

DANILO PRESOTTO

**ASPETTI DELL'ECONOMIA LIGURE
NELL'ETÀ NAPOLEONICA:
I LAVORI PUBBLICI**

SOMMARIO: 1 - Premessa. 2 - I lavori portuali. 3 - Le opere stradali: progetti e realizzazioni. 4 - Finanziamenti ed organizzazione delle opere pubbliche. 5 - Il ceto e la politica degli impresari. 6 - Le dimensioni delle spese e la posizione degli impresari. 7 - L'incremento della spesa e quello dell'occupazione. 8 - Conclusioni.

1. - Alla fine del secolo XVIII la situazione delle vie di comunicazione della Liguria era particolarmente precaria. Sia per la politica del governo genovese che considerava pregiudizievole alle sue mire la costruzione di nuove strade¹, sia per le angustie finanziarie della Repubblica, sia per lo sviluppo del commercio marittimo che aveva fatto considerare secondario il problema dei trasporti per terra, sia infine per un progressivo deterioramento di ogni forma di amministrazione pubblica, nei primi anni del secolo XIX, l'intera regione ligure era praticamente senza strade².

¹ Sin dal 1539 l'amministrazione delle gabelle aveva cercato di concentrare il traffico marittimo nel solo porto di Genova, impedendo alle navi di fare scalo nei paesi delle due Riviere (ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA, abbrev. ASG, Arch. di San Giorgio, Carati filza n. (particolare) 72: Relazione del cancelliere Piero Geronimo Scagniglia, 25 giugno 1636). L'inoltro delle merci destinate alla Lombardia, al Piemonte, al Monferrato, ad Asti, a Ceva, al Marchesato del Saluzzo ed infine alla Germania, avrebbe dovuto essere effettuato — pena la confisca delle merci — unicamente attraverso tre strade definite « pubbliche » e cioè per Voltri, per la valle del torrente Polcevera da Pontedecimo, per la Bocchetta ed infine per la valle del Bisagno, per la Scoffera e per Bobbio (Ibidem; anche in « Gride per le strade per le quali debbono passare le mercantie », 25 giugno 1636; ASG, Arch. di San Giorgio, Carati, filza cit.).

Colla creazione del Porto Franco, una parte della merce destinata al Piemonte ed al Monferrato, da Genova veniva inviata a Savona e da questa città essa era spedita per via di terra a destinazione (ASG, Arch. di San Giorgio, Carati, Registro Occidente 1618 e seg.ti). Altre merci venivano avviate da Genova nel luogo di Chiavari, da questo paese per i sentieri che attraversavano Carasco e Varese Ligure superavano il passo delle Centocroci raggiungendo Piacenza e Parma (ASG, Arch. di San Giorgio, Carati, filza n. (particolare) 36, *Relazioni del commerciante di Chiavari*).

² ARCHIVI NAZIONALI DI PARIGI (abbrev. ANP), F 14, 991: Rapporto generale sulla situazione viaria di Littardi, Auditore al Consiglio di Stato, 25 novembre 1811. ANP, F 14, 1270: Lettera del sindaco di Porto Maurizio al Ministro dell'Interno, 14 luglio 1812. ANP, F 20, 160: Relazione del Prefetto Rolland del dipartimento

Nell'intero territorio della Repubblica, le vie di comunicazione non erano mai state facili; erano anzi così cattive che nel 1625 il Duca di Savoia era stato costretto ad interrompere l'invasione vedendo sfumare la possibilità di occupare Genova, perchè « ritrovò impossibile il condurre per esse (strade) le artiglierie, e molto arduo il bagaglio e le provvigioni... »³.

In questo campo poco era stato fatto, soltanto vicino a Genova e sempre per percorsi modesti. Nel 1632 era stata costruita una « via in dirittura » che univa per tre chilometri, la porta di San Tommaso alla spiaggia di Sampierdarena⁴; sei anni più tardi la stessa strada era stata prolungata all'interno della città, sino a raggiungere il Molo Vecchio⁵. Tre anni dopo, veniva portato a termine un altro tratto di circa due chilometri di strada carrozzabile che da Pegli guadagnava Voltri⁶.

In effetti l'attività dei « Padri del Comune », a cui faceva capo la responsabilità delle strade⁷ oltre alla direzione delle « fabbriche pubbliche » destinate alla manutenzione dei moli, alla cura dell'acquedotto pubblico, a quella della « lanterna », dei ponti e del porto, non sembra essersi mai impegnata a favore delle strade. Tra le sparute iniziative può essere ricordata una sovvenzione concessa, nel 1657, per migliorare la viabilità del sentiero della Bocchetta (presso Voltaggio sul percorso Genova-Milano), reso invalicabile da una frana che, avendo impedito il deflusso delle acque piovane, aveva trasformato in palude alcuni tratti della mulattiera tanto che in quel pantano « restavano tutti con le bestie inchiodate »⁸.

degli Appennini, 5 aprile 1806. Relazione De Ambrosis, segretario generale della Prefettura del dipartimento degli Appennini, 15 settembre 1807. J. BOREL, *Gènes sous Napoleon I, 1805-1814*, Parigi, 1929, p. 56.

³ F. CASONI, *Annali della Repubblica di Genova dei secoli XVI e XVII*, Tomo V, p. 66. Anche in ARCHIVIO DORIA dell'Università di Genova (abbrev. AD), busta 597, Rapporto Saint Holon, art. V, 1682 in 1684.

⁴ C. G. RATTI, *Descrizione delle pitture, sculture e architetture della Ser.ma Repubblica di Genova*, Genova, 1780, p. 71.

⁵ *Ibidem*, p. 96.

⁶ *Ibidem*.

⁷ ANP, F 14, 9851: Relazione del Prefetto del dipartimento di Genova sulle leggi, regolamenti, gride della Repubblica di Genova, concernenti strade, ponti, porti e canali, 19 aprile 1810.

⁸ ASG, Arch. di San Giorgio, Carati Actorum, filza n. (particolare) 149: Supplica dei mulattieri della Bocchetta ai « Padri del Comune », 1656 s.d.

Più frequentemente, i « Padri del Comune » si erano limitati a richiamare le diverse comunità sui loro obblighi di prestare « comandate di lavoro »⁹; altre volte, il loro intervento era stato inteso a moderare le richieste di certi traghettatori diventati così esosi da rendere oltremodo costoso il passaggio dei fiumi¹⁰.

Alcune vie di comunicazione, che portavano « fuori del Dominio », erano mantenute e riparate alla meglio a spese della Repubblica, che sopportava questo onere per il percorso sino alla frontiera, oltre la quale avrebbe provveduto lo stato confinante. Un trattato del 1597, rinnovato nel 1612 e rimasto in vigore 117 anni, prevedeva ad esempio, a carico di Genova « la dispendiosissima strada della Bocchetta » (che serviva i due passaggi di Novi e di Serravalle), nonchè l'obbligo di mantenere in buon stato la strada che da Gavi portava sempre a Serravalle¹¹.

Più sovente, le strade colleganti due stati, almeno nel tratto di confine, davano origine a fastidiosi contrasti. Non di rado nascevano conflitti di competenza, (soprattutto per questioni legate a riscossioni di tributi e di pedaggi), che finivano per coinvolgere anche gli abitanti dei paesi, i quali si schieravano, di volta in volta, colla parte che offriva maggiori vantaggi. Era il caso della cosiddetta « strada franca del sale » che dalla marina di Vado saliva sino ad Altare ed arrivava a Carcare, la quale pur essendo « vestigio d'uno antico sentiero destinato ad uso di transito per persone a piedi », era fonte di continue controversie, che si trascinavano nel tempo e che periodicamente culminavano in scaramucce, in requisizioni, in confische ed in arresti¹².

⁹ A.S.G., Arch. Segreto, Diversorum pacco n. 1531: Comandate di lavoro, 1630-1707.

¹⁰ AD, busta 141: Tariffa della Scaffa e del fiume Magra, 21 marzo 1662, aggiornata 11 settembre 1698, il 29 agosto 1705, l'8 gennaio 1741.

¹¹ AD, busta 602: *Memorie del marchese Clemente Doria*, inviato della Repubblica di Genova presso la Sacra Cesarea Maestà a Vienna, 4 ottobre 1729. L'accordo minacciava di naufragare, quando il 22 dicembre 1728, il Governo di Milano bandiva « qualunque commercio tanto di andata, quanto di ritorno per la strada di Novi, limitandolo alla sola strada di Serravalle ». Il provvedimento, reso esecutivo l'1 gennaio 1729 veniva favorito dai milanesi colla demolizione degli argini dello Scrivia (23 gennaio 1729) che provocava la inondazione della mulattiera. La cosa determinava un ulteriore inasprimento dei rapporti e di fatto la rottura.

¹² AD, busta 492: Corrispondenza di anonimo al marchese Clemente Doria all'argomento « la strada chiamata ferranea », 16 giugno 1714.

Sovente all'iniziativa dei « Padri del Comune », si era sostituita quella di privati, che, per ambizione, liberalità o speculazione, avevano portato a termine delle opere pubbliche. Nel 1773, il Doge Giovanni Battista Cambiaso, aveva fatto costruire « interamente di suoi propri denari » una strada carrozzabile (portata a termine nel 1776) che seguendo il Polcevera, per circa otto miglia, arrivava a Campomorone, dove si allacciava alla strada della Bocchetta¹³.

Anche il ponte di Cornigliano, era stato ricostruito da un membro della famiglia Durazzo, il quale ancora nel 1810, risultava essere l'unico amministratore percependo un pedaggio, ma sostenendo l'onere delle inevitabili spese di riparazione¹⁴.

Nella riviera di levante, le comunicazioni terrestri erano sempre state estremamente difficili. Intorno al 1800, la situazione era ulteriormente peggiorata ed i paesi della costa erano rimasti isolati dall'entroterra lombardo ed emiliano, in quanto le già difficili mulattiere che univano Lerici ad Aulla, in direzione di Reggio Emilia e di Parma, col cadere del traffico, erano state abbandonate ed erano divenute impraticabili¹⁵.

Da Chiavari per arrivare a Parma occorreva superare il colle delle Cento Croci, dopo Varese Ligure. Il passo, se era pericoloso nella buona stagione, diveniva decisamente invalicabile nel periodo invernale¹⁶. Gli abitanti della costa orientale ligure si erano abituati a preferire l'inoltro delle loro povere merci tramite lo scalo genovese¹⁷, addossandosi l'onere del traffico di cabotaggio, ma evitando di affrontare i disagi ed i rischi del viaggio per terra, considerato oltremodo incerto, anche per la presenza nelle montagne di numerose bande di briganti¹⁸.

¹³ C. G. RATTI, *Pitture dello stato ligure*, Genova, 1780, p. 98; *Description des beautés de Gênes et de ses environs ornée de différentes vues*, Genova, 1781, pp. 4 e 5; ANP, F 14, 9851: Relazione del Prefetto del dipartimento di Genova, 20 aprile 1810: « A carico della famiglia Cambiaso era rimasto anche l'onere delle riparazioni e delle manutenzioni della strada ».

¹⁴ ANP, F 14, 9851: Relazione cit.

¹⁵ ANP, F 20, 160: Statistica del dipartimento degli Appennini compilata dal Prefetto Rolland, 1 agosto 1806.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ ANP, F 20, 160: Lettera del Prefetto Rolland del dipartimento degli Appennini al Ministro dell'Interno, 22 gennaio 1807. Indica come cause del banditismo la caduta del traffico che ha trasformato i contrabbandieri in grassatori e l'im-

Nella riviera di ponente, fra l'altro dalla costa più accessibile, solo pochi e fortunati paesi erano collegati all'entroterra da vie di comunicazione; i più erano, come quelli del Levante, completamente isolati, limitati per ogni necessità ai soli collegamenti marittimi. Era il caso di Oneglia e di Porto Maurizio, ove i mercanti erano costretti a smaltire il loro prezioso prodotto (l'olio) esclusivamente per mare; Alassio invece era condannato ad intrecciare rapporti col centro piemontese di Mondovì soltanto attraverso un percorso tortuoso che si inerpica prima sul colle di San Bartolomeo, poi su quello di Nava, per seguire infine la Valle del Tanaro¹⁹.

