



ANDREA BOTTALICO

CIMELI E ARCHIVI

I CARBONAI AL PORTO DI GENOVA

INTRODUZIONE

La posizione geografica del porto di Genova, situato lungo la costa del mar ligure occidentale, ha determinato da sempre la storia marittima e mercantile della città¹. Costretto tra il mare e la dorsale appenninica, il porto si sviluppa lungo tutta la costa, da levante a ponente. Anche la città, attraversata dalle montagne alle sue spalle, è distesa lungo la stretta lingua costiera.

La mancanza di spazio disponibile per l'espansione del porto ha generato interventi infrastrutturali orientati verso il mare, reclamando terra e spazio da dedicare alle attività portuali e industriali, che via via sono cambiate con il cambiare del sistema produttivo retroportuale, della funzione dei porti rispetto al paradigma dell'intermodalità e della maggiore concentrazione lungo la catena marittimo-logistica.

Il porto di Genova è tra i primi in Italia in termini di volumi di merce movimentata (oltre 51 milioni di tonnellate), e tra i maggiori porti per la destinazione finale di container (2.242.902 Teu²). Lo scalo si estende su 22 chilometri di costa, partendo dall'area di Foce, a est, passando per il porto antico e sviluppandosi a ovest verso Voltri, laddove è situato il più importante terminal container dell'alto Tirreno (Voltri terminal Europa). Protetto dal mare aperto tramite una diga foranea, quello di Genova è un porto polifunzionale, con 25 terminal specializzati e gestiti in concessione da imprese terminaliste private che movimentano diverse tipologie di merce: container, merci varie, beni ad alta deperibilità, acciaio, prodotti forestali, rinfuse solide, rinfuse liquide, petrolio e passeggeri (crociere e traghetti).

La peculiare configurazione orografica del territorio e l'ampia area urbana a ridosso del porto hanno costretto l'autorità portuale a cercare ulteriore spazio nell'hinterland al fine di gestire meglio la movimentazione delle merci. L'interporto di Rivalta Scrivia è a 75 chilometri da Genova, lungo la rete ferroviaria che connette il porto ligure con l'area retroportuale di riferimento.

¹ Cfr. Fernand Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II*, vol. 1, Collins sons Ltd, 1972 (I ed. Paris, 1949). Per la storia dei porti europei, cfr. Pierre Gras, *Storia dei porti. Declino e nascita delle città portuali 1940 - 2010*, Odoja, 2013 (I ed. Paris, 2010). Per la storia del porto di Genova, cfr. Elisabetta Tonizzi, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Franco Angeli, 1999.

² Teu è l'acronimo di Twenty-feet equivalent unit, l'unità di volume del traffico marittimo containerizzato. Questa unità di carico standard descrive sia la capacità di una nave cargo (per esempio, una portacontainer da 14.000 Teus), sia la capacità di un terminal container. I Teus sono usati anche per le statistiche dei traffici di container in un porto.

REGOLAZIONE DEL LAVORO E GOVERNANCE PORTUALE

La portualità italiana è nota per la sua varietà, per le forti differenze di *governance* e gestione del lavoro tra i principali scali. Un report prodotto qualche anno fa ha mostrato l'inesistenza in Italia di un porto simile all'altro e la dipendenza di ogni porto dal suo passato, dal suo percorso, dalla sua posizione geografica, dalla sua storia, dalla composizione della sua forza lavoro. A partire dal rispetto formale della legge nazionale ogni porto ha trovato il proprio *modus vivendi*, tendendo ad autorganizzarsi secondo le proprie regole e creando uno specifico modello organizzativo che corrisponde al risultato di una sintesi tra le macro-indicazioni espresse dalla legge nazionale e le specificità locali³.

In Italia il principale corpus giuridico del settore portuale è rappresentato dalla legge 84 del 1994, emersa da un processo di riforma che ha sancito il passaggio da un modello pubblico di organizzazione del lavoro, in cui la principale entità di riferimento era la Compagnia portuale, a un modello pressoché privato. Furono quelli anni di duri scontri nel porto di Genova, che in questo processo è stato un vero e proprio laboratorio di sperimentazione della riforma: l'Italia infatti ha riformato la sua legislazione portuale a partire dai decreti del ministro Prandini (1989) e dalla sentenza della Corte europea di giustizia riguardo la compatibilità con le regole europee sulla competizione proprio nel porto di Genova, all'epoca investito da tensioni e forze che tendevano a destrutturare il modello organizzativo di un lavoro "storico", localmente radicato e al contempo esposto alle pressioni di mercato. Un lavoro tanto arcaico nella forma quanto ipermoderno nella sostanza, sempre più digitalizzato, automatizzato, remotizzato, ma non per questo obsoleto⁴.


