



QUADERNI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

2

Collana diretta da Carlo Bitossi

Genova e Torino.  
Quattro secoli di incontri e scontri

Nel bicentenario dell'annessione della Liguria  
al Regno di Sardegna

a cura di  
Giovanni Assereto, Carlo Bitossi e Pierpaolo Merlin



Con la collaborazione della Deputazione Subalpina di Storia Patria

GENOVA 2015

*Referees:* i nomi di coloro che hanno contribuito al processo di peer review sono inseriti nell'elenco, regolarmente aggiornato, leggibile all'indirizzo: <http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

*Referees:* the list of the peer reviewers is regularly updated at URL: <http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

I saggi pubblicati in questo volume sono stati sottoposti in forma anonima ad almeno un referente.

All articles published in this volume have been anonymously submitted at least to one reviewer.

## *Relazioni economiche e scambi commerciali tra Liguria e Piemonte in età napoleonica*

Luisa Piccinno

### *1. L'unificazione amministrativa fra territori storicamente divisi e la progettazione di nuove vie di comunicazione*

« Le commerce forme une partie considérable des richesses de ce département; il est indispensable à l'existence des habitants, et tout semble favoriser son essor. La situation géographique du pays facilite le transport des marchandises, depuis le rivage de la mer jusque dans l'intérieur du Piémont »<sup>1</sup>.

Con queste parole, riferite nello specifico al Dipartimento di Montenotte, il prefetto Gilbert Chabrol de Volvic introduce all'interno della sua *Statistique* il tema del commercio, sottolineando l'importanza dei rapporti tra la costa ligure e l'entroterra piemontese e nascondendo al contempo le difficoltà di attraversamento della catena appenninica. Oltre alla barriera naturale rappresentata dalle montagne, per molti secoli i traffici tra queste due regioni dovettero altresì superare un'ulteriore barriera, di natura politica, poiché fino alla conquista napoleonica esse erano poste sotto il controllo di poteri contrapposti: la Repubblica di Genova e il Regno sabauda.

Come noto, con l'avvento della dominazione francese e l'estensione a tutti i domini imperiali del modello di amministrazione transalpina il territorio della ex Repubblica viene suddiviso in tre dipartimenti, di Genova, di Montenotte e degli Appennini, mentre l'estremo Ponente ligure viene annesso al già esistente dipartimento francese delle Alpi Marittime. Dopo molti secoli Genova perde così il ruolo di capitale di uno stato regionale e, di conseguenza, la sua posizione di supremazia sulle Riviere, diventando

---

<sup>1</sup> G. CHABROL DE VOLVIC, *Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui et de partie de la province de Mondovì formant l'ancien Département de Montenotte par le Comte de Chabrol de Volvic, conseiller d'État, Préfet de la Seine*, tome II, Paris 1824 (ristampa anastatica, Bologna 1971), p. 377. Si veda inoltre l'edizione italiana: ID., *Statistica delle provincie di Savona, di Oneglia, di Acqui e di parte della provincia di Mondovì che formavano il Dipartimento di Montenotte*, a cura di G. ASSERETO, Savona 1994.

semplicemente sede di prefettura al pari di Savona e Chiavari, erette a capoluoghi dei rispettivi dipartimenti. Con il presente lavoro s'intende focalizzare l'attenzione sui due dipartimenti liguri di Genova e di Montenotte che, sulla base della divisione amministrativa decisa dal governo parigino, inglobano entro i loro confini zone fino ad allora poste sotto il dominio sabaudo; l'obiettivo è di verificare le dimensioni e le caratteristiche dei flussi di traffico che li caratterizzano e la loro evoluzione in funzione delle nuove strategie imperiali.

Il dipartimento di Genova ha una superficie di circa 6.000 chilometri quadrati, si estende lungo la costa da Camogli a Voltri e verso nord arriva alcune decine di chilometri oltre la barriera appenninica, fino alle rive del Po che funge da cerniera con il Regno d'Italia; comprende i circondari di Genova, Bobbio, Novi, Tortona e Voghera<sup>2</sup>. Più ad ovest, il dipartimento di Montenotte, con un territorio di 3.500 chilometri quadrati, presenta 110 km di litorale (ovvero il tratto di costa che va da Arenzano a Santo Stefano), mentre verso nord si estende fino ad includere una porzione del basso Piemonte ed è composto dai circondari di Savona, Porto Maurizio, Ceva e Acqui. In entrambi i casi, quindi, la costa ligure viene unita a un ampio retroterra, ovvero a un'area di sussistenza della quale era sempre stata priva: ciò conferisce compattezza amministrativa a territori tra i quali, da secoli, si erano comunque instaurati fitti rapporti economici, nonostante gli ostacoli di natura morfologica e politica. L'idea napoleonica dell'« amalgama »<sup>3</sup>, sia economica che sociale, fra regioni storicamente divise determina un mutamento di indirizzo significativo rispetto all'azione dei precedenti governi, che avevano agito in senso diametralmente opposto, scoraggiando i rapporti commerciali tra le due regioni: la Repubblica di Genova cercando di monopolizzare i traffici col Piemonte e il Monferrato a danno soprattutto di Savona, i Savoia puntando a deviare i traffici dagli scali della Riviera di Ponente per indirizzarli sul porto di Nizza-Villafranca<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Per un'analisi delle vicende storiche che caratterizzano i territori piemontesi annessi al dipartimento di Genova si veda A. SISTO, *I feudi imperiali del Tortonese (sec. XI-XIX)*, Torino 1956, pp. 174-179; E. LEARDI, *Il Novese*, Genova 1996, pp. 9-18.

<sup>3</sup> Su questo concetto si veda S.J. WOOLF, *La storia politica e sociale*, in *Storia d'Italia*, 3, *Dal primo Settecento all'unità*, Torino 1973, pp. 218-219.

<sup>4</sup> G. ASSERETO, *La Liguria occidentale al tempo di Napoleone*, in *Bagliori d'Europa. Sanremo e Napoleone nel bicentenario dell'annessione all'Impero (1805-2005)*, a cura di L.F. UCINI,

Alla fine del XVIII secolo lo stato delle vie di comunicazione all'interno del territorio ligure e dei collegamenti tra questo e il retroterra era peraltro alquanto precario. In seguito alla politica attuata dal governo della Repubblica per oltre due secoli, volta a convogliare tutti i commerci via mare nel porto di Genova, il sistema viario della regione si caratterizzava per la presenza di un'unica strada carreggiabile di collegamento tra la Liguria e la Pianura Padana, che si sviluppava alle spalle della Dominante. Le merci sbarcate nello scalo genovese destinate all'esportazione raggiungevano la val Polcevera, per poi arrivare a Pontedecimo e da qui salire al passo della Bocchetta per giungere a Gavi, Serravalle e, infine, proseguire lungo la pianura<sup>5</sup>; l'alternativa a tale itinerario era rappresentata da una serie di sentieri e mulattiere, generalmente transitabili solo nei mesi estivi, oltre ad alcune strade parzialmente carrozzabili che si interrompevano bruscamente ai piedi delle montagne che separano la pianura dal capoluogo ligure<sup>6</sup>.