Savona, sin dal 1600, era provvista di due mulattiere, una prima che passava sopra Albisola per l'attuale Santuario di Nostra Signora della Misericordia, poi scendeva a Montenotte raggiungendo Pontinvrea e Mioglia, ove si divideva sia nella direzione del Sassello e di Acqui, sia in direzione di Spigno Monferrato e di Rocca(verano)²⁰; l'altra, già ricordata, che per Cadibona, Altare, Millesimo e Ceva, raggiungeva Mondovì²¹. Sempre per il colle di Cadibona passava una seconda mulattiera, quella che aveva inizio nella spiaggia di Vado e che confluiva nella precedente in quel di Altare²².

Solo apparentemente più fortunato, il paese di Finale, il quale sotto l'amministrazione dei Savoia era rimasto collegato all'entroterra piemontese da tre vie. Una prima mulattiera, che conduceva a Calizzano per il colle del Melogno, una seconda che scendeva a Pallare per il colle di Nava, ed una terza, litoranea sino a Pietra Ligure, detta di San Giacomo, nel 1795, resa praticabile dagli austriaci anche alle artiglierie. Quest'ultima via era stata progettata male, la sua realizzazione infatti, non aveva tenuto

possibilità soprattutto per i giovani di emigrare, in cerca di lavoro, nel Regno d'Italia, nel Lazio ed in Sardegna (circa 10.000 persone all'anno). Sulla nascita del banditismo anche ANP, F 7, 6346: Lettere di Beaumont de Drivazac al Duca di Rovigo, Ministro della Polizia Generale, 1810-1814.

¹⁹ ANP, F 14, 1269: Lettera del sindaco di Porto Maurizio al Ministro dell'Interno, 14 luglio 1812.

²⁰ ASG, Arch. di San Giorgio, Carati, filza n. (particolare) 59: Relazione del Governatore di Savona, 23 marzo 1623. D. GIOFFRÉ, *Il commercio genovese del sale ed il monopolio fiscale nel secolo XIV*, in «Quaderni ligustici», n. 83, Genova, p. 25.

²¹ AD, busta n. 492: Lettera di anonimo al Marchese Clemente Doria, 1730.

²² Ibidem.

conto dell'eccessiva pendenza del percorso e le acque piovane non avevano tardato a provocarne la completa rovina²³.

Anche la mulattiera che passava per Pallare, aveva conosciuto un suo periodo di splendore. Nel 1666, essa era stata trasformata in strada, in modo da permettere il passaggio a Margherita d'Austria ed al suo seguito. Purtroppo questa strada era stata mantenuta in buone condizioni solo sino al 1720, epoca in cui la massicciata era andata completamente perduta, a causa dell'abbandono nel quale era rimasta, in attesa che due comuni decidessero la ripartizione delle spese da sostenersi per la ricostruzione di un ponte²⁴.

Nel 1744, Carlo Emanuele di Savoia aveva sentito la necessità di una via di comunicazione che unisse Loano, Finale e Ceva. Egli era riuscito a farla tracciare, ma col trattato di Nizza del 1750, aveva dovuto promettere ai genovesi di rinunciare al suo progetto, temendo questi ultimi che la realizzazione avrebbe provocato una diminuzione del traffico della Repubblica²⁵.

Nel 1806, con la messa in atto del blocco continentale, diventando rischiosissima la navigazione, si poneva pressante la questione dei trasporti terrestri. I tre Prefetti dei dipartimenti liguri erano decisi e concordi nell'affermare, ciascuno per proprio conto, che tutta la regione aveva urgente bisogno di vie di comunicazione, avendo resistito al tempo soltanto spezzoni di percorso, difficilmente carrabili, uniti insieme da ripidi e pericolosi sentieri²⁶.

²³ CHABROL DE VOLVIC, *Statistique des provinces de Savone, de l'Oneille, d'Acqui*, Parigi, 1824, II, p. 430. *Relation del la Fornada del Senora Imperatrice*, Milano, s.d., pp. 3, 36 e 37.

²⁴ ASG, Prefettura Francese, busta n. 45: Relazione del commissario Galesio al Prefetto del dipartimento di Montenotte, 6 gennaio 1807. La divergenza era sorta tra il comune di Rialto ed il Marchesato del Finale, per il ponte sul ruscello Pozzancora. La strada, che era stata costruita nel 1666 sotto la direzione del Generale Berretta, capo ingegnere di Milano, nel 1706 doveva servire anche per il passaggio di Filippo V di Spagna.

²⁵ CHABROL DE VOLVIC cit., p. 429. ASG, Prefettura Francese, busta n. 45: Relazione del commissario Galesio cit..

²⁶ ANP, F 20, 160: Statistica del dipartimento degli Appennini del Prefetto Rolland, 1 agosto 1806; ANP, F 14, 980/1: Rapporto del Prefetto Marittimo Lescallier sul dipartimento degli Appennini, 15 giugno 1808; ANP, F 14, 991: Rapporto generale sul servizio Ponts-et-Chaussées del dipartimento di Genova compilato da

2. - Agli inizi del secolo, il porto di Genova pur essendo lo scalo più importante, se non l'unico della Liguria, era in pessime condizioni. Lungo il litorale del suo bacino, si scaricavano ben venticinque corsi d'acqua, dei quali diciannove raccoglievano insieme alle acque piovane gli scarichi delle fogne cittadine. Nei mesi piovosi, i corsi d'acqua si trasformavano in torrenti — in particolare quello vicino al Palazzo Doria — e trascinavano nel bacino una considerevole quantità di pietrame e di terra che progressivamente aveva ridotto il fondale del porto²⁷.

Nel passato, il pericolo di un insabbiamento era stato tanto temuto che i « Padri del Comune » avevano provveduto a promulgare norme destinate ad evitare che materiale di qualsiasi genere (pietre, sabbia, rifiuti) fosse gettato o cadesse in mare. Era stato vietato il deposito della sabbia lungo le calate, lo scarico delle immondizie, le operazioni sulle navi di zavorramento e di allibbo²⁸. Inoltre, allo scopo di evitare che almeno una parte dei residui solidi delle fogne finisse in mare, attorno al porto erano stati costruiti dei pozzi destinati a decantare i liquidi, che successivamente, per travaso, rifluivano in mare. A maggio, ogni anno, questi pozzi venivano accuratamente vuotati ed il materiale estratto, caricato su chiatte, era trasportato al largo e gettato in alto mare²⁹. Dal 1795, questa operazione non era stata più effettuata ed i pozzi, trascurati per anni, si erano colmati. Nel 1800, quasi tutti erano rigurgitanti e riversavano il loro contenuto direttamente nel porto. Sovente, le acque nere, non trovando le fogne libere, provocavano lo scoppio delle condutture, ammorbando l'aria e spandendo il liquame nei vicoli della città bassa³⁰.

Nel 1804, la situazione era stata aggravata da certi lavori iniziati ed interrotti a metà. Il governo ligure, infatti, approvata la costruzione di un cantiere nella zona della darsena, decideva che il primo provvedimento da mettere in atto era il prosciugamento del bacino e dava l'ordine di interrompere i corsi d'acqua, che, attraversando la città, si scaricavano nel bacino

Littardi, auditore e consigliere di Stato, 20 settembre 1811 (fa riferimento a quanto era stato scritto in precedenza sul problema viario del dipartimento di Genova, 1806-1808). ASG, Prefettura Francese, pacco n. 41: Relazione dell'ingegnere in capo Auzillion sul dipartimento di Montenotte, 20 ottobre 1807.

²⁷ ANP, F 14, 1120/3: Relazione Roussigné, 20 settembre 1809.

²⁸ ANP, F 14, 1119: Relazione del Prefetto Bourdon de Vatry, 29 ottobre 1809.

²⁹ ANP, F 14, 991: Relazione Littardi, 20 settembre 1811.

³⁰ J. BOREL cit., pp. 57 e 58.

della darsena. Poichè anche le fogne dei due popolati quartieri di Prè e di Sottoripa affluivano nel bacino, esse venivano otturate e tutti gli scarichi erano convogliati in un'unica cloaca provvisoria. Poco tempo dopo, il progetto veniva abbandonato e tutti i lavori per il nuovo cantiere erano sospesi: la conduttura provvisoria era considerata sufficiente. Gli abitanti dei due quartieri avevano contribuito ad aggravare le cose abbandonando nei vicoli ogni sorta di rifiuti, che trasportati dalle acque piovane dovevano finire con l'otturare completamente l'unico sbocco³¹. Negli anni 1805-1808 le piogge provocavano continue inondazioni; di conseguenza i vicoli, le botteghe, le abitazioni, le cantine venivano invase dalle acque e dai rifiuti, rimanendo anche per settimane in quelle disperate condizioni. Prescindendo dal pericolo di crolli, i miasmi che si sollevavano da queste paludi, specialmente nei mesi caldi, favorivano il diffondersi di forme epidemiche che affliggevano gli abitanti. Si era cercato di por rimedio a questa situazione, con lavori parziali che si erano però rivelati insufficienti; così si erano spesi senza frutto: 10.082 franchi nel 1806, altri 3.000 nel 1807, circa 6.800 nel 1808 ed infine 2.126 nel 1809. D'altra parte, queste modeste spese avevano dato luogo a contrasti poichè nessuno voleva sostenerle; nè il Sindaco per il Consiglio Municipale, nè la Marina Imperiale che si serviva della darsena, nè i proprietari degli immobili che continuavano, malgrado tutto, a cavarne degli affitti. Nel 1810, grazie all'intervento dell'autorità francese, la quale aveva imposto di forza la propria volontà, si attuava la rimessa in funzione delle sei antiche fognature ripartendo la spesa tra il Comune ed i proprietari dei fabbricati³².

Ma per il porto i problemi accennati erano solo il guaio minore. Infatti mentre la superficie complessiva dello specchio portuale era di circa 1.400.000 metri quadrati, la zona utilizzabile come porto mercantile non superava i 200.000 metri quadrati, per giunta situati in una zona esposta ai venti di traversia (l'entrata del porto era di oltre 700 metri) e quindi malsicura³³. Oltre a ciò, il fondale era quasi ovunque insufficiente. La parte occidentale del porto, quella più profonda, era assegnata quale zona d'ancoraggio, alle navi in quarantena provenienti dal Levante; una superficie contigua era riservata alle navi da guerra; la rimanenza doveva quindi servire per le navi mercantili grosse e minute. In effetti queste navi tro-

³¹ ANP, F 14, 1119: Relazione del Prefetto Bourdon de Vatry, 29 ottobre 1809.

³² Ibidem.

³³ ANP, F 14, 1120/3: Relazione Roussigné, 20 settembre 1809.

vavano ormeggio solo nella parte di porto più vicina alla città, quella che andava dal molo vecchio alla darsena; in questa zona dovevano però coesistere un bacino di carenaggio, dei depositi di legname, un ormeggio per un pontone e per delle zattere adibite, ma solo in teoria, alla manutenzione delle calate ed un ultimo ormeggio per le chiatte.

Sotto il Governo Ligure, il traffico mercantile aveva trovato sfogo nelle due darsene, una che serviva per lo sbarco del vino, l'altra detta la darsena delle galere. Quest'ultima era stata destinata, con tutti i magazzini adiacenti, a deposito delle merci ed a porto franco. Con l'occupazione francese, nel 1806, queste due darsene erano state destinate al servizio esclusivo della Marina Imperiale, limitando quindi a soli tre pontili, situati tra la darsena ed il porto franco, tutto lo sbarco e l'imbarco delle merci, il traffico dei viveri diretti alla città, l'ormeggio occasionale delle chiatte. Inoltre, a questi tre pontili l'ormeggio era limitato all'estremità, poichè in radice si correvano seri rischi d'incaglio. Infatti, mentre nella parte occidentale del porto (riservata alla Marina Imperiale ed alla Sanità) la profondità del porto variava dai sei agli undici metri, nella parte assegnata al commercio vi erano da tre a sei metri d'acqua, ma solo all'estremità dei pontili, perchè nella zona adiacente alla città la profondità del fondo non superava i trenta centimetri³⁴.

Prima dell'annessione alla Francia, la manutenzione del bacino portuale veniva eseguita con otto pontoni scavafango e quattordici piccole draghe, ma la rivoluzione, le guerre e l'assedio della città avevano disperso tutto, riducendo nel 1808 la flotta a due pontoni ed a quattro draghe, peraltro completamente sprovviste di attrezzi. Utensili, corde, cavi e remi erano stati requisiti dalla Marina Imperiale³⁵.

Nei programmi napoleonici, il porto di Genova non era stato dimenticato, ma ad esso veniva attribuita una funzione complementare. Il porto veniva infatti inserito in un sistema di scali della costa ligure: Savona che doveva smaltire il traffico da e per il Piemonte, Lerici e Camogli che avrebbero servito l'entroterra appenninico, La Spezia destinata ad ospitare la flotta militare. Una rete stradale litoranea ed altre radiali avrebbero permesso lo smaltimento delle merci di sbarco, e la concentrazione negli scali delle merci in uscita.

