

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
Nuova Serie – Vol. XXXVIII (CXII) Fasc. II

GIUSEPPE FELLONI

Scritti di Storia
Economica



GENOVA MCMXCVIII
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE – PIAZZA MATTEOTTI, 5

La rivoluzione dei trasporti in Liguria nel secolo XIX

1. Questa nota si propone di mettere in luce alcune conseguenze che le costruzioni ferroviarie del secolo scorso ebbero in Liguria sul preesistente sistema dei trasporti e sulla geografia delle correnti commerciali.

I traffici della regione, povera di risorse agricole e di industrie (almeno sino alla metà del secolo), ma posta tra il mare ed un esteso entroterra, consistevano principalmente: *a*) nel commercio di importazione di gran parte delle derrate alimentari necessarie al consumo locale, di quasi tutte le materie prime e di numerosi articoli manifatturati¹; *b*) nel commercio di esportazione di pochi prodotti agricoli eccedentari e di alcuni manufatti²; *c*) nel commercio di transito con l'entroterra padano e con la Svizzera.

Prima dell'introduzione delle ferrovie, i trasporti erano effettuati parte su strada, a dorso di mulo o con vetture a trazione animale, e parte per mare, con naviglio prevalentemente a vela e di piccolo cabotaggio³.

* *Studi in onore di Amintore Fanfani*, V, Milano 1962, pp. 81-88.

¹ Bestiame; carbone fossile; cereali; cotone e lana greggi; derrate coloniali; formaggi; metalli grezzi e lavorati; pelli e cuoiami; pesci salati e secchi; prodotti chimici; riso; tessuti; vino.

Dopo la metà del secolo, messi ormai in moto il processo di industrializzazione, le importazioni di manufatti esteri per il consumo locale andarono gradualmente riducendosi, mentre aumentò l'importazione di materie prime. Cfr. tra l'altro C. M. CIPOLLA, *Agli inizi della rivoluzione industriale nell'economia ligure* (estratto dal volume: « Genova - Uomini e Fortune », edito dalla Società Assicurazioni e Riassicurazioni « Levante »).

² Agrumi; amido; biacca; candele; carta; fiori artificiali; frutta candita; letti ed oggetti in ferro; oggetti d'oreficeria ed in corallo; olio d'oliva; paste alimentari; sapone; sete gregge; tessuti di seta, cotone e lino; vasellami e stoviglie.

³ La navigazione a vapore si affermò nella seconda metà del secolo. Il tonnellaggio dei piroscafi arrivati a Genova nel 1840 costituì appena il 16% del tonnellaggio complessivamente arrivato; la percentuale salì al 37% nel 1860 ed al 76% nel 1880. La portata media dei bastimenti (a vela ed a vapore) approdati nel porto fu circa 50 tonnellate per unità nel 1840, 102 tonnellate nel 1860 e 336 tonnellate nel 1880 (U. MARCHESE, *Il porto di Genova dal 1815 al 1891*, in « Archivio Economico dell'Unificazione Italiana », serie I, volume IX, 1959, fasc. 2, pp. 84-85).

2. La rete stradale si componeva di strade « reali » (dal 1855 « nazionali »), « provinciali » e « comunali »⁴. Le prime erano destinate alle comunicazioni con l'estero, al grande commercio marittimo ed alla difesa militare; le seconde collegavano generalmente i capoluoghi di provincia tra loro e con le strade reali; le ultime univano i comuni tra loro ed alle strade reali e provinciali e raccordavano le diverse frazioni di uno stesso comune.

Verso il 1815, vi era in Liguria un'unica strada reale, che collegava Genova a Torino passando per Pontedecimo, Camporone, il passo della Bocchetta, Voltaggio, Gavi e Novi⁵. Una serie di strade provinciali percorreva poi tutto il litorale, partendo da Nizza, toccando San Remo, Oneglia, Albenga, Savona, Genova, Chiavari, Spezia ed arrivando sino a Sarzana, donde si diramava per Modena e per Carrara⁶.