Le vie che collegavano i porti minori al retroterra erano invece esclusivamente mulattiere che seguivano l'orografia naturale del terreno ed erano impiegate per il trasporto a dorso di mulo delle merci prodotte localmente. Questi tracciati erano in genere poco curati e scarsamente utilizzati, ad eccezione di quelli posti ai due estremi della regione che, rispettivamente, portavano a occidente verso il passo di Tenda e a oriente verso quello della Cisa, ovvero al di fuori dei limiti territoriali della Repubblica: il primo era infatti alimentato dai traffici facenti capo al porto sabauda di Nizza, mentre il secondo dalle merci sbarcate alla foce del Magra<sup>7</sup>. Ad esempio, Savona di-

---

Ventimiglia 2005, pp. 29-30; vedi inoltre M.E. TONIZZI, *Genova e Napoleone 1805-1814*, in « Società e Storia », XXXVI (2013), pp. 343-366.

<sup>5</sup> Sulle vie di comunicazione tra la Liguria e il Piemonte in età moderna vedi: F. BORLANDI, *Il problema delle comunicazioni nel sec. XVIII nei suoi rapporti col Risorgimento Italiano*, Pavia 1932, pp. 95-97; G. REDOANO COPPEDÉ, *Il sistema viario della Liguria nell'età moderna*, Genova 1989, p. 16.

<sup>6</sup> Archives Nationales, Paris (ANP), F/20/191, « Notices sur la Statistique du Département de Gênes », le 22 Octobre 1809.

<sup>7</sup> Si noti che alcune vie di comunicazione che portavano al di fuori del territorio del Dominio erano mantenute e riparate a spese della Repubblica solo fino alla frontiera, al di là della quale diventavano di competenza dello stato confinante; tale situazione dava sovente origine a controversie aventi ad oggetto gli oneri di manutenzione e la riscossione di tributi e pedaggi, la cui conseguenza era il peggioramento delle condizioni di tali tracciati (G. REDOANO COPPEDÉ, *Il sistema viario della Liguria* cit. pp. 237-238).

sponeva solo di due mulattiere di collegamento con il basso Piemonte: una che passava sopra Albissola per poi dividersi in due rami, rispettivamente in direzione di Sassello e Acqui, e di Spigno Monferrato e l'Astigiano, e l'altra che raggiungeva Mondovì attraverso Altare, Millesimo e Ceva<sup>8</sup>. Alassio era invece collegata con Mondovì solamente da un sentiero che passava attraverso il colle di San Bartolomeo, il colle di Nava e la valle del Tanaro. Di poco migliore era la situazione di Finale: per lungo tempo sotto la dominazione spagnola, era collegato con il retroterra piemontese da tre mulattiere: una che giungeva a Calizzano attraverso il colle del Melogno; una seconda che scendeva a Pallare per il colle di Nava; una terza, che arrivava a Pietra Ligure costeggiando il mare per poi inoltrarsi verso l'Appennino<sup>9</sup>. A tale proposito, il prefetto Chabrol riporta all'interno della sua indagine un episodio alquanto significativo degli ostacoli di natura politica che prima dell'annessione all'Impero napoleonico impedivano la creazione di una rete di collegamenti efficiente tra la Liguria e lo stato sabauda. Egli riferisce infatti che nel 1744 Carlo Emanuele III aveva ordinato la progettazione di un nuovo tracciato che avrebbe dovuto unire Loano, Finale e Ceva per rispondere alle esigenze di traffico all'interno dei propri domini; pochi anni dopo era stato però costretto ad abbandonare l'idea a seguito delle pressioni esercitate dal governo della Repubblica, timoroso di subire una contrazione dei propri commerci per l'alterazione delle correnti di transito che si sarebbe verificata con la costruzione della nuova strada<sup>10</sup>. In termini più generali, come sottolinea Redoano Coppedé, il sistema viario ligure nel tratto compreso tra il confine con la Francia e il passo del Bracco (ovvero nei pressi dell'attuale limite orientale della provincia di Genova) presentava una struttura simile

---

<sup>8</sup> Nonostante le difficoltà dovute alle cattive condizioni dei sentieri, il traffico di merci tra Savona e l'entroterra piemontese era comunque significativo già in età moderna (P. CALCAGNO, *Savona porto di Piemonte*, Novi Ligure 2013, pp. 209-225).

<sup>9</sup> *Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui* cit., p. 430; D. PRESOTTO, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: i lavori pubblici*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s. VII/I (1967), p. 153. Nonostante la politica avversa della Repubblica, che tentava in ogni modo ostacolare la vocazione di Finale come snodo dei traffici tra il Monferrato, il Milanese e le principali piazze del Mediterraneo (specialmente Livorno), il flusso di merci che transitava lungo le vie poste alle spalle del Marchesato era comunque rilevante. Per un'analisi di tale fenomeno si veda G. REDOANO COPPEDÉ, *Il sistema viario della Liguria* cit. pp. 133-138; più di recente P. CALCAGNO, « *La puerta a la mar* ». *Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo (1571-1713)*, Roma 2011, pp. 258-267.

<sup>10</sup> *Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui* cit., p. 429.

ad un pettine rovesciato, il cui dorso era costituito dalle vie che collegavano tra loro le località costiere, mentre i denti rappresentavano le strade che longitudinalmente univano la costa al retrostante versante padano <sup>11</sup>.

Con la caduta della Repubblica e la riorganizzazione amministrativa conseguente all'annessione all'Impero, il problema dei collegamenti terrestri sia all'interno della regione, che, più in generale, tra quest'ultima e il resto dei domini napoleonici viene posto come prioritario dal governo parigino. Per motivi principalmente militari, ma anche per le necessità contingenti provocate dal blocco marittimo attuato dagli Inglesi, il governo napoleonico è costretto ad intervenire concretamente sul sistema viario della regione, allo scopo di agevolare i trasporti interni attraverso l'impiego di mezzi a ruota. Come già sottolineato, la nuova organizzazione amministrativa prevede infatti l'unione di territori storicamente divisi, con caratteristiche orografiche ed economiche profondamente differenti, separati naturalmente dalla catena appenninica: si trattava quindi di superare tale ostacolo e di costruire una rete di comunicazioni efficiente tra Liguria e Piemonte, al fine sia di incentivare le relazioni commerciali già esistenti, sia di sviluppare le attività produttive locali grazie alla creazione di un unico mercato di approvvigionamento e di sbocco.

Già negli anni della Repubblica Ligure che precedono l'unione formale all'Impero, Napoleone ordina ai propri tecnici di esaminare lo stato delle vie di comunicazione liguri al fine di predisporre un adeguato piano di sviluppo da realizzare ad annessione avvenuta. Ad esempio, nel 1802 l'ingegnere Giacomo Brusco e l'architetto Gaetano Cantoni progettano una strada che avrebbe dovuto collegare Genova a Serravalle attraverso Pontedecimo, il passo dei Giovi e la valle Scrivia. L'obiettivo è creare un percorso alternativo e più facilmente transitabile nei mesi invernali (grazie alla sua minore altitudine) rispetto alla tradizionale strada della Bocchetta, ma i lavori, iniziati solo nel 1813, saranno poi terminati in epoca sabauda <sup>12</sup>. Sulla base del pro-

---

<sup>11</sup> Nell'estremo levante della regione, invece, le vie di comunicazione presentavano una struttura cosiddetta a lisca di pesce, in quanto la strada litoranea non transitava lungo la costa ma nell'interno, lungo la media e bassa valle del fiume Vara, ed era intersecata in entrambi i lati da vie che portavano rispettivamente verso il mare e verso la Pianura Padana. Le vie di comunicazione lungo la costa erano peraltro interrotte, o addirittura inesistenti in molti tratti e per oltre il 90% erano costituite da mulattiere; per tale ragione i collegamenti tra gli scali delle Riviere avvenivano prevalentemente via mare. (G. REDOANO COPPEDÉ, *Il sistema viario della Liguria* cit., p. 10).