Per la verità, le spese sopportate dall'amministrazione francese per la

³⁴ Ibidem.

³⁵ Ibidem.

manutenzione e la cura del porto di Genova, appaiono del tutto insufficienti, anzi modestissime: nel biennio 1805-1806 appena 22.845 franchi; 12.000 franchi nel 1807; nel 1808 nemmeno 7.500 franchi³⁶.

Nel maggio 1808, un decreto imperiale sanciva che coll'entrata in servizio del porto militare della Spezia, Genova era destinata solo alle attività commerciali³⁷. Nel luglio dello stesso anno, si divideva il traffico mercantile della città nei tre pontili rimasti efficienti: al « ponte della legna » doveva essere sbarcata solo la legna da ardere; al ponte Spinola il carbone, la calce, i mattoni ed in genere tutti i materiali da costruzione, infine al « ponte della mercanzia » tutte le altre merci³⁸.

Il 20 settembre 1809, il funzionario del servizio Ponts-et-Chaussées, Roussigné, scriveva: « ... dans son état actuel, le port de Gênes est un des plus mauvais ports de la France; aucun des ports de l'Empire n'a probablement fourni matière à plus de discussions et de controverses... »³⁹.

Nei due anni seguenti 1809 e 1810, sia per la mancanza di fondi, sia perchè la cessazione dei traffici marittimi non faceva pesare la carenza delle attrezzature portuali, i lavori di manutenzione e di riparazione continuarono a segnare il passo. Un'altra parte del nuovo molo esterno era franata, demolita dal mare. Un grande pontone scavafango, costruito per raggiungere i fondali necessari alle unità della Marina Imperiale, su modello di un analogo scafo funzionante nel porto di Marsiglia, si rivelava inadatto ed era costretto all'inoperosità. Tenuto conto dei mezzi di dragaggio disponibili e della loro capacità, supponendo che non vi fossero state altre immissioni di detriti nel bacino portuale, il tempo necessario per riportare il fondale del porto ad una profondità appena sufficiente alle navi, era stato calcolato in 65 anni⁴⁰.

Anche l'anno 1810 passava inoperoso e nel 1811 Roussigné era costretto a ripetere quanto aveva già scritto, aumentando la somma richiesta a 60.000 franchi, indispensabili, a suo giudizio, per le riparazioni più urgenti. Era solo verso la fine del 1811 ed agli inizi dell'anno successivo, che giungevano l'autorizzazione ed i fondi per sanare le avarie più urgenti.

³⁶ ANP, F 14, 119: Relazione del Prefetto Bourdon de Vatry, 29 ottobre 1809.

³⁷ ANP, F 14, 991: Decreto imperiale, Bayonne, 11 maggio 1808.

³⁸ ANP, F 14, 9847: Decreto imperiale, Bayonne, 17 luglio 1808.

³⁹ ANP, F 14, 1120/3: Relazione Roussigné, 20 settembre 1809.

⁴⁰ ANP, F 14, 991: Relazione Littardi, 20 settembre 1811.

I danni venivano riparati alla meglio nel giro di pochi mesi e con appena 6.419 giornate di manovali; decisamente poche, specie se confrontate alle 17.581 giornate impiegate nel porto di Savona, alle 4.912 per Lerici, 1.242 per Camogli⁴¹. Dal punto di vista delle spese, dal 1808 al 1813, mentre a Genova per il porto vennero spesi 46.089 franchi, a Savona si sfiorarono i 79.000, a Camogli 11.646 franchi, a Lerici 11.303⁴².

3. - Negli anni precedenti l'annessione della Liguria alla Francia, il territorio della Repubblica Genovese era stato sovente oggetto di studi per il personale tecnico dell'amministrazione francese.

A campagna effettuata e ad occupazione avvenuta, in Liguria, i progetti dell'amministrazione francese prevedero un sistema viario basato essenzialmente su di una strada di grande traffico, che correndo vicino al mare, doveva collegare i numerosi paesi della costa agli scali marittimi. Si progettò di affiancare al porto di Genova, altri scali quali Savona, La Spezia, Camogli, Porto Maurizio, i quali avrebbero dovuto smaltire parte del traffico di andata e di ritorno dell'entroterra lombardo e piemontese. Sempre a questo scopo, si prevede l'apertura di nuove vie di comunicazione, che avrebbero collegato sia la costa, sia la strada litoranea ai grandi centri dell'entroterra.

Nei tre dipartimenti liguri, dal 1806 al 1813, gli itinerari per i quali al progetto avevano fatto seguito il tracciato e l'inizio di lavori erano stati:

DIPARTIMENTO DI GENOVA

Strada n. 14 Parigi - Napoli per Nizza - Genova - La Spezia: dal torrente Luvara, limite del dipartimento di Montenotte al di là del capo di Portofino, limite del dipartimento di Genova. Lunghezza prevista nel dipartimento: metri 48.674⁴³.

⁴¹ ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori portuali, 1810-1813.

⁴² Ibidem. ANP, F 14, 991: Relazione Caudère, 6 agosto 1812 e 30 ottobre 1813.

⁴³ ASG, Prefettura Francese, Dipartimento di Montenotte, pacco n. 41: Relazione Auzillion, 20 ottobre 1807; Pacco n. 42: corrispondenza Prefettura, 1806-1813. ANP, F 14, 961: Prospetti dei lavori stradali, 1806-1809. ANP, F 14, 991: Rapporto generale sulle strade di Littardi, 20 settembre 1811. Ibidem, Relazione Caudère, 30

- Strada n. 205 Torino - Piacenza per Tortona - Voghera - Casteggio - Broni (per il tratto Tortona - Casteggio si univa alla strada n. 211). Lunghezza prevista nel dipartimento metri 56.174 ⁴⁴.
- Strada n. 210 Genova - Alessandria - Vercelli per Campomorone - La Bocchetta - Novi (per il tratto Genova - Sampierdarena si univa alla strada n. 14). Lunghezza prevista nel dipartimento metri 57.239 ⁴⁵.
- Strada n. 210 bis Genova-Vercelli per la valle dello Scrivia cioè per Pontedecimo - Giovi - Ronco - Arquata ⁴⁶.

ottobre 1813. ANP, F 14, 1252: Tavole dei lavori ordinati dal governo, 22 aprile 1806 e 8 febbraio 1809. Ibidem: Lavori ordinati da S. Maestà, 28 maggio 1808, 13 luglio 1808 e 8 febbraio 1809. ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori stradali, 1810-1813. ANP, F 14, 9846: Decreto imperiale, Tuileries, 16 marzo 1808. ANP, F 14, 9847: Decreto imperiale, Bayonne, 5 luglio 1808. ANP, F 14, 9850: Minute della Segreteria di Stato, 4 gennaio 1810. Ibidem: Decreto imperiale, Tuileries, 6 marzo 1810. ANP, F 14, 9851: Decreto imperiale, Compiègne, 17 aprile 1810. ANP, F 14, 9852: Decreto imperiale, Saint-Cloud, 19 luglio 1810. ANP, F 14, 9854: Budget Esercizio 1811. ANP, F 14, 9855: Decreto imperiale, Saint-Cloud, 27 luglio 1811. Ibidem: Decreto imperiale, Saint-Cloud, 24 novembre 1811. Ibidem: Decreto imperiale, Tuileries, 16 dicembre 1811. ANP, F 14, 9856: Decreto imperiale, Tuileries, 16 dicembre 1811. M. COURTIN, *Travaux des Ponts-et-Chaussées depuis 1800*, Parigi, 1812, pp. 79 e 80. PEUCHET in « *Le Moniteur Universel* », 16 febbraio, 22 febbraio e 4 marzo 1812. « *Annuario* » del dipartimento di Genova, Genova 1810, pp. 56 e 57. CHABROL DE VOLVIC, cit., vol. II, pp. 424 e 425.

⁴⁴ ANP, F 14, 961: Prospetti dei lavori stradali, 1806-1809. ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori stradali, 1810-1813. ANP, F 14, 991: Rapporto generale sulle strade di Littardi, 20 settembre 1811. Ibidem, Relazione Caudère, 30 ottobre 1813.

⁴⁵ Ibidem. ANP, F 14, 9852: Decreto imperiale, Saint-Cloud, 23 giugno 1806. ANP, F 14, 9852: Decreto imperiale, Tuileries, 29 marzo 1809. ANP, F 14, 9850: Decreto imperiale, Compiègne, 26 marzo 1810. ANP, F 14, 9854; Budget Esercizio 1811. ANP, F 14, 9855: Decreto imperiale, Saint-Cloud, 27 luglio 1811. ANP, F 14, 9856: Verbale del Consiglio di Stato, 17 gennaio 1812. ANP, F 14, 9858: Decreto imperiale, Tuileries, 18 gennaio 1813.

⁴⁶ ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori stradali, 1810-1813. ANP, F 14, 991: Rapporto generale sulle strade Littardi, 20 settembre 1811. Ibidem, Relazione Caudère, 30 ottobre 1813.

- Strada n. 211 Genova - Pavia - Milano per Novi - Casteggio - Pozzolo (per il tratto Tortona - Casteggio si univa alla strada n. 205 ed a Pozzolo alla strada n. 210 Genova - Vercelli). Lunghezza prevista metri 22.625 ⁴⁷.
- Strada n. 212 Genova - Bobbio - Piacenza per la valle del Bisagno ed il colle della Scoffera. Lunghezza prevista nel dipartimento metri 93.500 ⁴⁸.

DIPARTIMENTO DI MONTENOTTE

- Strada n. 14 Parigi - Napoli per Nizza - Genova - La Spezia: iniziava a Taggia e terminava ad Arenzano limiti del dipartimento. Lunghezza prevista nel dipartimento metri 125.000 circa ⁴⁹.
- Strada n. 110 Grenoble - Savona per Briançon. Nel dipartimento era limitata al solo tratto Mondovì - Ceva - Millesimo - Carcare in quest'ultimo paese si univa alla strada n. 209 Savona - Alessandria. Lunghezza prevista nel dipartimento metri 44.000 circa ⁵⁰.

⁴⁷ Ibidem.

⁴⁸ Ibidem. *Annuario* del dipartimento di Genova cit., p. 99.

⁴⁹ Cfr. nota 29. Anche ANP, F 14, 9852: Decreto imperiale, Saint-Cloud, 19 luglio 1810.

⁵⁰ ASG, Prefettura Francese, Dipartimento di Montenotte, pacco n. 45: Estratti delle deliberazioni del Consiglio del Distretto di Savona, 1811-1813. ANP, F 14, 969: Prospetti dei lavori stradali, 1808. ANP, F 14, 1031/1: Prospetti dei lavori stradali, 1807-1810. ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori stradali, 1810-1813. ANP, F 14, 1252: Progetto di lavori ordinati dal Governo, 5 luglio 1808. ANP, F 14, 9842: Decreto imperiale, Saint-Cloud, 22 aprile 1806. ANP, F 14, 9845: Decreto imperiale, Torino, 27 dicembre, 1807. ANP, F 14, 9847: Budget Esercizio 1810, 29 agosto 1809. ANP, F 14, 9850: Budget Esercizio 1810, 26 marzo 1810. Ibidem, Minute della Segreteria di Stato, 4 gennaio 1810. ANP, F 14, 9854: Budget Esercizio 1811, 22 gennaio 1811. ANP, F 14, 9855: Decreto imperiale, Saint-Cloud, 27 luglio 1811. Ibidem: Decreto imperiale, Tuileries, 16 dicembre 1811. M. COURTIN cit., p. 83. *Annuario* del dipartimento di Genova cit., p. 99.

- Strada n. 206 Torino - Savona. Si univa a Mondovì alla strada n. 110 Grenoble - Savona ed alla strada n. 118. Lunghezza prevista nel dipartimento metri 47.000 circa, dei quali parte erano comuni alle strade n. 110 e n. 118⁵¹.
- Strada n. 207 Torino - Porto Maurizio. Si univa a Ceva alla strada n. 110 Grenoble - Savona. Lunghezza prevista del percorso metri 86.000 circa⁵².
- Strada n. 209 Savona - Alessandria per Carcare - Deigo - Spigno - Ponti - Acqui. Lunghezza prevista del percorso metri 110.000 circa⁵³.