Dall'asse stradale litoraneo si dipartiva poi la seguente serie di strade provinciali e reali, che si inoltravano verso l'entroterra⁷:

- a) da Ventimiglia a Cuneo, passando per Airole e Breglio;
- b) da Oneglia a Mondovì attraverso Pontedassio, Chiusavecchia, Pieve di Teco e Nava;
- c) da Albenga a Mondovì toccando Ortovero, Ranzo e Garessio;

⁴ Il regolamento 29 maggio 1817 stabilì che la larghezza minima doveva essere m. 8,50, misurati da ciglio a ciglio, per tutte le strade reali; m. 8,— per le strade provinciali di nuova costruzione; m. 5,— per tutte le strade comunali; nei tratti montagnosi e collinosi, la larghezza poteva però essere inferiore.

Le spese di costruzione e manutenzione erano a carico dell'erario statale, per le strade reali o nazionali; delle province, per le strade provinciali; dei comuni, per quelle comunali.

Sull'argomento cfr. tra l'altro la *Raccolta delle leggi, regolamenti, istruzioni e circolari tuttora in vigore relative all'amministrazione dei Lavori Pubblici e specialmente alle acque, ponti e strade, porti, spiagge e fari, genio civile, ecc. nella Sardegna ed in Terraferma dall'anno 1816 sino al presente*, Torino 1859.

⁵ Nel 1818 si iniziò la costruzione di una variante, che univa Pontedecimo a Novi attraverso il valico dei Giovi e che passava per Busalla, Ronco, Isola del Cantone, Pietra Bissara, Arquata e Serravalle. Tale variante, che permise di dimezzare il costo dei trasporti da Genova a Torino, venne ultimata nel 1823 (A.S.G., Sala 47, pacco 383, *Note ed osservazioni statistiche per la provincia di Genova*).

⁶ Con un regio editto dell'11 marzo 1825, il tratto di strada da Genova al confine orientale venne elevato al rango di « reale ».

⁷ La sola strada reale verso l'interno, come si è detto, era quella da Genova per Novi e Torino, indicata alla lettera g); le altre erano tutte strade provinciali.

- d) da Finale, sempre per Mondovì, ma passando per Corria, Calizzano e Massimino;
- e) da Savona a Carcare, ove la strada si biforcava: un ramo per Acqui passando per Cairo, Dego, Piana Crixia e Ceva e l'altro ramo per Mondovì attraversando Millesimo e Montezemolo;
- f) da Voltri ad Acqui, passando per Masone, Campoligure e Rossiglione;
- g) da Genova a Novi e Torino;
- h) da Genova a Bobbio attraverso Molassana, Struppa, Bargagli, Torriglia e Montebruno.

La costruzione di tali strade richiedeva costose opere in muratura. Nel 1823 l'intendente generale di Genova osservò che nel tratto ligure della strada reale si contavano «91 acquedotti, 120 ponticelli, 9 riguardevoli ponti, 30-40.000 metri cubi di muri di sostegno, 9.000 paracarri»⁸. Le strade esigevano poi continue e gravi riparazioni, il cui ammontare superava spesso le entrate delle province e dei comuni⁹. In tutta la prima metà del secolo, la situazione della rete stradale ligure sembra fosse generalmente cattiva⁹ e lo confermano indirettamente i fantasiosi progetti, formulati sin dall'epoca napoleonica, per costruire canali navigabili tra Savona ed Alessandria (passando sotto il colle di Cadibona) e tra Genova ed il Po¹⁰.

Con una legge del 2 maggio 1855, la strada da Genova a Novi venne declassata da «reale» (o «nazionale») a «provinciale», in considerazione dell'esistenza di una linea ferroviaria lungo il medesimo percorso. Le strade provinciali da Nizza a Voltri, da Savona ad Acqui e da Savona a Mondovì vennero invece elevate al rango di «nazionali» e ciò permise di provvedere con maggiore larghezza alla loro manutenzione e miglioramento.

La situazione prese a migliorare sensibilmente dopo l'Unità, e specialmente tra il 1877 ed il 1890 (Prospetto I).

⁸ A.S.G., Sala 47, pacco 383, *Note ed osservazioni statistiche* cit.