<sup>12</sup> Sull'avvio dei lavori inerenti tale tracciato si veda D. PRESOTTO, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: i lavori pubblici* cit., pp. 165-166.

getto viario varato nel 1806 (Tab. 1), i dipartimenti liguri avrebbero dovuto essere attraversati da una grande strada litoranea che partiva da Parigi per arrivare fino a Napoli, servendo quindi tutti i porti e gli approdi della regione, intersecata dalle vie di attraversamento della catena appenninica, che, dove già esistenti, avrebbero dovuto essere rese carrozzabili: era questo ad esempio il caso della strada che partiva da Savona e giungeva ad Alessandria attraverso la val Bormida e di quella che collegava Porto Maurizio con Ceva e Mondovì attraverso la valle del Tanaro.

Tab. 1 - *Piano di sviluppo dei collegamenti tra la Liguria e il retroterra piemontese e lombardo (1806)*

<i>Strada n°</i>	<i>Percorso</i>	<i>Intersezioni con altre strade</i>
210	Genova-Alessandria-Vercelli attraverso Campomorone-passo della Bocchetta	con strada litoranea n. 14 tra Genova e Sampierdarena
210 bis	Genova-Vercelli attraverso Pontedecimo e la valle Scrivia	
211	Genova-Pavia-Milano attraverso Novi-Casteggio	con strada n. 205 fra Tortona e Casteggio; con strada n. 210 a Pozzolo
212	Genova-Bobbio-Piacenza attraverso valle del Bisagno e colle della Scoffera	
205	Torino-Piacenza attraverso Tortona-Voghera-Casteggio	con strada n. 211 fra Tortona e Casteggio
206	Savona-Torino	con strada n. 110 a Mondovì e con strada n. 118
207	Porto Maurizio-Torino	con strada n. 110 a Ceva
209	Savona-Alessandria attraverso Carcare, Spigno, Acqui	
110	Savona-Grenoble attraverso Carcare, Millesimo, Ceva, Mondovì, Briançon	con strada n. 209 fra Savona e Carcare

Fonte: L. PICCINNO, *I trasporti in Liguria all'inizio dell'Ottocento. Nuove dimensioni e modelli operativi*, Milano 2013, pp. 107-123.

Un ulteriore reticolo di strade avrebbe poi dovuto collegare tra loro le principali località poste al di là delle montagne<sup>13</sup>. Più precisamente, come sottolinea il prefetto Chabrol, esistevano tre nodi strategici nei collegamenti

<sup>13</sup> L. PICCINNO, *I trasporti in Liguria all'inizio dell'Ottocento* cit., pp. 107-123.

tra Liguria e Piemonte, delle vere e proprie ‘porte di accesso’ agli ex territori sabaudi, il cui sviluppo attraverso la costruzione di una rete stradale efficiente era ritenuto di primaria importanza: Carcare (che avrebbe dovuto essere collegata ad Acqui, Alba e Ceva), Ceva (i cui sbocchi naturali erano Mondovì, Carrù e Dogliani) e Acqui (da cui sarebbero dovute partire tre strade, rispettivamente dirette ad Asti, Alessandria e Genova).

« Ces centres de communication doivent acquérir de l'importance, à mesure que la facilité des transports sera favorisée dans le département de Montenotte; jusqu'ici il n'existoit aucune communication praticable, la politique et la rivalité des différents gouvernements maintenant une séparation entière entre les deux territoires. Depuis la réunion sous un même gouvernement, d'immenses travaux ont été entrepris dans la vue d'ouvrir des débouchés communs »<sup>14</sup>.

L'amministrazione francese si occupava dell'esecuzione diretta dei lavori solo occasionalmente, preferendo in genere affidarsi a soggetti privati tramite gara d'appalto: in questo caso, l'impresario che offriva le condizioni più vantaggiose otteneva l'incarico e si impegnavano ad eseguire l'opera concordata ad un prezzo convenuto ed entro un tempo definito. Con riferimento ai lavori di costruzione e di manutenzione delle strade intrapresi nei dipartimenti liguri si registra una rilevante presenza di imprenditori piemontesi, i quali riescono ad assicurarsi praticamente tutte le gare bandite, monopolizzando completamente il settore<sup>15</sup>. Per la maggior parte si trattava di impresari che avevano la loro sede a Torino, una lunga esperienza nell'esecuzione di grandi opere maturata nel dipartimento del Po e una comprovata abilità nelle strategie da adottare per ottenere l'assegnazione dei lavori a condizioni favorevoli<sup>16</sup>. Essi erano in numero decisamente esiguo, soprattutto se rapportato alla mole di lavori eseguiti (solo 15, di cui sei attivi nel dipartimento di Genova, cinque in quello di Montenotte e i restanti quattro in quello degli Appennini), e costituivano un gruppo relativamente coeso, all'interno del quale ve-

---

<sup>14</sup> *Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui* cit., p. 424.

<sup>15</sup> Essi estendono la loro posizione dominante non solo per ciò che concerne le opere civili, ma anche per quelle militari.

<sup>16</sup> Ad esempio, alcuni di essi risultano coinvolti nelle fasi iniziali di costruzione della strada del Moncenisio, salvo poi venire estromessi a favore di un'unica impresa facente capo a tale Eusebio Rosazza, grazie al supporto del padre Bernardo, anch'egli coinvolto nell'appalto. Proprio tale estromissione può essere ritenuta una delle cause che li spinge a spostare la loro attività verso i dipartimenti liguri, dove hanno la possibilità di controllare il mercato grazie alla mancanza di validi concorrenti a livello locale.

nivano stipulati accordi per limitare al ribasso le offerte presentate e per spartirsi in pratica il mercato ligure<sup>17</sup>. Scorrendo l'elenco dei soggetti coinvolti (Tab. 2), si rileva la presenza di due nominativi che complessivamente si aggiudicano oltre il 60% dei lavori: si tratta della ditta di Giacinto Mannati, attiva nel dipartimento di Genova, e dell'impresa Colombino-Gastaldi, che monopolizza le gare di appalto bandite nel dipartimento di Montenotte<sup>18</sup>.

La pressoché totale assenza di imprenditori locali dipendeva da molteplici fattori, che andavano dall'avversione nei confronti del sistema di assegnazione dei lavori adottato dall'amministrazione parigina, in base al quale gli appaltatori avevano l'obbligo di anticipare l'intero capitale necessario per l'esecuzione dell'opera (che sarebbe stato loro rimborsato solo dopo alcuni mesi e a fronte della verifica dello stato di avanzamento dei lavori), al già citato monopolio da parte delle ditte piemontesi<sup>19</sup>.

Il piano di sviluppo delle vie di comunicazione era alquanto ambizioso, ma, come noto, viene realizzato solo parzialmente, anche a causa della durata relativamente breve della dominazione francese sul territorio. Nel periodo in oggetto, si alternano anni di attività febbrile, caratterizzati dall'apertura di molti cantieri e da un rapido avanzamento dei lavori, ad altri di stasi assoluta, a causa sia della carenza di fondi a disposizione, sia delle difficoltà tecniche incontrate.

---

<sup>17</sup> In alcune circostanze essi riuscivano addirittura ad impedire la pubblicazione dei manifesti relativi ai bandi per l'assegnazione dei lavori, con l'obiettivo di fare andare deserte le gare e ottenere condizioni più favorevoli con l'emissione di nuovi bandi. Tali pratiche scorrette vengono in più occasioni denunciate dai prefetti e dai soggetti incaricati di redigere memorie e indagini statistiche a livello dipartimentale (ANP, F/14/991, « Rapport général sur le service des Ponts et Chaussées, dans le Département de Gênes ... », 20 settembre 1811).