⁵¹ ANP, F 14, 969: Prospetti dei lavori stradali, 1808. ANP, F 14, 1031/1: Prospetti dei lavori stradali, 1807-1810. ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori stradali, 1810-1813. ANP, F 14, 9855: Decreto imperiale, Tuileries, 16 dicembre 1811. *Annuario* del dipartimento di Genova cit., p. 99.

⁵² ASG, Prefettura Francese, Dipartimento di Montenotte, pacco n. 45: Estratti delle deliberazioni del Consiglio del Distretto di Savona, 1811-1813. ANP, F 14, 1252: Lavori ordinati da S. Maestà, corrispondenza, 13 luglio 1808. ANP, F 14, 9842: Decreto imperiale, Saint-Cloud, 22 aprile 1806. ANP, F 14, 9846: Decreto imperiale, Tuileries, 16 marzo 1808. ANP, F 14, 9847: Budget Esercizio 1810, 29 agosto 1809. ANP, F 14, 9850: Budget Esercizio 1810, 26 marzo 1810. Ibidem: Minute della Segreteria di Stato, 4 gennaio 1810. ANP, F 14, 9854: Budget Esercizio 1811, 22 gennaio 1811. ANP, F 14, 9855: Decreto imperiale, Saint-Cloud, 27 luglio 1811. Ibidem: Decreto imperiale, Tuileries, 16 dicembre 1811.

⁵³ ASG, Prefettura Francese, Dipartimento di Montenotte, pacco n. 39: Verbali appalti lavori stradali, 1807-1814. ANP, F 14, 1252: Lavori ordinati da S. Maestà, corrispondenza, 13 luglio 1808. ANP, F 14, 9842: Decreto imperiale, Saint-Cloud, 22 aprile 1806. ANP, F 14, 9845: Decreto imperiale, Torino, 27 dicembre 1807. ANP, F 14, 9846: Decreto imperiale, Tuileries, 16 marzo 1808. ANP, F 14, 9847: Budget Esercizio 1810, 29 agosto 1809. ANP, F 14, 9850: Budget Esercizio 1810, 26 marzo 1810. Ibidem: Minute della Segreteria di Stato, 4 gennaio 1810. ANP, F 14, 9854: Budget Esercizio 1811, 22 gennaio 1811. ANP, F 14, 9855: Decreto imperiale, Saint-Cloud, 27 luglio 1811. Ibidem: Decreto imperiale, Tuileries, 16 dicembre 1811. ANP, F 14, 9857: Decreto imperiale, Tuileries, 22 dicembre 1812. M. COURTIN cit., p. 83; CHABROL DE VOLVIC cit., vol. II, p. 426.

DIPARTIMENTO DEGLI APPENNINI

- Strada n. 14 Parigi - Napoli per Nizza - Genova - La Spezia. Iniziava dopo il Capo di Portofino ed arrivava al limite del dipartimento del Taro. Lunghezza prevista del percorso metri 121.000 circa ⁵⁴.
- Strada n. 213 Sarzana - Parma - Mantova. Lunghezza prevista del percorso (sino a Mantova) metri 121.000 circa ⁵⁵.
- Strada n. 214 Sarzana - Portovenere. Nel tratto La Spezia - Sarzana si univa alla strada n. 14. Lunghezza prevista nel tratto La Spezia - Portovenere metri 12.000 circa ⁵⁶.

Dopo circa sette anni di occupazione francese, intervallo durante il quale si erano alternati a periodi di attività febbrile, altri di stasi assoluta, la situazione era la seguente: nel febbraio 1812 nel dipartimento di Montenotte, la strada litoranea che sin dal 1810 era stata, almeno in alcuni tratti, aperta al traffico, risultava ancora interrotta, ad esempio tra Spotorno e Vado e tra Varazze ed il torrente Luvara ⁵⁷. Nella realizzazione le maggiori difficoltà si erano dovute superare a Capo Noli per aprire una galleria nella roccia. La compattezza della montagna aveva richiesto infatti più di un giorno di lavoro per ogni mezzo metro di avanzamento ⁵⁸. Gli

⁵⁴ Cfr. nota 29.

⁵⁵ ANP, F 14, 955: Prospetti dei lavori stradali, 1807-1811. ANP, F 14, 9847: Decreto imperiale, Bayonne, 5 luglio 1808. ANP, F 14, 9850: Budget Esercizio 1810, 26 marzo 1810. Ibidem: Minute della Segreteria di Stato, 4 gennaio 1810. ANP, F 14, 9851: Decreto imperiale, Compiègne, 17 aprile 1810. ANP, F 14, 9854: Budget Esercizio 1810, 22 gennaio 1811. ANP, F 14, 9856: Decreto imperiale, Tuileries, 16 dicembre 1811.

⁵⁶ ANP, F 14, 955: Prospetti dei lavori stradali, 1807-1811. ANP, F 14, 9847: Decreto imperiale, Bayonne, 5 luglio 1808. ANP, F 14, 9850: Budget Esercizio 1810, 26 marzo 1810. Ibidem: Minute della Segreteria di Stato, 4 gennaio 1810. ANP, F 14, 9854: Budget Esercizio 1811, 22 gennaio 1811. ANP, F 14, 9855: Decreto imperiale, Saint-Cloud, 27 luglio 1811. ANP, F 14, 9856: Decreto imperiale, Tuileries, 16 dicembre 1811.

⁵⁷ ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori stradali, 1810-1813.

⁵⁸ CHABROL DE VOLVIC cit., vol. II, p. 425. ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori stradali, 1810-1813.

operai, a causa dello strapiombo della montagna, avevano sovente dovuto lavorare appesi a corde e solo la loro tenacia aveva permesso di completare la galleria nel novembre del 1811⁵⁹. Un'altra rilevante difficoltà era stata incontrata tra Celle ed Arenzano dove era stato necessario tagliare verticalmente, per oltre 150 metri, la parete della montagna⁶⁰. A ponente di Genova, la strada litoranea era stata portata a termine dal limite del dipartimento sino al sobborgo di Sampierdarena, ma l'unico tratto di strada che era rimasto in buono stato era quello, di poco più di quattro chilometri, compreso tra il torrente Cerusa e Voltri⁶¹; il resto del percorso era così poco agibile da invogliare i viandanti a seguire la vecchia strada, purtroppo anch'essa rovinata e pericolante.

Nella parte di levante, la stessa strada, da Genova aveva raggiunto Nervi, ma dopo questo villaggio, il crollo di un ponte, appena costruito⁶², aveva nuovamente interrotto il percorso. La strada litoranea riprendeva nel distretto di Recco, dove correva per circa 19 chilometri, per una buona metà sul selciato, per la parte rimanente su massiciata di pietre⁶³. Nel dipartimento degli Appennini, sempre per questa arteria, la situazione era peggiore, essendo ultimati e transitabili soltanto il tratto compreso tra Chiavari e Sestri⁶⁴ (percorso diventato carrozzabile sin dal 1807) e quello tra Lerici e il fiume Magra⁶⁵, ed infine quello tra Sarzana ed Avenza⁶⁶. Per il resto, anche se si era lavorato molto, i risultati erano stati pochi ed in genere, quanto era stato costruito nella buona stagione era andato distrutto durante l'inverno⁶⁷.

Nel dipartimento di Montenotte, l'unica strada, iniziata e felicemente portata a termine, era la Savona-Alessandria. Il 25 febbraio 1813, il ministro degli Interni, Montalivet, affermava con orgoglio che la strada

⁵⁹ Ibidem: La lunghezza della galleria era di metri 130 circa, la sua larghezza di metri quattro circa.

⁶⁰ CHABROL DE VOLVIC cit., vol. II, p. 425.

⁶¹ ANP, F 14, 991: Relazione Caudère, 30 ottobre 1813.

⁶² ASG, Prefettura Francese, Dipartimento di Genova, pacco n. 209: Relazione Roussigné, 20 luglio 1807. ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori stradali, 1810-1813.

⁶³ ANP, F 14, 991: Relazione Caudère, 30 ottobre 1813.

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Ibidem. ANP, F 14, 980/1: Relazione Clairville, 4 gennaio 1807.

⁶⁶ Ibidem.

⁶⁷ ANP, F 14, 991: Relazione Caudère, 30 ottobre 1813.

era stata ultimata (nel gennaio 1812 era già stata aperta al transito delle vetture) e che, per la sua realizzazione, era stata sopportata un spesa di due milioni e seicentomila franchi⁶⁸.

Al contrario, la Torino-Porto Maurizio, che a Ceva avrebbe dovuto unirsi alla Grenoble-Briançon-Savona, di notevole importanza strategica, era stata portata a termine solo per trenta chilometri da Carcare a Millesimo e da questo paese a Ceva⁶⁹.

Nel dipartimento di Genova, la via tradizionale che univa la Lombardia alla Liguria, era sempre stata quella che passava dal colle della Bocchetta. Essa iniziava in Sampierdarena e traversava il dipartimento per circa 57 chilometri di percorso non facile, che trovava i suoi punti peggiori nei pressi della stessa Bocchetta, ove per superare i 777 metri di quota, si doveva inerpicare per la montagna, con pendenze persino del 14 per cento⁷⁰.

⁶⁸ ANP, F 14, 9858: *Exposé de la situation de l'Empire par M. Montalivet*, 25 febbraio 1813.

⁶⁹ ASG, Prefettura Francese, Dipartimento di Montenotte, pacco n. 39: Stato dei lavori pubblici, 1807-1814.

⁷⁰ ANP, F 14, 991: Relazione Caudère, 30 ottobre 1813. *Ibidem*: Relazione sulla strada Genova-Vercelli, 13 maggio 1812. ANP, F 14, 9858. Decreto imperiale, Tuileries, 18 gennaio 1813.

Le difficoltà di mantenere in buon stato una strada così battuta (si stimava che ogni anno transitassero per questa via almeno 250.000 muli) e le offerte di lavoro dei paesi della valle dello Scrivia, avevano fatto pensare alla opportunità di affiancare alla via della Bocchetta, una seconda strada che attraverso i Giovi, avrebbe percorso la riva sinistra dei torrenti Ricco e Migliarino, sarebbe quindi salita sino alla quota di 469 metri, con una pendenza massima del sette per cento, per seguire infine la vallata del fiume Scrivia.

Per ovviare alla mancanza di fondi, si era comunque iniziato con 24.000 giornate di lavoro offerte dai diversi comuni della valle e con una sovvenzione governativa di soli 128.034 franchi (sugli 823.000 previsti). L'amministrazione francese aveva inoltre accettato una proposta dell'impresario Mannati, aggiudicatario dei lavori di riparazione e manutenzione della strada della Bocchetta, che aveva promesso di aprire in soli due anni, a sue spese, la parte di strada compresa tra il colle dei Giovi e Novi. Il Mannati si era impegnato a portarla a termine nei due anni successivi, continuando contemporaneamente a mantenere in ordine la strada della Bocchetta per altri quattro anni e con la promessa di curare e riparare per ulteriori due anni anche la nuova strada costruita. Come contropartita egli aveva domandato ed ottenuto la concessione di percepire, per sei anni, ai due valichi della Bocchetta e dei Giovi, un ragionevole pedaggio. Sul finire del 1811, le parti avevano raggiunto un accordo, ma una imprevista reazione degli utenti, lo doveva far naufragare. Infatti il gettito di questi pedaggi, era stato

Nello stesso dipartimento si poteva anche percorrere, ma con difficoltà, quel tratto della Genova-Pavia-Milano che da Pozzolo raggiungeva le rive del Po ⁷¹.

Infine, dei 93 chilometri previsti per la Genova-Bobbio-Piacenza, nel settembre 1813, non ne erano stati completati che sei, quelli compresi fra Genova e la parte superiore del Bisagno ⁷².

Alla fine dell'anno 1813, malgrado le spese anche ingenti, non si poteva contare quindi che su percorsi estremamente brevi, difficili, sempre pericolosi, sovente impraticabili ⁷³.

4. - In un primo tempo per finanziare la costruzione e la riparazione delle strade era stato stabilito un particolare tributo, il cui gettito avrebbe dovuto essere destinato unicamente a questi scopi ⁷⁴. Ben presto si era dovuto constatare che l'imposta gravava tutta sul commercio e che le spese di percezione, benchè fossero a carico degli appaltatori, erano da questi trasferite sul consumatore ed, in definitiva, sulla povera gente. Ancora più grave, era il fatto che l'imposta rendeva al Tesoro Pubblico al massimo la metà di quello che era il suo gettito lordo ⁷⁵.