⁹ L. DE BARTOLOMEIS, *Notizie topografiche e statistiche sugli Stati Sardi*, Torino 1847, IV, p. II, p. 1024 e sgg. Di opinione meno pessimistica è il Cevasco, per il quale: «L'état de nos routes, et chemins communaux, est passablement bon tant en été qu'en hiver, mais quoique médiocre, il est néanmoins très-couteux» (J. CEVASCO, *Statistique de la ville de Gênes*, Genova 1838, I, p. 140). Sta di fatto però che le frequenti lamentele circa il pessimo stato di molte strade reali e provinciali indussero il sovrano a creare nel 1850 una Commissione incaricata di «indagare le cause del deterioramento delle strade reali e provinciali, e di suggerire i provvedimenti per rimediarvi» (Regio Decreto 14 gennaio 1850).

¹⁰ L. DE BARTOLOMEIS, *Notizie topografiche e statistiche* cit., IV, p. I, p. 396.

Prospetto I - Rete stradale della Liguria¹¹
(in chilometri)

<i>Provincia</i> Classe di strade	1823	1873	1877	1886	1890
<i>Genova</i>					
Reali, nazionali e provinciali	569	595	603	808	783
Comunali obbligatorie	—	166	159	—	498
Comunali non obbligatorie	—	486	—	—	—
<i>Porto Maurizio</i>					
Reali, nazionali e provinciali	130	136	141	168	190
Comunali obbligatorie	—	194	69	—	134
Comunali non obbligatorie	—	—	—	—	—
<i>Liguria</i>					
Reali, nazionali e provinciali	699	731	745	976	973
Comunali obbligatorie	—	360	228	—	632
Comunali non obbligatorie	—	486	—	—	—

Sebbene i dati suesposti possano nascondere una diversa classificazione della medesima strada a due epoche differenti, essi sembrano indicare una situazione stazionaria tra la Restaurazione ed il 1877 circa ed una vigorosa ripresa nel decennio successivo; tra il 1877 ed il 1890 l'estensione delle strade comunali obbligatorie triplicò, mentre quella delle strade nazionali e provinciali aumentò di quasi un terzo.

Nel prospetto II sono indicate le tariffe praticate alla metà dell'Ottocento per il trasporto di passeggeri sulle vetture postali e sulle diligenze in servizio tra Genova e le principali località delle riviere e dell'entroterra. Per

¹¹ Fonti:

1823: Il dato per la provincia di Genova è quello indicato nel *Calendario generale pe' Regii Stati pel 1824*, Torino, pp. 645, 657. Il dato per la provincia di Porto Maurizio è una valutazione approssimativa, eseguita sulle carte al 50.000 dello Stato Maggiore.

1873: P. MAESTRI, *L'Italia economica nel 1873*, 2^a ed., Roma 1874, pp. 558-559.

1877: MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario Statistico Italiano - Anno 1881*, Roma 1881, pp. 382-384.

1886: MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario Statistico Italiano - Anno 1891*, Roma 1891, pp. 826-827.

1890: MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Notizie sulle condizioni industriali della provincia di Genova*, in *Annali di Statistica*, serie IV, n. 58, Roma 1892, p. 24; *Notizie sulle condizioni industriali della provincia di Porto Maurizio*, in *Annali di Statistica*, serie IV, n. 43, Roma 1890, p. 15.

recarsi da Genova a Torino, ad esempio, si impiegavano 25 ore, ad una velocità media di 7 chilometri l'ora¹²; chi si fosse contentato di uno scomodo posto (esterno) sulla rotonda o sull'imperiale avrebbe dovuto pagare circa 20 lire nuove; chi avesse preferito un posto all'interno o nel coupé avrebbe dovuto sborsare dalle 26 alle 30 lire nuove. Tariffe leggermente più elevate erano praticate per i viaggi da Genova a Milano, che in compenso richiedevano un minor tempo.