Nell'agosto 2016 la *governance* portuale è stata riformata, mentre le parti sociali hanno iniziato a discutere anche di una riforma del lavoro nei porti in Italia. In sintesi, per la parte della legge che riguarda il lavoro portuale oggi, l'impresa terminalista (privata) – nata dalla legge 84 del 1994 –, opera nell'area portuale (pubblica) tramite una concessione che prevede il pagamento di un canone, è dotata di propria forza lavoro, e può disporre anche di una riserva esclusiva di lavoro temporaneo e flessibile attraverso un *pool* di manodopera autorizzata



Movimentazione container all'interno del terminal Sech di Genova (fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Genova_-_Terminal_SECH.JPG)

³ Cfr. Isfort, *Far West Italia. Il futuro dei porti e del lavoro portuale*, Rapporti periodici, Osservatorio Nazionale sul Trasporto Merci e la Logistica, n. 17, 2012: http://www.isfort.it/sito/pubblicazioni/Rapporti%20periodici/RP_17_luglio_2012.pdf (ultima consultazione 8 marzo 2018).

⁴ Cfr. Massimo Minella, *Gli anni che sconvolsero il porto di Genova*, Sagep, 1999.



dall'articolo 17 della legge, al fine di sopperire all'oscillazione costante dei traffici marittimi. In caso di mancato avviamento al lavoro, questa manodopera temporanea ha diritto a un'indennità pagata dallo stato. L'articolo 16 della legge regola le autorizzazioni alle imprese a svolgere le operazioni e i servizi portuali, mentre l'articolo 18 regola la concessione delle banchine alle imprese autorizzate.

Nel porto di Genova, la peculiare composizione della forza lavoro sta nel fatto che due storiche cooperative di lavoratori radicate localmente sono coinvolte insieme a una forza lavoro dipendente nel carico e scarico delle merci. Il movimento cooperativo in Italia sin dai primi anni sosteneva un'alleanza tra capitale e lavoro che era stata creata a favore del lavoro ed era composta principalmente da lavoratori. L'obiettivo delle cooperative era garantire che le condizioni di lavoro, di consumo e di reclutamento dei membri fossero migliori di quelle offerte dal mercato esterno. Dalla fine della Seconda guerra mondiale, tuttavia, si è verificato un graduale cambiamento, con la trasformazione – forzata o volontaria – delle cooperative in imprese orientate verso il mercato, che mantengono ancora la caratteristica principale della “responsabilità sociale”⁵. La storia delle compagnie portuali genovesi e i mutamenti avvenuti nel corso del tempo rispecchiano queste tendenze di fondo.

IL LAVORO PORTUALE A GENOVA

Il lavoro all'interno del porto di Genova è svolto dai dipendenti fissi delle imprese terminaliste concessionarie delle banchine, dai soci lavoratori temporanei della compagnia unica lavoratori merci varie (Culmv) “Paride Batini” – impresa cooperativa per la fornitura di manodopera temporanea, secondo l'articolo 17 della legge – e dai soci della compagnia “Pietro Chiesa” – impresa cooperativa di servizi, secondo l'articolo 16 della legge 84. La Culmv oggi rappresenta il solo *pool* di manodopera per la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese terminaliste. La moderna compagnia è un'impresa cooperativa che ha radici storiche profonde, legate alla storia della città. I suoi soci lavoratori sono i *camalli*, termine plurale di *camallo* che nel dialetto genovese significa lavoratore portuale, scaricatore, una parola di origine araba che declinata come verbo (*camallare*) significa trasportare, portare. La figura leggendaria di Paride Batini poi è strettamente intrecciata alle vicende del porto. Leader della Culmv dal 1984 al 2009 – anno della sua morte –, portuale dalla metà degli anni cinquanta, Batini è stato il console più combattivo, colui che ha imposto il modello dell'autonomia della Culmv, che ha guidato la compagnia, trasformandola in impresa, negli anni difficili contrassegnati dai duri scontri con i vertici della portualità

⁵ Cfr. Devi Sacchetto e Marco Semenzin, *Workers' cooperatives in Italy: between solidarity and autocratic centralism*, in Pun Ngai et al. (a cura di), *Social Economy in China and the World*, Routledge, 2016, pp. 135-155.

genovese e dagli scioperi in banchina a causa della riforma del lavoro portuale e dei processi di privatizzazione del porto⁶.

