ ASAMT, verbali consiglio d’amministrazione UITE del 4-9-1897; 6-10-1897. Prendendo esempio dal comune di Sampierdarena, anche la civica amministrazione di Sestri Ponente pretende cospicui contributi per la manutenzione delle strade e ribassi tariffari (ASAMT, verbali consiglio d’amministrazione UITE del 19-2-1898).

¹⁰⁶ ASAMT, verbali consiglio d’amministrazione UITE del 20-5-1903.

nova. Eppure i capitali tedeschi investiti in queste Aziende debbono dare bel frutto, specie se cumulati con quanto rende la costruzione del materiale elettrico a Berlino. Sono, in media, 12 mila franchi al giorno che incassa la società, a furia di soldini. Si potrebbe quindi chiedere e ottenere un servizio meno indecente¹⁰⁷.

Non è possibile sapere se davvero il servizio tranviario fosse così indecente come assunto dal quotidiano; è comunque significativa la critica mossa all' *Unternehmergeschäft*, di cui si riconosce peraltro l'efficacia, e l'invito a vigilare sulla qualità del servizio rivolto alle amministrazioni pubbliche; anche in questo caso la richiesta è rivelatrice dell'attitudine che hanno assunto i socialisti riguardo all'azione di controllo sui servizi pubblici che gli enti locali devono svolgere (nel 1902 i socialisti partecipano per la prima volta alle elezioni per il rinnovo del consiglio comunale di Genova e riescono a far eleggere alcuni loro esponenti)¹⁰⁸.

Nel 1904 la provincia promuove un'inchiesta sulle condizioni del servizio tranviario raccogliendo lamentele e richieste degli enti locali, alcune delle quali vengono accolte dall'azienda¹⁰⁹.

Per alcuni anni non si registrano comunque particolari tensioni sino a quando, nel marzo 1909, viene notificata alla UITE la delibera della giunta del comune di Genova che intende riscattare le concessioni del servizio di trasporto pubblico sul tronco di linea Caricamento-San Benigno e De Ferrari-Principe-Di Negro (in questo caso si tratta di omnibus a cavalli), rilasciate alla Francese nel 1887 e nel 1890 rispettivamente. La UITE ritiene illegittimo il provvedimento e si rivolge al tribunale vedendo accolta la propria tesi; il comune a sua volta ricorre in appello. La Corte d'Appello di Genova con una sua sentenza dell'aprile 1911 dà ragione all'amministrazione civica inducendo l'azienda a ricorrere in cassazione. Mentre la vicenda faticosamente prosegue il suo iter giudiziario, altri avvenimenti segnalano il complicarsi delle relazioni tra la concessionaria e gli enti locali: nel 1909 la UITE sospende il servizio di omnibus-automobili (così venivano definiti i primi autobus) sulla linea Quezzi-Lagaccio dimostratosi un "insuccesso tecnico ed economico" e il comune ipotizza una gestione semidiretta della stessa linea; la provincia domanda all'impresa un contributo straordinario di lire 60.000 per l'allargamento della strada tra il ponte di Cornigliano e l'a-

¹⁰⁷ M. PEDEMONTE, *Dagli inizi*, cit., p. 62.

¹⁰⁸ L. GARIBBO, *I ceti dirigenti*, cit., p. 237.

¹⁰⁹ M. PEDEMONTE, *Dagli inizi* cit., pp. 62-63.

bitato della cittadina. Su entrambe le questioni la UITE cerca di addivenire a un accordo, ricorrendo eventualmente a un arbitro¹¹⁰.

Per ciò che concerne il comportamento del comune di Genova, al di là delle motivazioni giuridico-formali legate alle clausole e agli articoli delle concessioni della Francese, non sembra particolarmente sensata la scelta di procedere al riscatto di alcune linee soltanto, quando ormai è evidente che quello del trasporto pubblico urbano è un sistema integrato. Diversa è l'impostazione della nuova amministrazione comunale, guidata dall'avvocato radicale Giacomo Grasso e comprendente nella giunta assessori socialisti, che assume la guida di Genova dopo le elezioni del 1910¹¹¹.