Per i trasporti di merci si possiedono pochi dati saltuari. Stando alle cifre raccolte nel 1823 dall'Intendente Generale della divisione di Genova, il trasporto di un quintale di merci da Genova a Torino sarebbe costato dalle 5 alle 6 lire nuove¹³. Quindici anni dopo, nel 1838, le tariffe praticate usualmente sul medesimo percorso erano praticamente le stesse: dalle 5 alle 5,32 lire nuove il quintale¹⁴; secondo la medesima testimonianza, per i trasporti terrestri da Genova a Chiavari e da Genova a Savona si pagavano rispettivamente Ln. 2 e Ln. 3 il quintale. Dai «corsi di vetture» pubblicati in quegli anni sul «Corriere Mercantile», risulta poi che i trasporti da Genova a Torino e da Genova a Milano costavano in media Ln. 5 e Ln. 5,50 ogni 100 chilogrammi, «presa la merce a S. Lazzaro munita di bolle di transito e sortita con ogni spesa fino alle rispettive dogane»; il viaggio avrebbe richiesto 6-7 giorni fino a Torino e 7-8 giorni fino a Milano¹⁵.

Tutte queste cifre si riferivano a strade in condizioni discrete ed a spedizioni effettuate nella buona stagione; bastava però che il fondo stradale fosse deteriorato o che le condizioni metereologiche fossero sfavorevoli, per far aumentare i prezzi in misura notevole¹⁶.

¹² Secondo i dati pubblicati nel *Calendario generale pe' Regii Stati pel 1824* cit., pp. 639-645, la lunghezza della strada reale da Genova a Torino era km. 175,295.

¹³ A.S.G., Sala 47, pacco 383, *Note ed osservazioni* cit. Il dato si riferisce alla nuova strada reale per i Giovi; ove si fosse seguito il vecchio percorso della Bocchetta, il costo sarebbe salito a 10-12 lire nuove.

¹⁴ A.S.G., Sala 47, pacco 142, *Nota dei prezzi ordinari di trasporto delle merci nella provincia di Genova*; la relazione, datata 26 febbraio 1838, è della Camera di Commercio di Genova. Le merci fragili o di molto volume pagavano una lira in più; per i liquidi vi era un aumento di Ln. 0,25 il quintale.

¹⁵ «Corriere Mercantile» del 7 maggio 1836. Nel numero del 6 giugno 1840 sono indicati i seguenti corsi: Genova-Torino Ln. 5,-; Genova-Milano Ln. 6,-.

¹⁶ Ad esempio nella citata relazione del 1838 (v. nota 14) si afferma che «quando lo stradale trovasi in cattivo stato, il che succede non di rado, tra Genova e Novi, i prezzi di trasporto

Prospetto II - Tariffe in vigore alla metà del sec. XIX per il trasporto stradale di passeggeri (1)

Percorso	Anno	Prezzo di un posto in Lire nuove			Durata del viaggio (ore)	Frequenza delle corse	Servizio e concessionario
		Massimo	Minimo	Unico			
Genova - Torino . .	1840			31,—	25	Trisettimanale	Messaggerie Sarde dei fr.lli Bonafous Regi Velociferi di M. Billò
	1840			27,—			
	1850			30,—	25	Trisettimanale	
	1850	30,—	20,—				
	1850	30,—	20,—				
1850	26,—	18,—		Giornaliera	Messaggerie Sarde dei fr.lli Bonafous Velociferi Bonafous-Vertù e Rissetti		
Genova - Milano .	1840			25,—	24	Trisettimanale	Messaggerie Sarde dei fr.lli Bonafous Messaggerie Sarde dei fr.lli Bonafous Messaggerie Sarde dei fr.lli Bonafous Vettura Corriera di Delucchi-Rubattino Regia Corriera di R. Rubattino
1850			30,—				
1850			27,—	20	Giornaliera		
1850			36,—				
1855	24,—	20,—				Giornaliera	
Genova - Savona .	1855	4.50	3.40		4 $\frac{1}{2}$	Bigiornaliera	Impresa Diligenza Savonese
	1855	4,—	3.70				
Genova - Chiavari .	1850			16,—		Giornaliera	Diligenza di G. B. Cavassa
Genova - Sarzana .	1850					Giornaliera	Vettura Corriera per Firenze e Livorno

(1) Fonti: *Calendario Generale pe' Regii Stati*, Torino e *Lunario genovese compilato dal sig. Regina e C.*, Genova sub anno.