Il 22 settembre 1806, questa imposta veniva soppressa e sostituita da una imposta sul sale, ma quest'ultima permetteva solo in parte di fare fronte alle spese ⁷⁶. Il provvedimento era stato preceduto da un decreto, del 22 aprile 1806, che aveva riservato alla riparazione ed alla costru-

stabilito su una previsione di passaggi di muli e di cavalli (con o senza carro), che nella realtà non trovava conferma, poichè prendevano rapidamente campo i trasporti di merci su carri trainati da buoi, mezzi, che nella compilazione delle tariffe, erano stati sottovalutati.

Un nuovo accordo per la strada della valle dello Scrivia veniva concordato ed approvato il 18 gennaio 1813, ed i lavori venivano ripresi nel giugno dello stesso anno. Per i primi tre mesi si procedeva alacremente, ma alla fine di settembre, l'arrivo delle piogge autunnali e nuovi contrasti con i proprietari dei terreni dovevano arrestare definitivamente i lavori.

⁷¹ ANP, F 14, 991: Relazione Caudère, 30 ottobre 1813.

⁷² Ibidem.

⁷³ Ibidem.

⁷⁴ M. COURTIN cit., p. 30.

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ M. COURTIN cit., p. 31.

zione di nuove arterie nei dipartimenti italiani, la somma di 1.400.000 franchi provenienti da una parte del gettito di una già esistente imposta sul sale⁷⁷. L'11 agosto 1807, veniva decretata l'apertura di un nuovo credito di quattro milioni di franchi, da destinarsi alle nuove costruzioni⁷⁸, mentre un secondo credito di altri quattro milioni avrebbe dovuto essere speso per far fronte a lavori ordinari di manutenzione e di riparazione⁷⁹. Ancora 1.400.000 franchi, che si stimavano percepibili dalla imposta sul sale, nel 1807, erano stanziati per i dipartimenti « au delà des Alpes », ed un altro milione veniva assegnato per lo stesso scopo nell'esercizio successivo⁸⁰. Nella medesima occasione veniva stabilito che, alla copertura delle spese per lavori straordinari di ponti e di strade, avrebbero concorso altri fondi: quali il 50 % del capitale ricavato dalla vendita di 532.000 franchi di titoli di rendita dello Stato, nonchè la metà di tutti i redditi provenienti da beni vincolati dello Stato (in esecuzione alla legge del 14 ventoso anno VII), oltre alla metà delle somme dovute al Tesoro Pubblico per affrancazione di utili e di servitù⁸¹.

Le strade erano state classificate in tre classi: appartenevano alla prima ed alla seconda classe le vie di comunicazione internazionali e nazionali interdipartimentali, le cui spese di manutenzione erano a carico dello Stato; appartenevano alla terza classe le strade dipartimentali, per le quali la spesa gravava sui dipartimenti⁸² e per esse solo eccezionalmente si trovava aiuto nei fondi del Tesoro Pubblico. Il 12 agosto 1812, un decreto imperiale sanciva che in certi dipartimenti, particolarmente gravati dalle spese per la costruzione e per la riparazione delle strade, quale ad esempio quello di Genova, si sarebbero ottenuti nuovi fondi con l'applicazione di quattro centesimi addizionali d'imposta da computare sulle contribuzioni dirette fondiarie, su quelle personali e su quelle mobiliari⁸³. Lo stesso provvedimento veniva ripetuto il 7 gennaio 1813⁸⁴ e nuovamente il 13 agosto dello stesso anno, prevedendone la validità anche per gli anni 1814 e 1815⁸⁵.

⁷⁷ ANP, F 14, 9482: Decreto imperiale, Saint-Cloud, 22 aprile 1806.

⁷⁸ ANP, F 14, 9845: Decreto imperiale, Sant-Cloud, 11 agosto 1807, art. 1.

⁷⁹ *Ibidem*, art. 2.

⁸⁰ *Ibidem*, art. 5. ANP, F 14, 9845: Decreto imperiale, Tuileries, 24 agosto 1807.

⁸¹ ANP, F 14, 9845: Decreto imperiale, Torino, 27 dicembre 1807.

⁸² M. COURTIN *cit.*, p. 30.

⁸³ ANP, F 14, 9857: Decreto imperiale, Smolensk, 24 agosto 1812.

⁸⁴ ANP, F 14, 9858: Decreto imperiale, Tuileries, 7 gennaio 1813.

⁸⁵ ANP, F 14, 9860: Decreto imperiale, Dresda, 13 agosto 1813.

I lavori pubblici potevano essere eseguiti direttamente dall'amministrazione, senza ricorrere ad intermediari (*en régie*) cioè affidando il compito ad un agente incaricato della direzione generale dei lavori. Egli doveva provvedere ad ingaggiare gli operai e ad acquistare i materiali, doveva inoltre tenere una rigorosa contabilità delle spese liquidate con le somme anticipategli, a questo scopo, dall'amministrazione.

Il lavoro poteva anche essere affidato a terzi; in questo caso (*entreprise ou marché*), che era il caso più frequente per l'esecuzione di grandi opere, un impresario si impegnava ad eseguire un determinato lavoro per un prezzo convenuto entro un tempo determinato. In genere il lavoro veniva assegnato all'imprenditore che in una gara pubblica aveva offerto le condizioni più vantaggiose. Più raramente, si poteva concordare che l'impresario non doveva essere compensato dall'amministrazione, ma fosse retribuito direttamente dai privati che traevano beneficio dall'opera pubblica.

Per i lavori di manutenzione e di riparazione eseguiti « *en régie* » la direzione e la sovrintendenza dei lavori erano curate da persone di fiducia dell'Amministrazione, nominate ad hoc per un periodo determinato.

La realizzazione di una opera pubblica era preceduta da una fase preparatoria durante la quale si dovevano determinare sia l'utilità della realizzazione, sia le difficoltà tecniche ed economiche dell'esecuzione. La azione era promossa dallo stesso Imperatore (per lo più su sollecitazione dei ministri), il quale incaricava i funzionari del servizio *Ponts-et-Chaussées* di studiare e di progettare il lavoro. Questi, oltre alla soluzione tecnica, dovevano presentare al Ministro dell'Interno, dal quale dipendevano direttamente, un preventivo di spesa. Se il progetto veniva accettato, era quindi sottoposto al giudizio dell'Imperatore, il quale con un decreto ne stabiliva l'esecuzione. I fondi necessari venivano messi a disposizione, ma lo stanziamento definitivo e l'ultima fase, cioè la conversione dell'ordine in uscita di denaro contante, potevano anche seguire a distanza di tempo⁸⁶.

⁸⁶ ANP, F 14, 955: Prospetti dei lavori stradali, 1807-1811. ANP, F 14, 961: Prospetti dei lavori stradali, 1806-1809. ANP, F 14, 969: Prospetti dei lavori stradali, 1808. ANP, F 14, 975: Prospetti dei lavori stradali, 1803-1809. ANP, F 14, 981: Prospetti dei lavori stradali, 1806-1808. ANP, F 14, 1031/1: Prospetti dei lavori stradali, 1807-1810. ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori stradali, 1810-1813.

5. - La prospettiva di controlli forse anche severi e quella di riscossioni magari largamente dilazionate non costituivano per i genovesi motivi stimolanti verso appalti per opere pubbliche. Infatti, in passato, l'amministrazione della Repubblica, scarsamente interessata nelle opere pubbliche, dopo aver affidato un determinato lavoro ad un appaltatore qualsiasi, non era solita curarsi di controllarne l'esecuzione, tanto che potè dirsi che l'imprenditore « tanto più guadagnava quanto meno faceva »⁸⁷. Ma, sotto l'amministrazione francese, quello che meno piaceva ai genovesi era il fatto di dover anticipare proprio denaro per finanziare l'impresa: un capitale che sarebbe stato rimborsato dopo mesi, solo sulla base dello stato d'avanzamento effettivo dei lavori.

Negli anni 1805 e 1806, nel dipartimento di Genova, per l'appalto dei lavori della strada litoranea si era presentato un solo imprenditore genovese, un certo G. B. Storace⁸⁸. Unico concorrente, egli aveva ovviamente vinto la gara, ma poichè dopo tre mesi non aveva iniziato i lavori, egli veniva sostituito ed il lavoro era affidato, malgrado le sue proteste, ad un imprenditore piemontese, un certo Giacinto Mannati. Il Mannati non doveva essere che il primo estraneo, poichè rapidamente altri piemontesi seguivano il suo esempio e non solo nel dipartimento di Genova⁸⁹. Questi imprenditori « foresti » nel giro di pochi anni riuscirono ad assicurarsi tutti i pubblici appalti dei dipartimenti liguri sia di carattere civile, sia di carattere militare. Il loro afflusso era stato — in parte — provocato da un'abile manovra portata a termine nel dipartimento del Po, da uno spregiudicato imprenditore, certo Bernardo Rosazza, il quale era riuscito ad estromettere tutta la concorrenza a favore del proprio figlio Eusebio⁹⁰.

In quel dipartimento sin dal 1803 si procedeva all'apertura della strada del Moncenisio, una via di comunicazione, ritenuta di estrema importanza strategica, nella quale l'amministrazione francese profondeva ingenti capitali. La strada, frazionata in diversi lotti, era stata appaltata a numerose imprese, che nel tentativo di soppiantarsi a vicenda, si facevano una spietata concorrenza. I mezzi di lotta erano diventati progressivamente più duri e nel tempo si era passati dalla semplice lettera di raccomanda-

⁸⁷ ANP, F 20, 160: Relazione Rolland, 18 aprile 1807.

⁸⁸ ANP, F 14, 991: Verbali degli appalti dei lavori pubblici, 1806-1810.

⁸⁹ Ibidem.

⁹⁰ ANP, F 14, 975: Prospetti dei lavori stradali, 1803-1809. ANP, F 14, 1013: Prospetti dei lavori stradali, denuncia Déchamps, 1 germinale anno XIII.

zione, alla assunzione di ex-dipendenti dell'amministrazione francese ed alla corruzione dei funzionari⁹¹.

Sempre nel dipartimento del Po, dall'anno 1803, la forza dei diversi imprenditori si era andata per altro modificando, come risulta dalla tabella I.

Nel giro di pochi anni, fra il 1806 ed il 1808, gli otto imprenditori attivi nel dipartimento del Po per l'apertura della strada del Moncenisio, si erano quindi ridotti ad uno solo, Eusebio Rosazza agente in nome proprio e per conto del padre Bernardo e dello zio Andrea. Questa concentrazione nelle mani di una sola impresa familiare spinse concorrenti eliminati (Colombino e Gastaldi) a rifarsi in Liguria del lavoro perduto in Piemonte. Già nel 1806, quando gli impegni di questi due imprenditori per la strada del Moncenisio subivano una flessione paurosa⁹², essi si presentavano, come altri piemontesi — certi Pietro Piazza e Pietro Giuseppe Magnani — ai concorsi per appalti di lavori pubblici nel dipartimento di Montenotte. Dettaglio non privo di significato: tanto il Piazza che il Magnani non arrischiavano l'avventura ligure senza farsi forti di un rapporto di associazione con un parente dell'onnipotente Rosazza, mentre un altro Rosazza si affacciava da solo, ma timidamente, in qualità di imprenditore nel dipartimento degli Appennini⁹³. La Liguria non rappresentò tuttavia per i Rosazza un ambiente favorevole come il Piemonte: la loro presenza nei dipartimenti facenti capo a Savona ed a Chiavari fu di fatto marginale se non irrilevante, mentre nel dipartimento di Genova nessun Rosazza si presentò a contrastare l'attività degli altri imprenditori, ancora una volta tutti di origine piemontese, Giacinto Mannati, Ippolito Cremona, Luigi Bertarelli, Tommaso Picasso, tutti con recapito a Torino⁹⁴.

La complessa operazione piemontese-ligure per l'ottenimento di appalti di opere pubbliche alle condizioni più favorevoli sembra presupporre un accordo promesso da Bernardo Rosazza ed inteso a sbarazzarsi di tutti i con-

⁹¹ ANP, F 14, 1013: Prospetti dei lavori stradali, denuncia Déchamps, cit.

⁹² Il fenomeno è chiaramente posto in evidenza nella tabella: il Colombino dai 96.756 franchi nel 1804 scende a 54.348 franchi nel 1805 ed a soli 8.738 franchi nel 1806; il Gastaldi precipita dai 280.392 franchi nel 1805 ai 38.118 nel 1806.

⁹³ ANP, F 14, 981: Prospetti dei lavori stradali, 1806-1808.