<sup>18</sup> Si tenga però presente che la minuziosa indagine condotta dal Presotto volta a ricostruire la ripartizione dei lavori tra i vari impresari e il volume degli affari trattato da ciascuno, a causa delle lacune nella documentazione rinvenuta, copre in realtà solo poco più della metà della somma complessivamente spesa dall'amministrazione francese nel periodo in esame. Egli precisa peraltro che tali vuoti sono uniformemente distribuiti sia negli anni che nei tre dipartimenti; per tale ragione, i risultati ottenuti sono comunque sufficientemente rappresentativi della realtà operativa che caratterizza tale settore (D. PRESOTTO, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: i lavori pubblici* cit., pp. 174-175).

<sup>19</sup> Ad esempio, nell'inverno del 1812 l'impresario Mannati risulta creditore nei confronti dell'amministrazione centrale di oltre 300.000 franchi e situazioni analoghe riguardavano anche le altre imprese, ma evidentemente la fiducia nella capacità di spesa del governo parigino era ancora tale da suggerire loro di proseguire nell'esecuzione dei lavori intrapresi.

Tab. 2 - *Imprese appaltatrici di lavori pubblici eseguiti nei dipartimenti liguri*

<i>Impresario</i>	<i>Dipartimento</i>	<i>% di appalti ottenuti sul totale</i>
Mannati Giacinto Gaetano	Genova	28,98
Cremona Ippolito	Genova	8,74
Bertarelli Luigi	Genova	6, --
Picasso Tommaso	Genova	5,06
Storace Sebastiano G.B.	Genova/Appennini	2,03
Pietro Gio Batta Genova	Genova	0,42
Gastaldi Pietro Antonio, fratelli Carlo e Giuseppe Colombino	Montenotte	33,34
Rosazza Pietro Antonio (per conto di Battista, Magnani Pietro, Piazza Pietro)	Montenotte	8,83
Galleano Gio Batta	Montenotte	2,--
Fratelli Colombino	Montenotte	1,44
Gastaldi Pietro Antonio	Montenotte	0,06
Prario	Appennini	1,93
Corte	Appennini	0,67
Rosazza Vitale	Appennini	0,43
Rovegno (vedova)	Appennini / Montenotte	0,08
<i>Totale</i>		<i>100,00</i>

Fonte: D. PRESOTTO, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: i lavori pubblici* cit., p. 175.

Al termine della dominazione napoleonica, a fronte di un investimento di circa tre milioni di franchi, la situazione era la seguente (Tab. 3): la strada litoranea, che nel 1810 era stata parzialmente aperta al traffico, risultava interrotta in molti punti e poco agibile in altri, costringendo merci e persone a viaggiare lungo il vecchio percorso, anch'esso però in pessimo stato<sup>20</sup>. Nel Dipartimento di Genova, oltre alla tradizionale strada della Bocchetta, le cui condizioni erano da tempo precarie a causa del rilevante traffico che la ca-

<sup>20</sup> Tale strada risultava ad esempio interrotta tra Savona e Vado, mentre nella parte più occidentale del dipartimento di Genova l'unico tratto in buone condizioni era quello compreso tra Voltri e il torrente Cerusa (D. PRESOTTO, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: i lavori pubblici* cit., pp. 163-164). Sulle difficoltà nella realizzazione di tale arteria si veda l'analisi di Assereto in G. CHABROL DE VOLVIC, *Statistica delle provincie di Savona* cit., II, p. 363.

ratterizzava<sup>21</sup>, risultavano percorribili, anche se con difficoltà, il tratto della strada n. 211 compreso tra Pozzolo e le rive del Po e solo i primi 6 km (su 93 previsti) della n. 212 nel tratto in uscita dalla città lungo l'alta val Bisagno. Nel Dipartimento di Montenotte, la Torino-Porto Maurizio, che all'altezza di Ceva avrebbe dovuto ricongiungersi con la n. 110 Grenoble-Briançon-Savona, viene realizzata solo per 30 km da Carcare a Millesimo e da quest'ultima località a Ceva, a sua volta collegata con Savona. Risulta invece costruita e ultimata (caso pressoché unico nella regione) la strada n. 209 Savona-Alessandria, inaugurata ed aperta al transito dei mezzi a ruota nel 1812<sup>22</sup>.

Tab. 3 - *Spese sostenute per la parziale realizzazione dei collegamenti con il retroterra padano (1808-1813)*

<i>Strada</i>	<i>Somma spesa (in franchi)</i>
Genova-Vercelli (attraverso la Valle Scrivia)	150.779
Genova-Novì (attraverso il passo dei Giovi)	99.964
Genova-Piacenza (attraverso Bobbio)	282.232
Porto Maurizio-Torino	501.006
Savona-Torino	244.610
Savona-Alessandria	1.741.987
<i>Totale</i>	<i>3.020.578</i>

Fonte: D. PRESOTTO, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: i lavori pubblici cit.*, pp. 178-179.

Se sul fronte della costruzione della rete viaria le opere pienamente realizzate sono complessivamente poche, per ciò che concerne lo sviluppo delle vie navigabili nulla viene fatto, anche e soprattutto per l'eccessiva ambizione e complessità dei progetti presentati. I confini settentrionali dei dipartimenti liguri erano distanti solo poche decine di chilometri dal fiume Po, definito come una sorta di 'filo conduttore' per i traffici commerciali con il Regno d'Italia: incentivando la navigazione lungo tale direttrice si sarebbero favorite le attività manifatturiere dei territori dell'Oltregiogo, e specialmente dei circondari di Tortona e Voghera, compensando, almeno in

<sup>21</sup> Si calcola che fosse percorsa annualmente da circa 250.000 muli.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p. 165.

parte, la già menzionata crisi del commercio marittimo e le difficoltà di trasporto terrestre<sup>23</sup>. Ulteriori e ben più rilevanti possibilità di sviluppo economico si sarebbero potute inoltre ottenere dalla costruzione di un canale navigabile tra la costa ligure e il suddetto fiume, che avrebbe di fatto collegato il mar Tirreno con l'Adriatico, su modello di quanto realizzato in Francia nel XVII secolo con l'apertura del canale della Linguadoca tra Mediterraneo e Atlantico. La realizzazione di un'opera così ambiziosa e complessa aveva, secondo i suoi sostenitori, molteplici giustificazioni: innanzi tutto, le coste del Mediterraneo non presentavano alcun fiume navigabile per oltre 1.000 chilometri, ovvero per il tratto compreso tra la foce del Rodano e quella dell'Arno; la ricca e fertile Pianura Padana sarebbe stata messa in contatto con il litorale e avrebbe potuto godere dei benefici del commercio marittimo; la popolazione che avrebbe potuto trarre vantaggio da quest'opera veniva stimata in 9 milioni di abitanti per ciò che concerneva il territorio italiano e altri 4 milioni per quello francese, ovvero complessivamente 13 milioni di persone, più del doppio rispetto a quelle servite dal canale della Linguadoca<sup>24</sup>.