Come ha ricordato Riccardo Degl'Innocenti, sono passati 40 anni dalla pubblicazione nel 1978 sulla rivista «Primo maggio» di un articolo intitolato *I portuali di Genova* e firmato dal Collettivo operaio portuale, in cui si raccontava della mitologia dei *camalli*, associazione di lavoratori con radici medievali – nella sede della Culmv, all'interno del porto di Genova, il vessillo di quell'epoca è custodito sotto vetro⁷. Gli stessi portuali che hanno rappresentato il bacino elettorale del Partito comunista italiano, protagonisti della resistenza e dell'antifascismo, dei conflitti sindacali e degli scontri politici e sociali, come la rivolta del 1960 che fece cadere il governo Tambroni.

I soci lavoratori della Culmv, nonostante le pressioni (politiche, di mercato), i tentativi di delegittimazione, i ricatti e le provocazioni da parte dei “feudatari del porto” (come vengono definiti i terminalisti genovesi), continuano a resistere e a svolgere il ruolo di lavoratori temporanei soggetti alla chiamata giornaliera al lavoro nei vari terminal portuali. Rappresentano la compagnia portuale più numerosa in Italia dopo la riforma, una manodopera temporanea di circa mille lavoratori – tra operativi e amministrativi – che forniscono la flessibilità che esige la merce nelle operazioni di carico e scarico dalla nave alla banchina e viceversa (sette turni giornalieri, weekend, notte, periodi feriali). La moderna Culmv opera grazie a una struttura cooperativistica. Il consiglio di amministrazione viene eletto ogni tre anni dall'assemblea dei soci ed è formato da un console, due vice consoli e quattro consiglieri. Dopo più di vent'anni dalla riforma, i portuali di Genova sono circa 2.000 tra soci della Culmv e dipendenti dei terminalisti.

L'attività di carico e scarico di rinfuse e in particolare del carbone nel porto invece è di competenza dell'altra storica compagnia portuale genovese, la “Pietro Chiesa”, una cooperativa protagonista di vicende cruciali della storia del lavoro nel primo Novecento. E a causa di quel fossile, i soci lavoratori della “Pietro Chiesa” sono chiamati anche *carbunè* o *carbonin*. Scrive Sergio Bologna:

Ripercorrere le trasformazioni dell'organizzazione del lavoro nei terminal delle rinfuse significa aprire uno dei capitoli più appassionanti e drammatici della storia operaia nei porti. Era proverbiale all'inizio del secolo scorso l'abilità dei *carbonin* nel portare coffe di quintali di carbone sulle spalle lungo una passerella sottile ed elastica, ma negli anni trenta del Novecento questa forza lavoro era scomparsa con una rapidità che nemmeno nel settore del container si è verificata⁸.

⁶ Cfr. Paride Batini, *L'occasionale. Storia di un porto e della sua gente*, Marietti, 1991; Elena Tramelli, *Nerofumo: storie di camalli*, Sagep, 1993; Mario Bagnasco e Vittorio Gaglione, *Come eravamo, riflessioni storiche e sindacali dei lavoratori portuali*, SES, 2007.

⁷ Cfr. Riccardo Degl'Innocenti, *I portuali di Genova, 40 anni dopo*, «Primo Maggio», numero speciale, marzo 2018, pp. 44-49, http://www.fondazionemicheletti.eu/altronovecento/files/Primo-Maggio_Numero-speciale.pdf (ultima consultazione 4 aprile 2018). Per una panoramica sul rapporto tra dinamiche globali e portualità italiana, cfr. Andrea Bottalico, *I porti, dannazione della merce*, pp. 39-43 e anche «Primo Maggio», n. 9-10, inverno 1977-78, pubblicato in Cesare Bermani (a cura di), *La rivista Primo maggio (1973-1989)*, DeriveApprodi, 2010.

⁸ Sergio Bologna, *Le multinazionali del mare*, Egea, 2010, p. 201.



I LAVORATORI DEL CARBONE A GENOVA

Nel porto, non lontano dalle calate a pettine di Sampierdarena, dalla centrale termoelettrica, da Calata Bettolo e dalla lanterna, c'è un vecchio palazzo rettangolare che a vederlo da fuori sembra inagibile. Per raggiungere l'edificio bisogna attraversare un sottopassaggio all'altezza della sede della Culmv, fornire un documento di riconoscimento alla guardia e giustificare l'ingresso nell'area demaniale. Dopodiché si prosegue dritto verso l'edificio dei carbonai, lungo una strada attraversata da autoarticolati che si dirigono verso il *gate* del terminal Sech (South european container hub), segnata da binari ferroviari obsoleti, costeggiata dalle gru di Paceco in lontananza e da un bar chiuso da anni.

