

CONTRASTO FRATERO

FELICE di quel capovolgimento, Cagni si prospettò con larghezza di vedute i quattro problemi principali da risolvere per ottenere la rivalorizzazione completa del porto di Genova: aumentarne le strutture, la capacità e l'attrezzatura; disciplinare il lavoro; assicurare le comunicazioni con l'entroterra; infine intensificare i traffici di esportazione e di importazione.

Il Consorzio era stato creato nel 1903 sotto la prima presidenza di Stefano Canzio, il genero di Garibaldi. Dopo l'occupazione fascista di palazzo San Giorgio, nell'estate 1922 era stato nominato un commissario straordinario nella persona del comandante Ingianni di cui Cagni dovette continuare l'opera bene avviata, mentre la turbolenta e gonfia economia del dopoguerra imponeva più che mai di aumentare la capacità del porto. Questo potenziamento era stato progressivo attraverso i secoli fin dall'alto medioevo. Intorno al 1000 il porto si presentava come un semplice rifugio naturale per poche e piccole navi, limitato a ponente dal Capo di Faro e a levante da una scogliera nella zona di Sarzano. Per le prime opere di protezione sorse una amministrazione pubblica con a capo magistrati detti Consoli del Mare, o Salvatori del porto e del molo o Conservatori del mare. Nel corso dei secoli furono continui i rafforzamenti delle opere di protezione man mano che i traffici crescevano e i fortuali, facendo strage del naviglio mal difeso, dimostravano la necessità di costruire nuovi moli oltre una darsena e bacini di carenaggio, vie di comunicazione, banchine, arsenali, magazzini. Questi bisogni apparvero sempre maggiori nella seconda metà del secolo scorso all'epoca della costituzione del Regno d'Italia, con l'inizio dei traffici ferroviari. Furono allora studiati ampliamenti ed eliminate le