Il canale avrebbe dovuto avere origine nei pressi del porto di Savona e giungere ad Alessandria, dopo avere superato la catena appenninica (che nel punto più basso presenta un'altitudine di circa 450 metri) grazie ad un sistema di chiuse, attraverso Acqui e la val Bormida. Il costo per la sua realizzazione era stimato in circa 18 milioni di franchi per il tratto di 91 chilometri compreso tra Savona e Acqui, a cui andavano aggiunti ulteriori 4 milioni per i 35 chilometri necessari per giungere ad Alessandria. L'investimento previsto era quindi notevole, soprattutto se raffrontato a quanto complessivamente speso dall'amministrazione napoleonica nei dipartimenti liguri per le infrastrutture di trasporto, pari a circa 9 milioni di franchi (di cui un terzo per le strade), così come era rilevante il costo unitario stimato per ogni metro di costruzione, superiore di circa il 30% a quello registrato per la realizzazione di opere analoghe nel resto d'Europa<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> ANP, F/20/191, « Notices sur la Statistique du Département de Gênes », le 22 Octobre 1809, pp. 42-47, 76-77.

<sup>24</sup> Lo Chabrol stima che il bacino d'utenza servito dal canale francese era di sei milioni di abitanti (*Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui* cit., pp. 446-447).

<sup>25</sup> Lo Chabrol riferisce infatti che, a prezzi correnti del 1808, il canale della Linguadoca era costato 125 franchi al metro e quello della Borgogna 154 franchi; il canale tra Savona e

Il prefetto Chabrol analizza in maniera approfondita i vantaggi economici che si sarebbero potuti ottenere dall'apertura di questa via navigabile tra la costa ligure e il Piemonte, in termini sia di riduzione dei costi di trasporto per le merci che attraversavano gli Appennini, sia di incremento nel volume dei traffici, sia dei proventi derivanti dalla riscossione dei pedaggi. Sotto il primo aspetto, basandosi su dati tratti dai registri della dogana, egli stima che annualmente attraversassero gli Appennini in entrambi i sensi circa 200.000 tonnellate di prodotti, per un costo del trasporto di 18 milioni di franchi. Con riferimento al possibile incremento dei traffici, calcola che lungo il canale sarebbero potute transitare circa 400.000 tonnellate di merci, quindi il doppio di quelle che all'epoca viaggiavano via terra. Soprattutto il commercio del sale avrebbe potuto usufruire dei vantaggi derivanti dalla riduzione del costo di trasporto conseguente all'apertura di questa via: era infatti una merce voluminosa, per la cui distribuzione nei possedimenti italiani l'amministrazione parigina sosteneva un costo di 70 franchi per tonnellata, per un totale di 3.500.000 franchi. Grazie all'impiego di imbarcazioni che risalendo il canale sarebbero arrivate facilmente alle rive del Po, il costo di trasporto si sarebbe ridotto a 500.000 franchi, con un risparmio di oltre tre milioni. Infine, il guadagno annuale per il governo derivante dalla riscossione dei pedaggi veniva stimato in 1.738.000 franchi<sup>26</sup>. Il progetto viene presentato nel 1807 a Napoleone il quale, dopo averlo approvato in virtù dei vantaggi che la realizzazione dell'opera avrebbe portato, decreta un primo parziale stanziamento di fondi; l'anno seguente, però, viene subito abbandonato e non sarà mai ripreso.

## 2. *Il commercio tra Liguria e Piemonte secondo la «Grande enquête» del 1811-1812*

Come già precedentemente sottolineato, l'antica Repubblica aristocratica, il cui territorio era rappresentato da una sottile striscia di terra compresa tra la catena appenninica e il Tirreno settentrionale, aveva da sempre condotto una politica volta a valorizzare il commercio marittimo trascurando le comunicazioni terrestri. Nonostante il nuovo corso intrapreso dal governo

---

Alessandria sarebbe costato invece 198 franchi al metro nel lungo tratto compreso tra lo scalo ligure e Acqui e 115 franchi al metro per i restanti 30 km (*Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui* cit., pp. 456-457).

<sup>26</sup> *Ibidem*, pp. 462-463.

francese, con la stesura di articolati piani di costruzione di nuove vie di comunicazione e di miglioramento dei tracciati esistenti al fine di favorire i collegamenti tra la costa ligure e gli altri domini imperiali, la situazione che emerge dalla *Grande enquête sur le commerce et ses moyens de transport* ordinata dal Ministro dell'Interno francese nel 1811 (realizzata tra la fine dello stesso anno e il successivo)<sup>27</sup>, appare piuttosto critica, anche se testimonia l'esistenza di contatti consolidati fra 'territori di confine' fino a pochi anni prima politicamente divisi. Le informazioni contenute nelle relazioni inviate a Parigi dai sindaci di alcune delle città interessate dall'indagine sono comunque utili per comprendere meglio le caratteristiche organizzative, le problematiche e i flussi di trasporto su strada, oltre che l'efficacia delle iniziative intraprese dalla nuova amministrazione a sei anni dal suo formale insediamento.

Per quanto concerne il quadro relativo al Dipartimento di Genova, il suo capoluogo era l'unico della regione che risultava collegato col retroterra da vie carreggiabili, pur se con molte difficoltà, e che quindi registrava la presenza di un numero di mezzi a ruota piuttosto rilevante, facenti capo ad alcune compagnie di spedizione che gestivano una vasta rete di collegamenti internazionali. Secondo quanto riferito dal Maire nel 1812, operavano in città quattro compagnie: Messieurs Charbonnet Frères, Monsieur François Marie Vignolo, Monsieur Gaetano Brambilla e Monsieur Charbonnet Astrue. La prima, esistente da quindici anni, e quindi nata negli ultimi anni di vita della Repubblica, gestiva una vasta rete di collegamenti comprendente le principali città del Regno d'Italia, della Germania e, più in generale, di tutto l'Impero, tra cui Roma e Napoli; quanto alle altre tre (di cui due in attività da dieci anni e l'ultima costituitasi invece solo due anni prima), esercitavano trasporti regolari entro un raggio d'azione più limitato: Nizza, Lione, Torino, Milano, Livorno, Firenze e Parma erano le principali destinazioni. Il numero di vetture complessivamente impiegato viene stimato in circa 1.200 unità, ognuna delle quali compiva 15-20 viaggi all'anno, il che porta approssimativamente ad una media di 1.750 trasporti al mese che avevano come punto di partenza o di arrivo il capoluogo<sup>28</sup>. Tale dato assume maggiore significato se raffrontato alle indicazioni fornite dal prefetto del Dipartimento di

---

<sup>27</sup> ANP, F/14/1269, « Grande enquête sur le commerce et ses moyens de transport: circulaire du Ministre de l'Intérieur aux Maires », Paris 1811.

<sup>28</sup> *Ibidem*, « Relation du Maire de la Ville de Gênes sur la situation du commerce de roulage et d'expédition », le 22 Juin 1812.

Montenotte all'interno della sua *Statistica*. Egli, infatti, nel delineare un quadro completo dei mezzi di trasporto esistenti in tutti i dipartimenti liguri nel 1809, ovvero due anni prima rispetto all'inchiesta di cui sopra, indica per il Dipartimento di Genova la presenza di 750 carri di portata compresa tra 10 e 70 quintali (per una capacità di carico complessiva di circa 1.700 tonnellate), sottolineando altresì che il numero di mezzi a disposizione aveva registrato un incremento rispetto al 1789 (Tab. 4). Anche se appare abbastanza improbabile che nell'arco di soli tre anni, ovvero dal 1809 al 1812, il numero di carri in circolazione fosse passato da 750 a 1.200 unità, e pur ipotizzando che quest'ultimo dato sia stato sovrastimato dal Maire della città di Genova, risulta evidente la crescita registrata da tale sistema di trasporto nel periodo in esame, che va in parte a compensare la diminuzione dei traffici marittimi conseguente al Blocco Continentale.