⁹⁴ ANP, F 14, 961: Prospetti dei lavori stradali, 1806-1809.

TABELLA I

PROSPETTO DELLE SOMME RISCOSE DAGLI APPALTATORI DEI DIFFERENTI LOTTI DELLA STRADA DEL MONCENISIO
DAL 1803 AL 1809

FONTI: ANP, F 14, 975 e 1013

Impresari	Provenienza	1803 franchi	1804 franchi	1805 franchi	1806 franchi	1807 franchi	1808/809(*) franchi	Totali franchi
Rosazza Bernardo e Andrea	Torino	114.340	173.938	61.949	11.028	34.681	—	395.936
Rosazza Eusebio	Torino	—	—	—	156.800	327.241	722.074	1.206.115
Colombino Giuseppe . . .	Torino	39.237	96.756	54.348	8.738	19.271	—	218.350
Perrin Luigi	Grenoble	78.334	203.561	109.656	115.368	81.631	—	588.550
Gastaldi Antonio	Torino	204.549	290.906	280.392	38.118	86.910	—	900.875
André & Mosca G. B. . . .	Chambery	—	5.327	79.095	32.523	10.167	—	127.112
Abbé Mr. Gabet	—	—	—	—	15.000	23.711	—	38.711
Biglia Battista	Biclla	—	—	17.040	86.847	—	—	103.887
		436.460	770.487	602.479	464.422	583.612	722.074	3.579.536

(*) Solo i primi otto mesi del 1809.

correnti piemontesi nei lavori per la strada del Moncenisio, accordando ad essi in compenso mano libera nei lavori dell'intera regione ligure, salva soltanto una partecipazione simbolica — forse più avallo che partecipazione concreta⁹⁵ — di alcuni membri secondari della sua famiglia. Questo presunto ma probabile accordo sembra essere stato operante oltre che nei rapporti Piemonte-Liguria, anche all'interno della stessa Liguria con determinazione di precise zone esclusive: il dipartimento di Montenotte (Savona) ai due ex-appaltatori della strada del Moncenisio (Gastaldi e Colombino); il dipartimento di Genova e quello degli Appennini (Chiavari) a tutti gli altri piemontesi.

A sua volta, all'interno del gruppo di tutti gli appaltatori piemontesi operanti in Liguria è evidente la presenza di accordi intesi a limitare il ribasso delle offerte o disertando in massa le licitazioni al fine di costringere l'amministrazione ad aumentare il prezzo di base, o evitando che ad ogni concorso si presentassero aspiranti in concorrenza⁹⁶.

Negli ultimi anni della dominazione napoleonica gli aspiranti ad appalti ricorsero anche alla collaborazione, più o meno concordata, con concorrenti ombra che, proponendo ribassi enormi — persino del 43 %⁹⁷ — ottenevano l'appalto ma rinunciavano ad esso aprendo le porte al concorrente subentrante che, quasi sempre, aveva proposto ribassi di irrilevante entità.

Come era capitato nel dipartimento del Po, anche nei dipartimenti liguri, in pochi anni si verificava un processo che portava a pochi nomi la maggior parte degli appalti: a Savona i Colombino ed i Gastaldi, a Genova il Mannati. Il fenomeno doveva essere comune a tutti i dipartimenti ed assai ben conosciuto, se nel 1810, il conte Molé, responsabile del servizio Ponts-et-Chaussées, scriveva al personale dipendente « vous serez frappé

⁹⁵ ASG, Prefettura Francese, Dipartimento di Genova, pacco n. 209: *Observations générales sur l'état de situation du service des Ponts-et-Chaussées*, 1811.

⁹⁶ Ibidem AGV, X, 327 e 499: Corrispondenza da Genova al Ministro della Guerra, 1807-1813. ANP, F 14, 991: Verbali degli appalti dei lavori pubblici, 1806-1810. Nei primi anni (1806-1809) negli appalti per lavori pubblici venivano applicati ribassi del 25-35 % sul valore base; negli anni 1810-1813 non si superava il 2-3 %.

⁹⁷ ARCHIVES DU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DE LA GUERRE, PARIS, (Vincennes), (abbrev. AGV), serie X, 499: Rapporto Michaud, 12 aprile 1812.

quelquefois de ne trouver qu'un seul entrepreneur dans un département riche et industriel; il est rare qu'un pareil fait ne soit pas produit par quelque cause secrète . . .⁹⁸ ». E la causa c'era, anche se non era del tutto segreta. La potenza del gruppo degli imprenditori piemontesi era riuscita ad evitare la pubblicazione dei manifesti dei bandi relativi agli appalti di opere pubbliche⁹⁹.

Un vantaggio supplementare a favore della categoria imprenditoriale fino al 1810 era poi costituito dall'estrema complicatezza del sistema monetario. Fino al 15 novembre 1810 nel territorio ligure circolavano infatti ben tre tipi di moneta, il cui valore intrinseco era lievemente diverso. Il commercio ordinario non si faceva in moneta francese ma in moneta di Genova, che si distingueva a sua volta in due tipi, l'una chiamata *abusiva*, l'altra *moneta buona*¹⁰⁰. La differenza tra la moneta buona e l'abusiva era che questa valeva 1/17 meno della prima; in altri termini diciassette lire di moneta abusiva valevano sedici di moneta buona. Inoltre poichè sei lire di moneta buona di Genova equivalevano a cinque franchi, occorreva per convertire in franchi la moneta buona di Genova, moltiplicare l'importo per 5/6, oppure, se si trattava di moneta abusiva, moltiplicare l'importo per 40/51. Poichè gli appalti dovevano essere concordati in lire — mentre i diversi prezzi dei materiali e del lavoro erano solitamente espressi in franchi — alcuni imprenditori giocavano sull'equivoco, calcolando per la amministrazione in moneta buona quello che avrebbero invece pagato in moneta abusiva¹⁰¹.

6. - Nei tre dipartimenti liguri l'importo globale effettivamente speso nei lavori pubblici per la costruzione e la riparazione delle strade e per la manutenzione e la cura dei bacini portuali, nel periodo 1808-1814

⁹⁸ ANP, F 14, 9851: Istruzioni agli Auditori del Direttore Generale Molé, 27 giugno 1810.

⁹⁹ ANP, F 14, 991: Corrispondenze e relazioni Littardi, 20 settembre 1811.

¹⁰⁰ AGV, X, 414: Corrispondenza Salvage, 12 aprile 1809.

¹⁰¹ Ibidem: A partire dall'aprile 1809 la stessa amministrazione finì per ammettere sostanzialmente questo stato di fatto liquidando i propri debiti con 975/1.000 di moneta buona e solo 25/1.000 di moneta abusiva.

dovette rasentare, se non superare, i 9.000.000 di franchi ¹⁰². Di molto inferiore era invece il valore globale degli stanziamenti per i lavori militari, che nello stesso periodo, nei tre dipartimenti non doveva raggiungere il milione ¹⁰³. Anche il progetto relativo alla trasformazione della rada della Spezia in base navale, che prevedeva una spesa di oltre venti milioni di franchi, col precipitare degli eventi, non poteva essere realizzato e veniva interrotto quando non erano stati spesi nemmeno 250.000 franchi ¹⁰⁴.

Attraverso un laboriosa ricerca condotta sui verbali degli appalti, si è tentato di ricostruire la ripartizione dei lavori ed il volume degli affari trattati dai diversi imprenditori. Purtroppo alcune lacune nella documentazione hanno forzatamente limitato la ricerca, che ha raggiunto soltanto un totale di circa 5.000.000 di franchi, poco più della metà dell'ammontare complessivo speso ¹⁰⁵. Ma poichè questi vuoti interessano diversi anni

¹⁰² Prospetto delle spese sostenute per lavori pubblici
 Fonti: ANP, F 14, 961, 969, 989 e 1259.
 (in franchi)

Anno	Dip.			Totali	Dip.
	Genova	Montenotte	Appennini		Taro
Dal 1806 al luglio 1808	393.465	216.213	—	609.678	—
1808 (luglio-dicembre)	116.119	395.481	101.747	613.347	—
1809	347.466	600.117	41.791	989.373	—
1810	341.399	1.303.031	66.207	1.710.637	69.959
1811	210.487	1.289.048	994.194	2.493.729	279.404
1812	181.110	632.300	355.294	1.168.704	—
1813	147.218	235.533	132.075	514.825	—
	1.737.263	4.671.723	1.691.308	8.100.293	349.363

Per il 1813 le fonti si interrompono nell'ottobre, ma l'anno può considerarsi completo.

¹⁰³ AGV, X, 327: Corrispondenza da Genova, 1806-1810. La necessità di alloggiare le truppe francesi di stanza a Genova (poco meno di 3.000 uomini), aveva dato luogo alla necessità di trasformare in caserme il convento di San Benigno, quello di San Leonardo, quello dei Capuccini ed infine quello della Madonna della neve (decreti 1 e 18 agosto ed 1 settembre 1805). Prima dell'annessione infatti non esistevano caserme ma solo edifici « obscures, humides, sans fenêtrés et presque sans toiture » adattati a ricovero per i soldati della Repubblica.

¹⁰⁴ CHABROL DE VOLVIC cit., vol. II, p. 508.

¹⁰⁵ ANP, F 14, 991: Verbali degli appalti, 1806-1810. ASG, Prefettura Francese, pacco n. 41: Lavori pubblici, 1806-1811.

e risultano distribuiti abbastanza uniformemente nei tre dipartimenti, il risultato ottenuto può essere forse considerato — almeno in via generale — come sufficientemente orientativo.

TABELLA II

IMPRESARI ED AMMONTARE GLOBALE DEI LORO APPALTI

Impresari	Dipartimento	Ammontare degli appalti ottenuti (in franchi)	% sul totale
Mannati Giacinto Gaetano	Genova	1.497.839	28,98
Cremona Ippolito	Genova	451.850	8,74
Bertarelli Luigi	Genova	310.191	6,—
Picasso Tommaso	Genova	261.759	5,06
Storace Sebastiano G. B.	Genova/Appennini	104.808	2,03
Pietro Gio. Batta	Genova	21.747	0,42
Rosazza Pietro Antonio per conto di Battista, Magnani Pietro, Piazza Pietro	Montenotte	456.374	8,83
Gastaldi Pietro Antonio, fratelli Carlo e Giuseppe Colombino	Montenotte	1.723.389	33,34
Fratelli Colombino	Montenotte	74.429	1,44
Gastaldi Pietro Antonio	Montenotte	2.597	0,06
Galleano Gio. Batta	Montenotte	103.280	2,—
Prario	Appennini	100.000	1,93
Corte	Appennini	34.402	0,67
Rosazza Vitale	Appennini	22.346	0,43
Rovegno (vedova)	Appennini/Monten.	4.210	0,08
		5.169.221	100,—

Nell'aggiudicazione delle diverse gare, nel dipartimento di Genova, la parte del leone sembra essere fatta dall'impresario Mannati, che negli otto anni considerati si assicurava lavori per un milione e mezzo di franchi (pari al 59 % del totale messo in gara nel dipartimento di Genova ed al 28,98 % di quello dei tre dipartimenti liguri); nel dipartimento di Montenotte erano i componenti della società Pietro Antonio Gastaldi e fratelli Colombino, vincitori per il 33,34 % di tutte le gare nei tre dipartimenti, per un valore complessivo di almeno 1.800.000 franchi.

Se era previsto che gli imprenditori avrebbero dovuto essere pagati in base all'avanzamento dei lavori, sovente accadeva che al parere favorevole del servizio dei Ponts-et-Chaussées ed allo stanziamento ordinato dal Prefetto, non corrispondeva una esistenza adeguata di contante. Poteva capitare quindi che un regolare mandato di pagamento, per mancanza di fondi, non potesse essere regolarmente liquidato. Non era nemmeno infrequente che il titolare del credito fosse costretto a ripetere più volte la richiesta, accontentandosi nell'attesa, di ricevere degli anticipi. Comunque, fino al 1812, la fiducia degli imprenditori nell'amministrazione doveva essere abbastanza notevole, giacchè essi non solo lavoravano anticipando i capitali necessari, ma cercavano anche di dilatare le spese in modo da diventare creditori dell'amministrazione per stanziamenti previsti per l'esercizio successivo. In questa maniera essi acquistavano titoli di merito per concorrere alle licitazioni degli anni seguenti.