3. Lungo la costa, i trasporti si facevano anche per mare. Prima dell'entrata in funzione delle ferrovie litoranee, questo sistema era anzi nettamente preferito a quello terrestre. In una relazione del 1838¹⁷, la Camera di Commercio di Genova rilevò che « ...la strada reale tra Genova e Chiavari rimane quasi sempre deserta, atteso che la via di mare fa economizzare all'incirca due terzi di ciò che si deve pagare ne' trasporti per la via di terra. Tutto o quasi tutto ciò che serve ad alimentare la consumazione di Chiavari, o il suo commercio è spedito ordinariamente per la via di mare, ed i trasporti per mezzo di quella di terra sono di pochissima entità ». Lo stesso accadeva per la riviera di ponente: « i feluchieri fanno esclusivamente il trasporto di tutte le merci che per Savona escono da Genova ». La convenienza della via marittima era anzi tale che non v'era neppure un servizio regolare di carri tra le due città: « chi volesse spedire merci per mezzo di carri sarebbe d'uopo noleggiarli espressamente, e la spesa di trasporto non sarebbe minore di Ln. 3 per 100 chilogrammi, il triplo cioè della spesa occorrente per la via di mare ».

Da occidente verso oriente, i principali porti erano quelli di San Remo, Porto Maurizio, Oneglia, Savona, Genova e Spezia¹⁸. Il litorale ligure con-

crescono di un terzo. Il pessimo stato della strada e la cattiva stagione obbligano talvolta i carrettieri a sgravare di peso i loro carri, e depositare una porzione delle merci sullo stradale, oppure sono costretti ad accrescere ai carri più cavalli di rinforzo, e tanto in uno come nell'altro caso essendo necessarie delle spese, ragion vuole che queste siano rimborsate mediante un proporzionato aumento de' prezzi di trasporto ».

¹⁷ *Ibidem.*

¹⁸ Il porto di San Remo aveva uno specchio d'acqua di circa 5 ettari ed un pescaggio medio di m. 6,50. Quello di Porto Maurizio aveva un'estensione di 10 ettari e profondità variabili da 4 a 7,50 metri; le opere di difesa e di approdo vennero eseguite quasi tutte nel secolo XIX. Ad oriente di esso si apriva il porto di Oneglia, leggermente più piccolo; i lavori di sistemazione vennero intrapresi nel 1825, sospesi poco dopo per mancanza di fondi e ripresi alla metà del secolo; le opere di protezione furono completate nel 1888 con il prolungamento del molo di levante. Il porto di Savona era costituito di un avamposto, del porto propriamente detto e di due darsene: la « vecchia », del Duecento, e la nuova, o « Vittorio Emanuele », aperta all'esercizio nel 1884. All'inizio del '900 lo specchio acqueo misurava circa 23 ettari, con fondali da 7,50 a 9 metri. Le opere di difesa erano il « Molo delle Casse », costruito tra il 1852 ed il 1858 e prolungato nel 1882/86, e la diga detta « di tramontana », eretta anch'essa dal 1852 al 1858; nel 1896 venne compiuta la darsena del Carbone; nel 1900 si intraprese la costruzione di un secondo molo, il « Flangiflutti », ultimato nel 1904.

Il porto di Genova, al centro dell'arco litoraneo, era il più esteso della Liguria. All'epoca della Restaurazione lo specchio acqueo era di circa 130 ettari; il fondale superava generalmen-

tava inoltre un certo numero di spiagge, presso le quali potevano dar fondo bastimenti di dimensioni limitate. Erano generalmente anguste e soggette all'erosione marina, sicché dovevano essere protette con scogliere; spesso non esistevano punti di sbarco e le merci ed i passeggeri dovevano essere trasbordati su battelli più piccoli. Nel prospetto III sono raccolti alcuni dati circa i bastimenti entrati nei porti della Liguria dal 1861 al 1889; i porti e le spiagge ivi elencati sono quelli che, in almeno un anno del periodo suddetto, videro approdare un tonnellaggio superiore alle 10.000 tonnellate di stazza.