Tab. 4 - *Mezzi di trasporto a ruota operanti nel Dipartimento di Genova (1809)*

<i>Tipologia</i>	<i>N° carri</i>	<i>Tariffa giornaliera (in franchi)</i>	<i>Portata totale (in quintali)</i>
alla « malborough » da 60 a 70 q. tirati da 4 cavalli	100	30	6.500
a « baraque » da 20 a 25 q. tirati da 3 bestie	180	13	4.050
da 10 a 12 q. tirati da 1 o 2 buoi	120	8	1.300
da 15 a 16 q. tirati da 2 buoi	350	10	5.425
<i>Totale</i>	<i>750</i>		<i>17.275</i>

Fonte: *Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui* cit., p. 447.

Le merci caricate erano le più varie, ma includevano prevalentemente materie prime destinate alle manifatture locali quali piombo, ferro e altri metalli, cuoio, canapa, cotone, lana, oltre a tele e spezie. I prezzi praticati dai vettori variavano in funzione sia della lunghezza e della durata del viaggio (a sua volta strettamente legata alle condizioni atmosferiche), sia della consistenza del carico. Secondo quanto emerge dai dati riportati nella Tab. 5, il prezzo medio per una giornata di viaggio entro un raggio di circa 250 chilometri da Genova andava dai 4,67 franchi al giorno per raggiungere Nizza (per una spesa complessiva di 28 franchi), ai 2 franchi al giorno (cioè in totale 12 franchi) per le città di Milano e Torino. Come precisato dal Maire di Genova all'interno della sua relazione, si tenga presente che i giorni di percorrenza indicati non comprendevano le soste per l'adempimento

delle formalità doganali, che spesso raddoppiavano i tempi necessari per arrivare a destinazione<sup>29</sup>.

Tab. 5 - *Tempi di percorrenza e costi dei principali collegamenti da e per Genova nel 1812*

<i>Linea</i>	<i>Durata media del viaggio (in giorni)</i>	<i>Prezzo (in franchi)</i>	<i>Prezzo medio giornaliero</i>
Genova-Nizza	6	28	4,67
Genova-Torino	6	12	2
Genova-Milano	6	12	2
Genova-Parma	8	19	2,38
Genova-Firenze	9	30	3,33
Genova-Livorno e Pisa	7	28	4
Genova-Novi	2	6	3

Fonte: ANP, F/14/1269, « Relation du Maire de la Ville de Gênes sur la situation du commerce de roulage et d'expédition », le 22 Juin 1812.

Con riferimento al Dipartimento di Montenotte, alcune notizie possono essere tratte dalle relazioni inviate a Parigi tra la fine del 1811 e l'estate del 1812 dai sindaci delle principali città presenti sul territorio; al fine di completare il quadro e per colmare le lacune che emergono da tale fonte (solo alcuni rispondono infatti alla richiesta di informazioni pervenuta dal ministro dell'Interno) ulteriori dati possono essere tratti dalla già menzionata *Statistica* del prefetto Chabrol.

Secondo quanto emerge dal rapporto stilato nel novembre del 1811 dal Maire della città di Acqui, tale comune, situato in posizione relativamente isolata e lontano dalle principali correnti di traffico, non vantava la presenza di alcuna compagnia di spedizione: tutte le speranze per un futuro sviluppo del commercio e dell'attività di trasporto su strada venivano riposte nell'apertura della nuova direttrice di collegamento tra Savona e Alessandria,

<sup>29</sup> Per un confronto con i tempi di percorrenza relativi al trasporto su strada tra Cinque e Seicento si veda G. FELLONI, *Itinerari e tempi delle comunicazioni secondo le fonti genovesi (secc. XVI-XVII)*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., LIII/I (2013), pp. 97-112.

che, si ricorda, viene completata solo nel 1812<sup>30</sup>. Anche Porto Maurizio, secondo quanto riferiva il suo sindaco pochi mesi dopo, presentava una situazione analoga, essendo collegata con l'entroterra piemontese solo da sentieri percorribili a dorso di mulo: per tale ragione i pochi carri in circolazione appartenevano a società che avevano la loro sede nel circondario di Ceva, al di là dello spartiacque appenninico. Le importazioni necessarie al fabbisogno della città avvenivano quindi essenzialmente via mare, così come le esportazioni della principale produzione locale, ovvero l'olio. Una modesta quantità di tale prodotto era destinata al Piemonte, dal quale si ottenevano legumi e farina. Il trasporto era prevalentemente effettuato a dorso di mulo, poiché l'asperità dei sentieri e la cattiva qualità del foraggio impedivano l'impiego dei cavalli, che non venivano utilizzati nemmeno per il servizio postale<sup>31</sup>. Da Porto Maurizio a Mondovì occorreva circa tre giorni di viaggio per un costo che si aggirava sui 10 franchi il quintale, ma sia il tempo di percorrenza, sia la tariffa richiesta subivano notevoli variazioni durante la cattiva stagione a causa delle difficoltà di transito che si incontravano sulle colle di Nava tra Ormea e Pieve per pioggia e neve. Anche in questo caso, le prospettive di sviluppo del commercio con il territorio piemontese erano legate alla realizzazione della strada litoranea e, soprattutto, del tracciato che avrebbe dovuto collegare Oneglia con Ceva, attraverso Ormea<sup>32</sup>.

Proprio la località di Ceva, appartenente al Ducato sabauda prima dell'annessione all'Impero napoleonico, grazie alla sua collocazione in posizione strategica al di là della catena appenninica, all'estremo confine settentrionale del dipartimento ligure, rappresentava il principale snodo dei traffici con i vicini dipartimenti piemontesi. Da tali regioni venivano infatti importate le derrate alimentari (soprattutto grano e riso) destinate al sostentamento della popolazione della costa ligure da Savona a Sanremo, che giungevano a Ceva trasportate su carri per essere poi depositate e proseguire il tragitto a

---

<sup>30</sup> ANP, F/14/1270, « Rapport du Maire de la Ville d'Acqui à son Excellence le Ministre de l'Intérieur sur la situation du commerce de roulage et d'expédition », le 21 Novembre 1811.

<sup>31</sup> Sul funzionamento del sistema postale in epoca napoleonica con particolare riferimento al territorio piemontese si veda L. BULFERETTI - R. LURAGHI, *Agricoltura, industria e commercio in Piemonte dal 1790 al 1814*, Torino 1966, pp. 217-218.

<sup>32</sup> ANP, F/14/1270, « Relation du Maire de la Ville de Port-Maurice sur le commerce et ses moyens de transport », le 14 Juillet 1812.

dorso di mulo<sup>33</sup>. Caratteristiche analoghe presentava Garessio, grazie alla sua posizione sul crinale dello spartiacque appenninico tra Liguria e Piemonte: questo piccolo comune era frequentato da molti spedizionieri che, esclusivamente tramite l'impiego di animali da soma non essendo ancora ultimata la strada carrabile tra Ceva e Porto Maurizio, esercitavano trasporti regolari sia con alcune località costiere quali Alassio, Albenga, Loano e Finale, sia col basso Piemonte (in particolare Mondovì e la stessa Ceva). Olio, sale, pesce salato costituivano i principali prodotti che dalla Liguria erano diretti al di là degli Appennini, mentre grano, farina e altre derrate alimentari effettuavano il tragitto inverso; il prezzo di trasporto si aggirava sui 50 centesimi per rubbo (ovvero circa 6 franchi per quintale) e per giornata indipendentemente dalla stagione<sup>34</sup>.