Costruzione anacronistica rispetto allo scenario circostante, anche se la facciata dell'edificio è circondata dalle impalcature si riesce ancora a leggere l'insegna. Una targa sul muro all'interno del cortile eterna «il ricordo dei lavoratori deceduti», sopra l'arcata una scritta: «Il lavoro, anche il più umile, anche il più oscuro, se sta ben eseguito tende alla bellezza e onora il mondo». Si tratta dell'edificio in cui ha ancora sede la compagnia portuale "Pietro Chiesa", per l'imbarco e lo sbarco di carboni minerali all'interno del porto di Genova. Al primo piano dell'edificio la porta viene aperta da Mario e dall'unica segretaria rimasta ad amministrare la compagnia, che ci saluta e rientra poi in una stanza riscaldata con una stufa elettrica, con al centro una scrivania piena di faldoni. Come un museo abbandonato, chiuso al pubblico, i documenti d'archivio e i cimeli restano ammassati tra la polvere, tra gli scaffali, nelle camere fredde di questo edificio degli anni trenta, testimonianza di una storia intrecciata a quella degli scaricatori di carbone come Mario, che mi conduce all'interno delle stanze, ripercorrendola.

Ex console della compagnia in pensione, figlio e nipote di carbonai, Mario ha iniziato a lavorare in porto come *raccogliaccino* nel 1960, mentre Genova si opponeva al congresso del Movimento sociale italiano. Alto, robusto, due mani grosse, la sigaretta sempre accesa e un volto che cerca di ricordare con calma l'ordine degli avvenimenti, racconta di quando aveva a che fare con il caolino, il manganese, la mica, il nerofumo. Ci sediamo all'angolo di un tavolo di legno, lungo, rettangolare, posto al centro di una sala impregnata di fumo, piena di oggetti impolverati sparsi un po' ovunque, vessilli, foto appese ai muri, statue e carte ingiallite. Da un mobile cerca e recupera scartoffie che raccontano di vecchi soci lavoratori ai tempi del Ventennio, di versamenti, di distribuzione degli utili, di contributi e di prestiti. Da un cassetto prende una serie di foto in bianco e nero, come quella con la didascalia «I *carbunè* della Pietro Chiesa, 1910», che ritrae un folto gruppo di lavoratori del carbone in posa, seduti e in piedi di fronte alla macchina fotografica, tutti sporchi e con il cappello in testa. I carbonai non li indossavano per vezzo – spiega Mario – ma imbottivano quei cappelli con la stoffa per proteggere la testa dalla caduta dei pezzi di antracite durante le operazioni di carico e scarico. Un'altra immagine del 1936 porta scritto «Un *coffinante*

scarica il carbone», ritrae i *coffinanti* (i facchini del porto che utilizzavano dei contenitori di vimini, dette coffe) alle prese con l'imbarco di carbone nelle stive dalle pedane di legno; in altre ancora si vedono i *confidenti*, i caporali intermediari degli armatori che chiamavano i portuali al lavoro, selezionandoli a loro piacimento, in base alla resa produttiva.

Mario racconta che il caporalato nel porto di Genova durò più o meno fino a quando Pietro Chiesa e altri fondatori decisero di costituire a Sampierdarena una cooperativa di lavoratori del carbone, sulla scia delle camere del lavoro francesi e delle cooperative sociali di Liverpool, in un periodo storico di grande fermento per il movimento cooperativistico in Europa. Risale infatti al 1890 la fondazione della prima lega per il miglioramento fra i lavoratori del carbone, per ottenere tariffe più giuste, l'introduzione del turno di lavoro e la soppressione del potere discrezionale dei *confidenti*, il caporalato braccio armato della controparte⁹.