Nell'agosto 1811, ad esempio, l'impresario Mannati, era creditore per lavori della strada compresa fra Genova e Nervi di ben 120.000 franchi ¹⁰⁶; sei mesi più tardi il suo credito nei confronti dell'amministrazione era già salito ad oltre 300.000 ¹⁰⁷. Nè il Mannati poteva considerarsi un caso isolato, poichè nello stesso dipartimento l'impresario della strada Genova-Piacenza era creditore di poco meno di 31.000 franchi ¹⁰⁸ e nel dipartimento di Montenotte, nell'inverno 1811-1812, la società composta dai fratelli Colombino e Gastaldi, veniva autorizzata a proseguire i lavori malgrado che i fondi dell'esercizio in corso fossero esauriti ¹⁰⁹. Analoga era anche la situazione degli impresari dei lavori militari, come Luigi Poggi,

¹⁰⁶ ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori stradali, 1810-1813.

¹⁰⁷ Ibidem.

¹⁰⁸ Ibidem.

¹⁰⁹ ANP, F 14, 969: Prospetti dei lavori stradali, 1808-1812.

il quale per i lavori svolti negli esercizi 1811 e 1812, doveva riscuotere dall'amministrazione oltre 200.000 franchi ¹¹⁰.

Ma nel 1812 questa fiducia doveva precipitare col prolungarsi dei mancati pagamenti e col giungere degli echi drammatici delle campagne militari. Alla fine del 1812, gli imprenditori, in preda al panico, moltiplicavano le loro richieste di pagamento; molti domandavano l'annullamento dei contratti ¹¹¹; alcuni, pur di sfuggire ai propri impegni, si dichiaravano falliti ¹¹².

Comunque, fosse a causa della diserzione degli imprenditori, fosse per la mancanza di stanziamenti del governo, i cui fondi venivano esauriti dagli sforzi bellici, nei tre dipartimenti liguri, il totale delle spese sopportate per l'esecuzione delle grandi vie di comunicazione, che dal 1808 al 1811, era andato crescendo di esercizio in esercizio, salendo del 61,3 % nel 1809, del 74 % nel 1810 e del 45,7 nel 1811, doveva crollare del 50,7 % nel 1812 e di un altro 56,8 % nel 1813. (*Vedi Tabella III*).

L'eventualità di non ricevere il dovuto per i lavori eseguiti, doveva essere stata valutata dagli imprenditori, i quali, almeno sino al 1812, avevano considerato tale rischio sufficientemente ripagato dagli elevati utili che i lavori pubblici consentivano. Una misura dei guadagni degli imprenditori può esserci indicata dagli elevati sconti praticati dagli stessi sui prezzi base delle licitazioni, ma soprattutto dagli elementi contenuti in una denuncia, proprio a carico degli appaltatori di lavori pubblici. Nell'anno 1805, un certo Déchamps, funzionario del servizio Ponts-et-Chaussées, informava il Direttore Generale Crêtes, consigliere di stato, che il tasso ordinario degli utili degli imprenditori era superiore al 25 %. Percentuale che non gravava solo sul valore dell'appalto, ma anche su qualsiasi materiale di costruzione, quale la polvere da mina, lo zolfo, il ferro, il legname, la

¹¹⁰ AGV, X, 414: Corrispondenza impresario Poggi, 1811-1813.

¹¹¹ ANP, F 14,991: Relazione Caudère, 30 ottobre 1813. AGV, X, 414: Corrispondenza impresario Poggi, 3 dicembre 1813.

¹¹² ANP, F 14, 991: Relazione Caudère, 30 ottobre 1813. *Ibidem*: Corrispondenza del Prefetto Bourdon de Vatry, 2 marzo 1814. L'apice veniva raggiunto nei primi mesi del 1814 quando la situazione descritta al Ministro dell'interno, era in questi termini: « La confiance est anéantie et malheureusement les fonctionnaires qui ne sont pas payés, qui n'ont pas reçu un obole depuis trois mois n'ont à parler que de leur misère, heureux lorsqu'ils ne sont pas chovez (sic) avec les pensionnaires, les entrepreneurs et les autres créanciers que l'on ne paye pas et que cet état de choses réduit à l'état du délire et du désespoir... ».

PROSPETTO DELLE SPESE SOSTENUTE PER IL TRACCIAMENTO,
L'APERTURA DELLE STRADE E LA COSTRUZIONE DI PONTI
(in franchi)

TABELLA III

FONTI: ANP, F 14, 961, 969, 989 e 1259

<i>Dipartimento di Genova</i>	Litoranea	Genova-Novi (via Giovi)	Genova-Vercelli (via Scrivia)	Genova-Piacenza (via Bobbio)	Ponte dello Scrivia	Totali
prima del luglio 1808	393.465	—	—	—	—	393.465
(luglio-dicembre) 1808	48.504	—	—	67.614	—	116.119
1809	80.000	—	—	54.826	212.640	347.466
1810	111.901	—	—	90.705	—	341.399
1811	156.887	99.964	38.829	23.600	—	210.487
1812	161.110	—	30.000	10.000	—	181.110
1813 (1)	39.781	—	10.000	35.487	—	147.218
	991.648	99.964	71.950	282.232	212.640	1.737.263
			150.779			
<i>Dipartimento di Montenotte</i>	Litoranea	Torino - P. Maurizio	Torino-Savona	Alessandria-Savona		Totali
prima del luglio 1808	—	—	—	216.213		216.213
(luglio-dicembre) 1808	133.000	194.690	9.134	58.657		395.481
1809	103.000	132.000	17.200	347.917		600.117
1810	688.541	104.807	60.683	449.000		1.303.031
1811	802.010	35.193	51.846	400.000		1.289.049
1812	404.200	10.700	60.400	157.000		632.300
1813 (1)	53.370	23.616	45.347	113.200		235.533
	2.184.121	501.006	244.610	1.741.987		4.671.724
<i>Dipartimento degli Appennini</i>	Litoranea (La Spezia-Sarzana)	La Spezia-Mantova (2) (via Parma)	La Spezia-Portovenere			Totali
Prima del luglio 1808	—	—	—			—
(luglio-dicembre) 1808	—	41.789	59.958			101.747
1809	—	41.791	—			41.791
1810	66.207	—	—			66.207
1811	202.896	621.774	169.524			994.194
1812	—	245.511	109.783			355.294
1813 (1)	—	117.767	14.308			132.075
	269.102	1.068.631	353.573			1.691.308
<i>Dipartimento del Taro (3)</i>	Parma-Firenze (4) (via La Spezia)					
1810	69.959					
1811	279.404					
	349.363					

(1) Sino all'ottobre escluso.

(2) Per Aulla, Val di Magra, Pontremoli. Nel tratto La Spezia-Sarzana è comune alla Litoranea.

(3) Il dipartimento del Taro è incluso per i motivi esposti alla fine del paragrafo 7.

(4) Proseguimento della litoranea ligure (dip. Appennini).

calce, i mattoni. Gli imprenditori realizzavano sui materiali un doppio guadagno. Essendo infatti gli unici acquirenti di tali merci, potevano pretendere dai venditori notevoli ribassi ed al tempo stesso, essendo fornitori monopolisti, accollavano all'amministrazione dei prezzi elevati¹¹³.

7. - Nel 1809, una indagine condotta dall'amministrazione francese poneva in evidenza i regressi che dai primi del secolo, i diversi settori del lavoro avevano subito in Liguria¹¹⁴. Nel dipartimento di Genova, ad esempio, rimanevano appena 1.205 tra piccole e medie imprese. Esse non avevano che 9.523 dipendenti (fissi) contro i 18.342 occupati in precedenza¹¹⁵. Alla stessa data, nel dipartimento di Montenotte più di 2.050 operai erano rimasti senza lavoro, avendo abbandonato ogni attività le aziende, nelle quali essi facevano capo¹¹⁶.

Negli anni seguenti le condizioni erano ancora peggiorate, raggiungendo vertici negativi negli anni 1811 e 1812, quando nel dipartimento di Genova, nel solo settore delle manifatture tessili, le imprese superstiti erano state costrette a lasciare senza lavoro quasi il 50 % del personale fisso ed occasionale, oltre 9.000 dipendenti¹¹⁷. La crisi era resa più dolorosa, da una carestia di frumento (nel 1810 i raccolti erano stati scarsissimi), che provocava per parecchi mesi un penoso aumento del prezzo del pane¹¹⁸. In questo periodo si assisteva ogni giorno ad un incremento

¹¹³ ANP, F 14, 975: Prospetti dei lavori stradali, 1803-1809. ANP, F 14, 1013: Prospetti dei lavori stradali, 1807-1808. Denunzia Déchamps, 1 germinale anno XIII.

¹¹⁴ ANP, F 16, 1003/B: *État du nombre des individus occupés dans les fabriques et manufactures du département de Gênes*, 6 aprile 1809. ANP, F 16, 1027/B: *État du nombre des individus occupés dans les fabriques et manufactures du département de Montenotte*, 14 febbraio 1809.

¹¹⁵ ANP, F 16, 1003/B: *État du nombre des individus occupés dans les fabriques et manufactures du département de Gênes*, 6 aprile 1809.

¹¹⁶ ANP, F 16, 1027/B: *État du nombre des individus occupés dans les fabriques et manufactures du département de Montenotte*, 14 febbraio 1809.

¹¹⁷ D. PRESOTTO, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: le manifatture tessili*, in *Atti della Soc. Ligure di Storia Patria*, N.S., III (LXXVII), fasc. II, p. 326 e sgg.

¹¹⁸ ANP, F 14, 991: Relazione Molé, 10 maggio 1811: «... Dans le département de Gênes la mise en activité des travaux publics offrait des moyens d'existence à un grand nombre d'indigents, que la stagnation du commerce, l'absence des ouvrages

del numero degli affamati e di coloro che cercavano un'opportunità di lavoro. Diventava quindi estremamente importante un deciso incremento dei lavori pubblici, che avrebbe esercitato un ruolo di primaria importanza sia assicurando i mezzi di sopravvivenza a migliaia di famiglie, sia perchè avrebbe placato, almeno temporaneamente, il fermento provocato nella popolazione dai disagi, dalla fame, dai continui reclutamenti, nonché dalla delusione per le promesse mancate. A Parigi, ogni anno all'inizio dell'inverno, venivano aperti dei cantieri di lavoro capaci di migliaia di posti ¹¹⁹ e, sull'esempio della capitale, i vari Prefetti dei dipartimenti, reclamavano la stessa politica, moltiplicando le loro richieste direttamente all'Imperatore ed accompagnandole da relazioni drammatiche e spesso pressanti ¹²⁰.

Per evitare defaticanti rinvii dei finanziamenti delle opere pubbliche già progettate era determinante la personale intraprendenza del Prefetto posto a capo del dipartimento. Erano infatti, indispensabili elementi di giudizio, veri fattori catalizzatori, le sue conoscenze sulle risorse della

de la campagne, et surtout la cherté des denrées de première nécessité, laisse sans aucune ressource... Je ne puis qu'insister sur la nécessité d'entretenir au moins un certain nombre d'ateliers pour offrir des moyen de travail et de existence aux ouvriers ». Ancora sul dipartimento di Genova, il 6 dicembre 1810, il Duca di Rovigo scriveva al Ministro dell'Interno: « . . . Dans la situation dans la quelle se trouve le département de Gênes, sous le rapport de la subsistance, la situation devient de plus en plus inquietante et que la misère augmente de jour en jour . . . » (ANP, F 16, 1003/B). Analogamente nel dipartimento contiguo della Stura, il Prefetto La Vieuville scriveva il 2 maggio 1811 a Parigi: « Vous savez à quelle affreuse misère les ouvriers ont été réduits par le manque absolu de toutes récoltes en 1810 . . . » (ANP, F 14, 1031). Una immagine della miseria generale può essere data anche dal seguente confronto: un chilogrammo di pane costava nel periodo 1810-1811 circa 80 centesimi; la giornata del manovale, negli stessi anni, veniva retribuita con 80 centesimi, quella dell'operaio specializzato, del muratore scelto era di centesimi 154 in Genova, di centesimi 135 in Milano, di centesimi 137½ a Tortona (AD, busta n. 994: lettera al Marchese Doria, s. d., 1810-1811). Si consideri inoltre, che i privilegiati ancora occupati, non potevano contare che su poche giornate lavorative per settimana. La crisi investiva per altro l'intero complesso dell'impero napoleonico. V.: P. DARMSTAEDTER, *Studien zur napoleonischen Wirtschaftspolitik in Vierteljahrschriften für Social-und Wirtschaftsgeschichte*, II Band, 1904, pp. 559-615.