Tra le località costiere, l'unica che registrava un modesto flusso di commercio attraverso le vie terrestri era Oneglia, presso la quale operavano una ventina di agenzie di spedizione, di cui sette costituite alla fine del Settecento, quando, si ricorda, la città era ancora sotto il dominio sabauda, e quattro sorte dopo l'annessione all'Impero (vedi Tab. 6). Il numero di imprese dedite al trasporto non deve però trarre in inganno, poiché si trattava di realtà di modeste dimensioni che si suppone operassero prevalentemente impiegando animali da soma. Se le merci importate erano rappresentate essenzialmente da derrate alimentari per il sostentamento della popolazione locale, le esportazioni avevano per oggetto la ricca produzione di olio, che veniva inviato, oltre che a Genova, Livorno e Roma, anche a Marsiglia, Parigi, Nantes, Bordeaux, Lione, Amsterdam<sup>35</sup>.

---

<sup>33</sup> *Ibidem*, « Relation du Maire de la Ville de Ceva sur le commerce », le 28 Novembre 1811.

<sup>34</sup> *Ibidem*, « Relation du Maire de la Commune de Garessio sur le commerce et ses moyens de transport », le 28 Juin 1812. Lo Chabrol stima che transitassero attraverso Garessio quasi 100 tonnellate di merce a settimana (*Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui* cit., p. 428).

<sup>35</sup> ANP, F/14/1270, « Relation du Maire de la Ville de Oneille sur le commerce et ses moyens de transport », le 21 Juillet 1812. A tale proposito, lo Chabrol cita la presenza di una trentina di compagnie di spedizione in tutto il dipartimento, accanto alle quali operavano alcune realtà di modeste dimensioni e molti mulattieri indipendenti (*Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui* cit., p. 415).

Tab. 6 - Agenzie di spedizione operanti a Oneglia nel 1812

<i>Denominazione</i>	<i>Anni di esercizio dell'attività</i>
Dénie Berardi	32
Bernard Demaestri & Figlio	11
Louis Bernabi Elena & C.	1 e ½
Paul Tiragallo	6
Charles Borrio	25
Joseph Cuneo & C.	12
Bianchi Padre & Figlio	8
Antoine Riccardi fu Charles	10
Saverie Calsamiglia & Figlio	18
Berardi e Berio Cognati	4
Léonard Peri	34
Tocca Fratelli	15
Joseph Bonavera	20
Charles Defferrari Figlio	10
Constance Melano	10
Vedova Ciccone	15

Fonte: ANP, F/14/1270, « Relation du Maire de la Ville de Oneille sur le commerce et ses moyens de transport », le 21 Juillet 1812.

Un quadro maggiormente dettagliato dello stato del commercio di transito tra Liguria e Piemonte facente capo al Dipartimento di Montenotte può essere ottenuto da quanto riportato dal prefetto Chabrol. Egli dedica infatti molte pagine a tale argomento ed estende l'analisi anche al resto della regione, con l'obiettivo di dimostrare l'esigenza di costruzione di una rete stradale efficiente, dalla quale avrebbe tratto vantaggio l'economia di tutta l'area del Tirreno settentrionale. Secondo quanto emerge dalla sua analisi (vedi Tab. 7), prima della contrazione dei traffici causata dal Blocco continentale le esportazioni verso il Piemonte erano costituite da beni che giungevano via mare nei porti liguri, per poi proseguire il loro percorso attraverso le tortuose strade che attraversavano gli Appennini, ovvero era un commercio puramente di transito: si trattava principalmente di sale, che costituiva circa il 53% dei trasporti, olio (proveniente dalla Riviera), vino, lana, cuoio e altri prodotti di vario genere. In termini quantitativi, tale flusso superava di circa un terzo le importazioni, costituite invece da beni di prima necessità e derrate alimentari per la popolazio-

ne locale. Egli pone poi in risalto le variazioni intervenute a seguito della guerra marittima e della relativa contrazione nella navigazione sia di cabotaggio, sia a lungo raggio<sup>36</sup>.

Tab. 7 - *Commercio di transito tra il Dipartimento di Montenotte e il Piemonte prima della guerra marittima*

<i>Esportazioni</i>	<i>Quantità (tonnellate)</i>	<i>Importazioni</i>	<i>Quantità (tonnellate)</i>
Sale	8.000	Riso d'Italia e di Piemonte	5.000
Formaggio, acciughe, stoccafisso, merluzzo, pesce salato e secco	4.000	Canapa di Ancona	1.500
Cuoio americano in partenza da Savona, Loano e altre località del dipartimento	150	Grano, granaglie, legumi	3.000
Zucchero e caffè	562	Organzino, seta, filaticcio	30
Legno da tintura, vetriolo, gomma, allume	75	Tele	300
Fibra di cotone, o cotone inglese filato	60	Formaggio di Parma e di Milano	30
Lana di Puglia e di Barberia	300		
Frutta, verdura, ferro, vetri	45		
Olio d'oliva (principalmente), e olio di pesce della Sardegna	1.000		
Formaggio sardo e olandese	420		
Vini stranieri di Spagna, Francia e Porto	45		
Noci di galla	150		
Soda e sapone	75		
Piombo e stagno	75		
Oggetti diversi, pelo di cammello, tessuti francesi e inglesi, chincaglieria, teleria fine	50		
<i>Totale</i>	<i>14.987</i>	<i>Totale</i>	<i>9.860</i>

Fonte: *Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui* cit., pp. 411-412.

<sup>36</sup> Sulla crisi dei trasporti via mare a seguito del blocco marittimo si veda L. Piccinno, *I trasporti in Liguria all'inizio dell'Ottocento* cit., pp. 43-56.

Per ciò che concerne i transiti verso il Piemonte, solo il trasporto del sale, dell'olio e della frutta erano rimasti invariati, mentre tutti gli altri prodotti avevano subito riduzioni drastiche: le esportazioni di pesce conservato, formaggio, vino, lana e sapone si erano dimezzate, mentre quelle aventi ad oggetto i restanti prodotti erano quasi azzerate. Complessivamente, il flusso di traffico in uscita dal dipartimento risulta diminuire di circa il 26%, ammontando a circa 11.000 tonnellate contro quasi 15.000 degli anni precedenti. Relativamente invece alle importazioni dal Piemonte, il prefetto sottolinea come tale commercio non avesse subito variazioni significative nel periodo considerato, ma fosse piuttosto legato all'andamento dei raccolti e al verificarsi o meno di periodo di carestia.

Sia in un senso che nell'altro le merci viaggiavano per una distanza massima di circa 30 leghe (ovvero 135 chilometri), in un'area delimitata a sud dalla costa e a nord da Torino e dal fiume Po. Il trasporto avveniva a dorso di mulo per quasi due terzi del tragitto, ovvero nel tratto compreso tra il litorale e la catena appenninica, mentre per la restante parte, ovvero nel tratto di strada compreso tra le località poste ai piedi delle montagne (Ceva, Mondovì, Alba, Acqui, Nizza Monferrato, Alessandria) e la pianura venivano impiegati carri al fine di risparmiare tempo e denaro; solo alcuni prodotti particolarmente fragili o pregiati effettuavano l'intero il tragitto a dorso di mulo per evitare pericolosi trasbordi<sup>37</sup>. Non a caso, infatti, a fronte di soli 70 carri in attività nel dipartimento, per una capacità di carico complessiva di poco più di 100 tonnellate, i muli erano 1.800 (di cui 400 circolavano esclusivamente in Piemonte), che garantivano il trasporto di 28.000 tonnellate di merce<sup>38</sup>.