La cooperativa dei carbonai era divisa in sezioni: gli *smarcatori*, che andavano nelle stive delle navi, i *coffinanti* che *camallavano* il carbone con quelle ceste di vimini sulle spalle da centocinquanta chili in su, gli *spaccantracite* che rompevano i blocchi, e i *pesatori* come Mario che controllavano il peso. Erano circa cinquemila negli anni di inizio Novecento, gli stessi carbonai che diedero vita allo "sciopero nero" che paralizzò il porto di Genova, proprio a causa della "libera scelta" dei *confidenti* e dello scioglimento della Camera del lavoro. Quest'ultima fu promossa nel gennaio 1896 da un'assemblea presieduta da Pietro Chiesa e venne chiusa l'8 dicembre dello stesso anno per decreto prefettizio. Fu ricostituita nel luglio del 1900 e difesa dai portuali del carbone. Gli scioperi conseguenti addirittura destabilizzarono gli stessi equilibri politici nazionali. Da quegli scioperi cadde il governo Saracco e iniziò il nuovo corso riformista legato a Giolitti. Nel 1903 nacque il consorzio autonomo del porto, proprio per regolare i conflitti al suo interno e le chiamate all'avviamento per il lavoro portuale furono regolamentate tra soci delle cooperative, avventizi e *raccogliatici*.

Una volta costituiti, i carbonai cercarono di rendere più umano quel lavoro, le cui condizioni erano state raccontate da Luigi Einaudi¹⁰. I soci costruirono questo edificio nel cuore del porto con i loro risparmi, mettendo da parte una quota delle giornate di avviamento al lavoro per la costruzione. Fu aperta una barberia, uno spaccio, un ristorante, c'erano le docce. Racconta Mario che chiunque, rientrando dalle banchine, doveva portare con sé un *motto* di carbone per alimentare la caldaia dell'edificio.

Con l'avvento del fascismo il nuovo codice della navigazione disciplinava le cooperative, mettendo alla testa una persona imposta dal regime, il console appunto, denominativo che tuttora persiste per indicare i presidenti delle due compagnie portuali di Genova. Anche il termine compagnia venne adottato per

⁹ Cfr. Tirreno Bianchi, *Storia della Compagnia Pietro Chiesa*, in S. Bologna, *Le multinazionali del mare*, cit.

¹⁰ Cfr. Luigi Einaudi, *Le lotte del lavoro*, Edizioni Gobettiane, 2012 (1 ed. 1924). Per una narrazione letteraria, cfr. Maurizio Maggiani, *La regina disadorna*, Feltrinelli, 1998.



definire le corporazioni del porto durante il fascismo. La cooperativa dei lavoratori del carbone fu intitolata in memoria del sindacalista rivoluzionario Filippo Corridoni, considerato un eroe dal regime, ma nel secondo dopoguerra il nome della compagnia dei carbonai fu cambiato in onore di Pietro Chiesa, fautore della cooperativa e primo rappresentante dei lavoratori di estrazione operaia al parlamento italiano, di cui è nota la vicenda della prima volta in cui entrò in aula a Montecitorio insieme a Rinaldo Rigola, quando Filippo Turati si alzò dallo scranno e disse: «Tutti in piedi, entra il lavoro!».

Racconta Mario che a partire dal secondo dopoguerra il carbone, da materia prima, da “merce” principale sulle banchine, lasciò gradualmente il posto al petrolio. Un decreto del 1946 riunì le corporazioni del porto di Genova in una compagnia unica di lavoratori per le merci varie (l’odierna compagnia unica “P. Batini”), mentre per i carbonai della “Pietro Chiesa” iniziò un lento declino. Negli anni cinquanta fu avviato il progetto per la costruzione della centrale costiera della Edison Volta, seguita dagli scontri per l’ampliamento dell’Italsider che, sebbene si approvvigionasse di carbone, richiese l’autonomia funzionale dal porto e quindi l’esclusione dei carbonai dal ciclo di sbarco del fossile. La direzione della centrale termoelettrica invece, costruita all’entrata del porto di Levante, laddove si andò a schiantare Edoardo Agnelli con l’idrovolante, firmò un accordo per le operazioni di sbarco e imbarco con i carbonai della “Pietro Chiesa”, che però si assottigliavano sempre più negli organici. Il primo container nel porto di Genova, intanto, venne sbarcato al ponte “Libia” nel ‘69.