Nel luglio 1912 il consiglio comunale approva una delibera di riscatto di tutte le linee esercitate dalla UITE. Nel settembre 1912 si tiene a Genova il primo referendum popolare per la municipalizzazione di un pubblico servizio, quello appunto del trasporto: la partecipazione al voto è bassa (si reca alle urne il 17,7% degli aventi diritto), ma la vittoria dei favorevoli alla municipalizzazione (84%) è schiacciante. Per quanto di sua competenza anche la Corte di Cassazione di Torino si pronuncia in merito alla questione della legittimità delle procedure di riscatto avviate dal comune ritenendole perfettamente conformi alle leggi vigenti¹¹².

Il decisivo ostacolo alla municipalizzazione del servizio è però rappresentato dagli alti costi che graverebbero sul bilancio comunale qualora si giungesse davvero al riscatto: nel 1912, secondo stime degli uffici civici, la municipalizzazione delle linee comporterebbe un onere superiore ai 10 milioni di lire¹¹³. Anche l'amministrazione dunque non è aliena dal percorrere la strada della ricerca del compromesso verso cui si è orientata la UITE, un compromesso che può essere tanto più favorevole al comune quanto più si minaccia la municipalizzazione. Finalmente nell'aprile 1914 si firma una nuova convenzione tra le due parti: la UITE continua a gestire le linee; si ridefinisce la durata delle concessioni, ma in ogni caso il comune si impegna a non procedere a riscatti prima del 1926; è obbligo per l'impresa di versare al comune il 27% dell'introito netto del servizio (viene comunque garantito un ca-

¹¹⁰ ASAMT, verbali consiglio d'amministrazione UITE del 23-2-1910; 28-2-1911; 31-3-1911; 15-12-1911.

¹¹¹ L. GARIBBO, *I ceti dirigenti*, cit., p. 258.

¹¹² ASAMT, verbali consiglio d'amministrazione UITE del 3-3-1913; M. PEDEMONTE, *Dagli inizi* cit., p. 81.

¹¹³ ASCG, 1787, Studio di L.A. De Barbieri, cit.

none di lire 450.000 annue per il primo quinquennio e di lire 500.000 per gli anni successivi)¹¹⁴.

Lo scoppio della prima guerra mondiale segna una profonda cesura anche nella storia del trasporto pubblico urbano genovese. Il clima antitedesco diviene sempre più pesante: in consiglio provinciale il socialista riformista Pietro Chiesa dichiara che “ci vorrebbe un nuovo Balilla che cacciasse via un'altra volta i tedeschi”¹¹⁵. Nel maggio 1915, quando l'Italia si appresta a entrare nel conflitto, si dimettono dal consiglio di amministrazione della UITE i consiglieri tedeschi, primo tra tutti Walther Rathenau¹¹⁶, e anche queste dimissioni suggellano la fine di un'epoca.

Il bilancio poteva considerarsi positivo per la AEG e le imprese controllate, con un indiscutibile successo della strategia dell'*Unternehmergeschäft*, tanto in termini di profitti realizzati quanto per le commesse acquisite dalla casa madre berlinese¹¹⁷; la guerra ovviamente costringe il capitale tedesco ad abbandonare il campo, un campo dove peraltro divenivano più difficili i rapporti tra società concessionarie e amministrazioni pubbliche, tentate dalla prospettiva di gestione diretta del servizio o dalla possibilità di percorrere la strada della municipalizzazione. Alla città resta una rete infrastrutturale che ne ha cambiato il volto rendendola più moderna.

MARCO DORIA
Università di Genova

¹¹⁴ ASCG, Amministrazione municipale, fondo 1910-1940, 252/3.

¹¹⁵ M. PEDEMONTE, *Dagli inizi* cit., p. 82.

¹¹⁶ ASAMT, verbali consiglio d'amministrazione UITE del 15-6-1915.

¹¹⁷ Ancora nel 1914 le forniture tedesche rappresentano il 62% del valore totale degli acquisti (M. PEDEMONTE, *La formazione* cit., p. 110).