

di medioevale memoria e che, tramite ingegnosi artifici architettonici, erano collegati direttamente attraverso opportuni passaggi coi moli antistanti, permettendo così il trasbordo diretto dalle navi alle barche ai magazzini stessi senza che occhi indiscreti potessero compromettere la segretezza dei tanti commerci che lì avvenivano.

In questa sede sarebbe impossibile ripercorrere la storia millenaria di questa istituzione: ci limiteremo pertanto a tracciarne le vicende riguardanti il nostro relativamente recente passato economico che va dalla seconda metà dell'Ottocento a tutta la prima del Novecento ed ai primi decenni della seconda metà del secolo scorso, quando lo scagno esaurisce la propria valenza e si trasforma in altre realtà economico-commerciali che arrivano fino ai nostri giorni.

A seguito degli sciagurati accordi del Congresso di Vienna del 1815 che vedranno Genova annessa al Regno di Sardegna, avremo alcuni decenni in cui l'economia cittadina ristagnerà: abolito il porto franco e il libero commercio, con i Savoia arriveranno tasse, gabelle, imposte varie, tutta una burocrazia che male si coniugherà con la precedente relativa libertà d'azione degli imprenditori genovesi, una mal tollerata coscrizione obbligatoria che trasformerà in soldati tanti nostri valenti giovani marinai. In pratica, si può affermare semplificando che una caserma bigotta e montanara qual era allora Torino mal si accompagnava ad una Genova privata della propria sovranità ma pur sempre desiderosa di riscattare le proprie vocazioni commerciali e imprenditoriali.

Questa situazione di stallo entrerà finalmente in controtendenza verso la metà dell'Ottocento ad opera da una parte di politici illuminati, "in primis" il Cavour, che aveva cara Genova anche per proprie situazioni personali, e altri che come lui prendono atto dell'importanza geografica e commerciale della città che non è solo l'agognato sbocco al mare ma può diventare molto di più. A tale proposito lo stesso Carlo Alberto accarezzò per un attimo l'eventualità di spostare la capitale del Regno da Torino a Genova anche se poi non se ne farà niente perché il re verrà travolto dai noti avvenimenti che porteranno alla sua abdicazione e per le forti resistenze della stessa corte sabauda piemontese. Dall'altra parte sarà il Padreterno a dare una mano a Genova, facendovi nascere tutta una serie di imprenditori e, in alcuni casi, vere e proprie dinastie commercial-marittime e industriali che faranno, nella seconda metà del secolo in oggetto, le fortune della città. Saranno questi i vari Piaggio, Raggio, Odero, Rubattino, Ansaldo, Perrone e via dicendo che, nei vari campi in cui la nostra città vedrà affermarsi, ne costituiranno il nucleo primario delle successive fortune.

In quest'ottica, accanto ai grandi organismi marittime e industriali che si affermeranno nel giro di pochi decenni, si svilupperà tutta una rete di società più piccole che vedranno nello "scagno", come lo intendiamo noi, il luogo deputato e la sede fisica dove tutte le attività commerciali annesse e connesse troveranno vita e si concretizzeranno. Scagno inteso quindi non solo come luogo di lavoro, come ufficio dove confluiranno le attività dei vecchi fondaci e magazzini di antica memoria ma anche filosofia del lavoro che per circa cento anni caratterizzerà la vita eco-

nomica e le attività inerenti ad essa a Genova e non solo. Varie saranno le tipologie di scagno: da quelli degli spedizionieri veri e propri che continuano ancora oggi, seppur con modalità differenti, nell'attività di importanti ditte di import-export locali quali Coe & Clerici, Burke-Novati, Scerni e altri, alle varie ditte di forniture di bordo che, in un'epoca in cui le compagnie di navigazione non erano organizzate capillarmente come oggigiorno, faceva sì che ogni nave che attraccava in porto avesse necessità varie da soddisfare: dall'approvvigionamento viveri, alla fornitura di uniformi, stoviglie, biancheria eccetera cui concorrevano, appunto, ditte specializzate che avevano ognuna il proprio scagno di riferimento.

In un'epoca in cui le grandi società del settore dovevano ancora arrivare ed i "Lloyds" di Londra non avevano raggiunto la presenza capillare che li contraddistinguono in seguito, vi erano anche gli scagni dei piccoli assicuratori e quelli dei piccoli armatori. Da questi ultimi verranno poi fuori le grandi dinastie degli armatori liguri del secondo Novecento fra i quali ricordiamo i Costa, i Ravano, i Cameli, i Fassio, i Cambiaso, i Lolli Ghetti, i Corrado tanto per citarne solo alcuni: spesso, com'è il caso dei Costa e dei Fassio, questi iniziano le proprie attività in altri settori commerciali e poi si specializzano in campo marittimo armando direttamente piccole navi per il trasporto dell'olio dalle Riviere, dalla Spagna, dalle Baleari e financo dalla Tunisia, oppure gestiscono flotte di piccole navi cisterna, le famose "vinacciere", con cui importano vino, marsala e altri distillati dalla Sicilia e da tutte le altre aree di produzione del Mediterraneo. Fra questi ultimi ricordiamo le ditte dei Fratelli Gavarone, la "Luigi Pittaluga Vapori", la "Ferrando & Massone", la "Fratelli Frassinetti", la "Dani & C.", la "Fratelli Dal'Orso", la "Diego Cali & figli" e tante altre.

Nel momento di massima espansione si conteranno ben 200 scagni, distribuiti nel centro storico cittadino che, non dimentichiamolo, fino ad oltre la metà dell'Ottocento costituirà il nucleo urbano di Genova, prima degli accorpamenti dei comuni limitrofi del 1873 e, successivamente, la creazione della "Grande Genova" del 1926.

Se, quindi, per secoli tutte le attività commerciali legate al porto avevano trovato spazio nell'area del Mandraccio e della "Ripa Maris", anche nell'epoca dello "scagno moderno" non ci si allontana molto da questa zona.

Troveremo quindi la maggior parte di queste realtà commerciali nelle arterie cittadine che raccordano un centro



Ponte Federico Guglielmo