Il porto cambiava volto, di pari passo con il panorama industriale alle sue spalle, non senza generare scontri politici rispetto al suo sviluppo – il ruolo del partito comunista era predominante. Tra dipendenti del consorzio autonomo del porto e soci delle compagnie portuali ne erano circa diecimila negli anni settanta, e non sempre i rapporti erano pacifici, così come il rapporto tra le compagnie portuali e il sindacato era spesso conflittuale a causa delle visioni diverse rispetto alle strategie da portare avanti in quegli anni. I soci delle compagnie, seppur iscritti al sindacato, erano membri di una cooperativa, si sentivano autonomi perché non dipendevano da un padrone, praticavano l’autogestione e avevano come referenti principali l’assemblea dei soci, il console e il vice console, non il sindacato. Erano in altre parole il sindacato di se stessi. Il sindacato, dal suo canto, prima di qualsiasi decisione importante doveva confrontarsi con i Consoli delle compagnie portuali: una prassi politica che la confederazione dei vari Luciano Lama e Bruno Trentin non ha mai tollerato. La duplice composizione della forza lavoro nel porto di Genova si rifletteva per ragioni storiche e sociali nei rapporti di forza tra sindacato e compagnie portuali. Da un lato i *camalli* della Culmv e della “Pietro Chiesa”, dall’altro i *Consortili*, i dipendenti pubblici appartenenti al consorzio autonomo del porto, e in seguito, dopo la riforma e la privatizzazione, i dipendenti delle imprese terminaliste. Status e condizioni lavorative diverse che talvolta generavano divisioni interne. Ancora oggi il Collettivo autonomo dei lavoratori del porto (Calp) punta proprio all’unità tra dipendenti dei terminal e soci, cercando di riconoscersi come una forza lavoro

unitaria ed evitando di riprodurre in tal modo le distanze e i conflitti politici e sindacali del passato tra soci delle compagnie e dipendenti del consorzio autonomo del porto.

Con l'introduzione del container e l'avanzare della globalizzazione economica i carbonai della "Pietro Chiesa" iniziarono a trattare anche lo sbarco e l'imbarco di *rinfuse* bianche, soprattutto per l'industria di stato e le fabbriche disseminate tra Lombardia, Piemonte ed Emilia Romagna, nel triangolo industriale¹¹. Parte della merce non containerizzata che passava per il porto di Genova veniva gestita al terminal "Rinfuse" non lontano dall'edificio dei carbonai, ma il paesaggio industriale alle spalle del porto continuava a trasformarsi in maniera repentina, modificando di conseguenza il porto stesso e la sua funzione al servizio dell'economia nazionale. Gli effetti del declino industriale della città non tardarono a manifestarsi. Il paradigma del container e dell'*intermodalità* a Genova prendeva il sopravvento sulle *rinfuse* trasportate dalle *bulk carrier*, quando alla fine degli anni ottanta cominciava la deindustrializzazione e il processo di privatizzazione dei porti in Italia, sconvolgendo ancora una volta il panorama normativo, in linea con i processi di trasformazione dei porti europei. Il porto di Genova, com'è stato già accennato, fu l'epicentro di questi mutamenti, con un periodo di scioperi, scontri e mobilitazioni durato dieci anni. Con la nuova legge sui porti le compagnie portuali soccombevano o venivano trasformate in imprese di servizi o di fornitura della manodopera temporanea, a seconda dei casi. Come ogni porto in Italia, quello di Genova andò per la sua strada, dipendente dal suo passato, vincolata dal suo percorso.

Dalla crisi economica del 2008 la compagnia dei carbonai "Pietro Chiesa" si è trovata in estrema difficoltà, ha resistito finché ha potuto, ma alla fine ha dovuto arrendersi all'attuale stato prefallimentare causato dalla drastica riduzione dei traffici di rinfuse secche e di carbone nel porto di Genova. Per i trenta soci rimasti è prevista in futuro la riqualificazione e ricollocazione presso altri terminalisti o l'accorpamento alla Culmv. Una parte dei soci con il tempo è andata in pensione, qualcuno ha cercato lavoro altrove, mentre le vertenze sul futuro sono tuttora in corso. Il porto continua a cambiare e la centrale termoelettrica, a carbone, è in chiusura. La vicenda della compagnia portuale "Pietro Chiesa", nata ufficialmente con atto notarile nel 1889 per lo sbarco e l'imbarco di carboni minerali all'interno del porto di Genova, terminerà nel 2018. Andrea, il figlio di Mario, è tra quelli ancora rimasti. Così come il console Tirreno Bianchi e l'edificio fatiscente nel cuore del porto che Mario mi ha mostrato, con i suoi oggetti impolverati, i cimeli, le immagini, le cianfrusaglie e i documenti d'archivio che ne testimoniano la storia.

¹¹ Cfr. E. Tonizzi, *Lavoro e lavoratori del mare nell'età della globalizzazione*, «Contemporanea», n. 4, 2014, pp. 691-702. Cfr. anche S. Bologna, *Tempesta perfetta sui mari. Il crac della finanza navale*, DeriveApprodi, 2017.