Nonostante la crisi generale del commercio derivante dalla contrazione delle importazioni via mare e la precarietà delle vie di comunicazione, il flusso annuo dei transiti tra la Liguria e il Piemonte era comunque di portata non trascurabile. Si trattava infatti di circa 200.000 tonnellate di prodotti, con una prevalenza di merci poco voluminose e ad elevato valore che viaggiavano in direzione sud-nord, mentre in senso contrario si trasportavano principalmente grano, riso, legumi, il cui quantitativo era strettamente legato all'andamento dei raccolti e alle esigenze di sostentamento della po-

---

<sup>37</sup> *Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui* cit., p. 412.

<sup>38</sup> Il numero di mulattieri impiegato è stimato dallo Chabrol in 4-500 unità, poiché ciascuno conduceva mediamente 4-5 muli (*Ibidem*, p. 413).

polazione ligure. Il sale e il tabacco diretti al mercato del nord Italia (ma una parte veniva poi riesportata nel sud della penisola) rappresentavano le voci più importanti ed erano complessivamente pari a 50.000 tonnellate; significative erano inoltre le esportazioni di prodotti coloniali (12.000 tonnellate), destinati al mercato italiano, francese e svizzero, e di olio per uso alimentare e sapone (in tutto 5.000 tonnellate); tutti gli altri generi diretti verso il Piemonte (formaggio, pesce conservato, frutta, legumi, lana, cuoio, tessuti pregiati, materie prime, ecc) presentavano un volume di traffico meno rilevante, complessivamente pari a 22.000 tonnellate.

Tab. 8 - *Mezzi di trasporto a ruota operanti nel Dipartimento di Montenotte (1809)*

<i>Tipologia</i>	<i>N° carri</i>	<i>Tariffa giornaliera (in franchi)</i>	<i>Capacità di carico totale (in quintali)</i>
da 15 a 20 q. tirati da 3 bestie	10	13	175
da 10 a 12 q. tirati da 2 bestie	20	8	220
da 15 a 16 q. tirati da 2 bestie	40	10	620
<i>Totale</i>	<i>70</i>		<i>1.015</i>

Fonte: *Statistique des provinces de Savone, d'Onelle, d'Acqui* cit., p. 447.

Come già precisato, l'impiego di mezzi a ruota era limitato a causa delle carenze della rete infrastrutturale e a tale proposito i risultati ottenuti dal governo parigino in termini di costruzione di nuove strade e di miglioramento delle vie esistenti furono di portata limitata<sup>39</sup>. È proprio in tale epoca, però, che si iniziano a mettere in atto le prime strategie di superamento delle barriere che ostacolavano le relazioni commerciali tra la costa ligure e il retroterra piemontese al fine della creazione di un unico mercato, che verranno poi perseguite dall'amministrazione sabauda.

<sup>39</sup> Nei due dipartimenti liguri in oggetto operavano infatti solo un migliaio di carri per una capacità di carico di circa 38.000 tonnellate, mentre i muli erano 7.800, in grado di trasportare circa 265.000 tonnellate di prodotti (*Ibidem*, pp. 446, 461).

## INDICE

<i>Prefazione</i>	pag.	5
<i>Riccardo Musso</i> , Duchi di Savoia e marchesi di Finale tra medioevo ed età moderna	»	11
<i>Andrea Lercari</i> , Patrizi e notabili liguri fra Repubblica di Genova e Corte dei Savoia	»	33
<i>Pierpaolo Merlin</i> , Una scomoda vicinanza: Savoia e Genova nel secondo Cinquecento	»	57
<i>Frédéric Ieva</i> , Il Principe di Piemonte nella guerra lampo del 1625	»	81
<i>Diego Pizzorno</i> , Il cannone e l'eversione. La minaccia sabauda nei primi tre decenni del Seicento	»	99
<i>Blythe Alice Raviola</i> , Genova per noi. Feudatari, nobili, banchieri e altri liguri nel Piemonte della prima età moderna	»	121
<i>Giuliano Ferretti</i> , Conquérir et conserver. Gênes et Turin dans la politique de la France au XVII <sup>e</sup> siècle	»	143
<i>Giovanni Assereto</i> , La diplomazia della gentilezza. Gli atti di cortesia della Repubblica di Genova nei confronti della dinastia sabauda	»	163
<i>Enrico Lusso</i> , Territorio, infrastrutture e tutela militare. I confini sabaudogenovesi in età moderna	»	187
<i>Luca Lo Basso</i> , Evoluzione delle marine da guerra e costruzione dello Stato moderno: Genova e Savoia, due percorsi a confronto (secc. XVI-XVIII)	»	215

<i>Paola Bianchi</i> , Fomentare e regolare le rivolte. L'intervento sabaudò nelle vicende còrse durante le guerre di successione settecentesche	pag. 237
<i>Paolo Calcagno</i> , Lo sguardo del Savoia sul Ponente ligure: la raccolta di informazioni da parte degli ufficiali sabaudi durante l'occupazione di metà Settecento (1746-1749)	» 251
<i>Paolo Cozzo</i> , «Due croci vittoriose ed ammirabili». Stato sabaudò e Repubblica di Genova: legami e tensioni fra geografia ecclesiastica, vita religiosa e dimensione devozionale	» 271
<i>Luisa Piccinno</i> , Relazioni economiche e scambi commerciali tra Liguria e Piemonte in età napoleonica	» 291
<i>Pierangelo Gentile</i> , 1814. Genova e i giochi della diplomazia: dalla Repubblica restaurata all'annessione al Piemonte	» 313
<i>Lorenzo Sinisi</i> , Uno statuto privilegiato o una moderata piemontesizzazione? Legislazione e giustizia nel Genovesato sabaudò dei primi anni della Restaurazione	» 331
<i>Emiliano Beri</i> , Genova piazzaforte: da capitale della Repubblica a cittadella del Piemonte	» 355
<i>Gian Savino Pene Vidari</i> , I tribunali di commercio	» 377
<i>Andrea Zappia</i> , «In rimpiazzo dell'antico Magistrato». La Pia Giunta della redenzione degli schiavi di Genova e il riscatto degli ultimi captivi liguri all'indomani dell'annessione al Piemonte (1815-1823)	» 399
<i>Paola Casana</i> , Prospettive di integrazione normativa in campo commerciale tra Piemonte e Liguria nei primi anni della Restaurazione. Le proposte di Ignazio Ghiliossi di Lemie	» 421
<i>Andrea Merlotti</i> , Nobiltà e corte nella Genova della Restaurazione	» 445
<i>Stefano Verdino</i> , Strade e viaggiatori nella Liguria sabauda	» 467

<i>Silvia Cavicchioli</i> , Manifestazioni pubbliche e drammaturgie patriottiche. I rapporti tra Genova e Torino durante il regno di Carlo Alberto	pag. 487
<i>Umberto Levra</i> , Corografia e storiografia pro e contro l'unione 1815-1861	» 511
Sommari e parole significative - Abstracts and key words	» 527

ISBN - 978-88-97099-27-7 (a stampa)  
ISBN - 978-88-97099-25-3 (digitale)

ISSN 2421-2741 (a stampa)  
ISSN 2464-9767 (digitale)

---

*finito di stampare nel dicembre 2015*  
*Status S.r.l. - Genova*