¹¹⁹ ANP, F 14, 9857: Regolamento sull'istituzione di cantieri di lavoro a Parigi, 12 dicembre 1812.

¹²⁰ ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori stradali, 1810-1813. AGV, X, 327: Corrispondenza Prefetto Bourdon de Vatry, 9 ottobre 1811 e 28 settembre 1811.

regione, le sue doti di previsione, la sua iniziativa, il suo personale prestigio. In Liguria Chabrol de Volvic, Prefetto del dipartimento di Montenotte, ex-funziario del servizio Ponts-et-Chaussées e, più tardi ministro, programmava i lavori, gli stanziamenti e l'occupazione operaia; Bourdon de Vatry, del dipartimento di Genova, si decideva a rivolgersi all'amministrazione centrale, solo perchè trascinato dagli eventi, mentre Maurizio Duval, prefetto del dipartimento degli Appennini, non sapeva che adattarsi alle decisioni di Parigi, non disponendo di mezzi personali per una azione più efficace.

Nel periodo considerato, l'occupazione operaia per opere pubbliche assumeva nei tre dipartimenti liguri le dimensioni indicate nella Tabella IV.

In Liguria, i soli lavori straordinari, dovevano quindi assorbire, dal luglio 1808 al dicembre 1813, più di 3.500.000 di giornate lavorative (pagate dall'amministrazione centrale), oltre a 93.000 giornate pagate dall'impresario Mannati, che nel 1813 aveva ottenuto la concessione del pedaggio dei valichi della Bocchetta e dei Giovi¹²¹, ed alle migliaia di giornate « gratuite » offerte dai comuni, interessati alla costruzione di nuove strade.

Dal punto di vista della distribuzione territoriale circa 1.600-2.000 maestranze erano occupate nei lavori della litoranea nel dipartimento di Genova¹²²; altre 400-600 sulla Genova-Vercelli¹²³ e poco più di 230 nella Genova-Bobbio-Piacenza¹²⁴. Nel dipartimento di Montenotte, oltre 3.000 uomini erano impiegati nei lavori della litoranea¹²⁵ ed ancora 2.000 nella Savona-Alessandria¹²⁶. Nel dipartimento degli Appennini, altre 2.000-3.000 maestranze, che, potevano essere occupate nei lavori della litoranea dello stesso dipartimento o nel dipartimento contiguo del Taro¹²⁷.

¹²¹ ANP, F 14, 991: Relazione sulla strada Genova-Vercelli, 13 maggio 1812.

¹²² Ibidem. Anche ANP, F 14, 969: Prospetti dei lavori stradali, 1808. ANP, F 14, 1031/1: Prospetti dei lavori stradali, 1807-1710. ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori stradali, 1810-1813.

¹²³ ANP, F 14, 961: Prospetti dei lavori stradali, 1806-1809. ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori stradali, 1810-1813.

¹²⁴ Ibidem. ANP, F 14, 991: Relazione Littardi, 20 settembre 1811.

¹²⁵ Ibidem.

¹²⁶ ANP, F 14, 961: Prospetti dei lavori stradali, 1806-1809. ANP, F 14, 1259: Prospetti dei lavori stradali, 1810-1813.

¹²⁷ Ibidem.

TABELLA IV

GIORNATE DI LAVORO (ARTIGIANI E MANOVALI) NELLE OPERE PUBBLICHE IN LIGURIA DAL 1808 AL 1813

Fonti: ANP, F 14, 961, 969, 989 e 1259

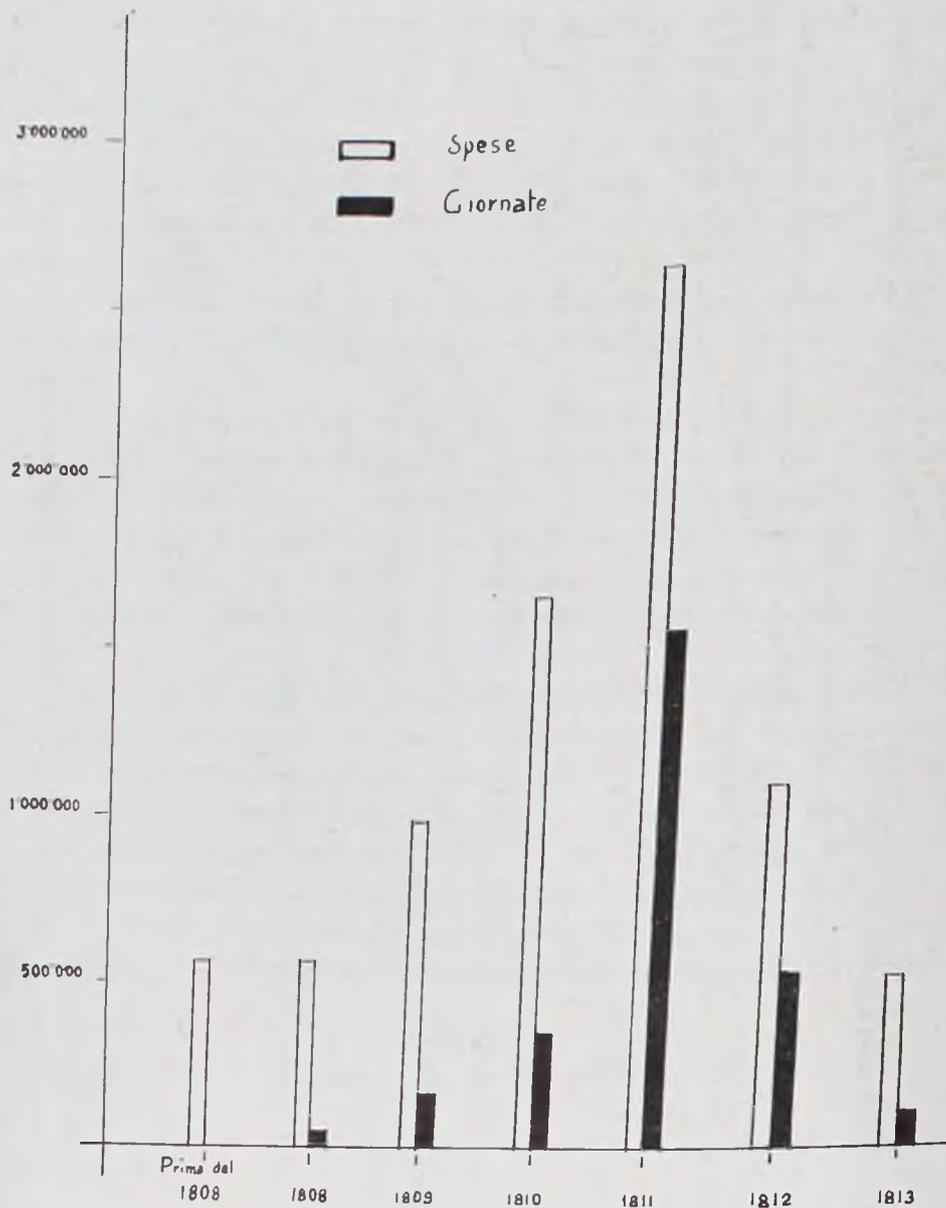
Anno	Dip. Genova			Dip. Montenotte			Dip. Appennini			Totali nei tre dipartimenti		
	art.	man.	tot.	art.	man.	tot.	art.	man.	tot.	art.	man.	tot.
1808	9.864	16.893	26.757	7.332	40.099 (1)	47.431	1.244	27.712	28.956	18.440	84.704	103.144
1809	17.083	53.954	71.037	39.176	247.330 (2)	286.506	—	—	—	56.259	301.284	357.543
1810	32.724	114.878	147.602	41.459	452.445	493.904	5.374	57.145	62.519	79.557	624.468	704.025
1811	13.495	62.255	75.750	64.972	628.768	693.740	223.223	601.267	824.490	301.690	1.292.290	1.593.980
1812	4.700	16.600	21.300	37.974	312.699	350.673	49.538	93.938	143.476	92.212	423.237	515.449
1813	23.037	76.400	99.437 (3)	24.017	82.526	106.543	—	—	—	47.054	158.926	205.980

(1) 38.382 da manovali, 1.717 da minatori.

(2) 177.962 da manovali, 69.368 da minatori.

(3) Altre 92.277 giornate (di manovali) erano pagate direttamente dall'impresario Mannati, al quale era garantito il diritto di riscuotere pedaggi ai passi della Bocchetta e dei Giovi.

SPESE SOSTENUTE E GIORNATE DI LAVORO (*)



(*) Nel grafico l'indicazione delle somme spese, oltre alle remunerazioni comprende anche le spese per i materiali da costruzione e le liquidazioni per terreni espropriati. Inoltre in esso sono considerate le sole spese effettivamente sostenute, non tenendo conto di quella parte di debiti, che per il precipitare degli eventi non furono onorati dall'amministrazione francese.

In totale 9.000-11.000 persone, che potevano diventare 14-15.000 se si tiene conto della manodopera fluttuante; numero rilevante ma che diventa irrisorio di fronte alla moltitudine dei disoccupati: comunque 14-15.000 privilegiati, che dovevano però resistere giornalmente alle 13-15 ore¹²⁸ di durissimo lavoro, per poter contare su di un salario spesso incerto e sempre legato al rendimento effettivo.

8. - In conclusione, la politica napoleonica dei lavori pubblici, particolarmente in funzione del blocco continentale, non realizzò in Liguria che opere portuali di scarso rilievo, mentre diede l'avvio ad opere stradali di notevole respiro e di carattere veramente rivoluzionario per una regione che, particolarmente, non aveva conosciuto, fino ad allora, altro che il mare e la mulattiera¹²⁹. Salva la sola eccezione della strada Savona-Alessandria, le opere stradali, impostate od avviate, rimasero tuttavia incompiute, e la loro realizzazione fu trasmessa in eredità, non soltanto onerosa, alle epoche storiche successive.

Dal punto di vista sociale, le opere pubbliche promosse dall'amministrazione napoleonica esercitarono un ruolo non irrilevante non solo ai fini del mantenimento dell'ordine pubblico, ma anche in quanto assicuravano occupazione, almeno negli ultimi e più difficili quattro anni, ad una quota ingente di lavoratori, probabilmente non inferiore ai 15.000.

¹²⁸ ANP, F 14, 9853: Decreti del Ministro dell'Interno, 9 agosto e 29 settembre 1806. L'orario di lavoro per manovali, operai, terrazzatori, carpentieri, tagliatori di pietre, ecc. era il seguente: dall'1-4 al 30-9 - dalle cinque del mattino alle sette di sera (ore quattordici); dall'1-10 al 31-3 - dalle sei del mattino alle sei di sera (ore dodici). Coloro che dovevano ricevere istruzioni circa l'esecuzione del loro lavoro dai maestri, erano tenuti a presentarsi sul posto di lavoro, con un'ora di anticipo sull'orario previsto.

¹²⁹ Significativi al riguardo, lo stupore e l'entusiasmo manifestati dalle popolazioni. Il Prefetto Rolland, il 18 aprile 1807 così scriveva da Chiavari: «... Quoique cela (l'apertura della strada Sestri-Chiavari) paroisse très peu de chose quand'on est loin d'ici, il est bien different sur les lieux: c'est un objet qui fait l'attention de tout le monde, qui est un espèce de miracles pour les habitants. En effet, il n'y a peut-être pas quinze jours qu'ils commencent à se persuader que la route sera faite... » (ANP, F 20, 160). O quanto scriveva, il Prefetto Chabrol, dal dipartimento di Montenotte: «... Gli abitanti si stupiscono di questi grandi lavori e vanno a vedere con meraviglia e ammirazione la parte della strada Alessandria-Savona, che conducendo, con una pendenza insensibile, sulla cima degli Appennini, si è sostituita ai sentieri ripidi e pericolosi... ». (ANP, F 20, 226, 6 febbraio 1807).

Se da questo punto di vista la politica napoleonica dei lavori pubblici potè contenere le conseguenze drammatiche di una disoccupazione massiccia resa più grave dal ristagno delle attività marittime e commerciali e dal crollo delle finanze private, essa non provocò tuttavia la formazione di un ceto di imprenditori locali, affidando l'esecuzione di ogni lavoro ad impresari non liguri.

A queste constatazioni potrebbe aggiungersi che l'adozione obbligatoria dei libretti di lavoro e di orari di lavoro tassativi ed onerosissimi, introdusse nel mondo della manodopera un elemento di rigore e di disciplina del tutto ignoto al passato, accrescendo di conseguenza i poteri delle categorie imprenditoriali nei confronti di quelle subordinate.