Negli anni intorno all'Unità, il tonnellaggio dei bastimenti approdati in Liguria fu 1,5 milioni di tonnellate; i tre quarti del commercio marittimo (per l'esattezza il 74,5%) spettavano al porto di Genova; il quarto residuo era distribuito tra un grande numero di porti minori, i più importanti dei quali erano Spezia (3,1%), Savona (3,0%), Porto Maurizio (2,8%) e San Remo (1,8%).

Nel quinquennio 1885-89 il tonnellaggio complessivo salì a 3,7 milioni, con un aumento del 154% rispetto al periodo iniziale. La partecipazione del porto di Genova fu quasi identica (77,1%), ma la posizione degli altri porti risultò sensibilmente mutata. Savona vide un incremento spettacoloso del movimento portuale, che aumentò di oltre 10 volte (1046%), passando da 44 mila a 506 mila tonnellate; la sua importanza relativa crebbe dal 3,0% al

te i 9 metri. Le opere di difesa consistevano allora di due moli: il « vecchio » ed il « nuovo »; essi non fornivano tuttavia una protezione sufficiente, sicché negli anni successivi vennero rinforzati e prolungati: il molo vecchio tra il 1822 ed il 1835 (per 125 metri) ed il molo nuovo tra il 1843 ed il 1850 (per circa 60 metri) e tra il 1856 ed il 1868 (per complessivi 450 metri). Tra il 1877 ed il 1891 furono costruiti due nuovi moli, il « Duca di Galliera » ed il « Giano », che con il molo vecchio diedero origine ad un avamposto di circa 95 ettari.

All'estremità della riviera di levante si aprivano il porto mercantile ed il porto militare di Spezia, quest'ultimo trasferitovi da Genova nel 1869. Il porto mercantile aveva uno specchio acqueo di circa 2 ettari ed era stato costruito dopo la traslocazione dell'arsenale marittimo. Nel 1890 si intrapresero dei lavori di ampliamento, che furono ultimati nel 1900; il porto mercantile risultò accresciuto di circa 500 metri di banchine; i fondali erano di circa 8 metri, mentre nel vecchio porticciolo superavano di poco i 4.

Per maggiori dettagli, cfr. U. MARCHESE, *Il porto di Genova* cit.; MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Notizie sui porti marittimi italiani raccolte dagli ingegneri del Genio Civile E. Coen-Cagli e O. Bernardini*, Milano 1905; MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Atti della Commissione per il piano regolatore dei porti del regno - Volume I - Relazione riassuntiva: Porti del Mare Tirreno*, Bergamo 1910.

Prospetto III - Navigazione internazionale e di cabotaggio a vela ed a vapore per operazioni di commercio ¹⁹

(tonnellaggio medio annuo dei bastimenti entrati o approdati)

Porto o spiaggia	M e d i a					
	1861-63	1865-69	1870-74	1875-79	1880-84	1885-89
Ventimiglia	6.119	5.556	6.420	4.788	4.632	6.359
Bordighera	9.107	8.837	4.219	416	102	208
San Remo	26.668	25.520	17.877	3.675	5.489	5.107
Porto Maurizio	41.815	54.992	43.899	9.844	17.000	30.900
Oneglia	22.172	39.422	33.752	12.430	12.309	17.594
Diano Marina	9.331	6.088	5.413	1.269	1.446	4.092
Alassio	6.150	6.428	7.494	4.577	4.114	7.877
Albenga	1.572	1.293	675	76	87	126
Vado	8.422	5.406	7.160	863	794	401
Savona	44.148	71.868	94.730	141.888	301.076	505.862
Voltri	5.833	9.398	13.518	5.358	4.721	3.457
Sestri Ponente	8.547	9.968	13.858	4.730	2.705	4.293
Sampierdarena	9.901	6.171	2.538	707	—	—
Genova	1.091.673	1.203.428	1.416.317	1.621.868	2.229.257	2.869.600
Camogli	14.440	13.862	15.758	7.421	3.263	3.392
Chiavari	4.222	13.736	9.137	3.889	1.661	2.246
Lavagna	9.435	12.460	13.587	6.117	4.388	4.362
Sestri Levante	5.596	6.620	15.860	4.842	6.677	7.514
Fezzano	522	3.064	16.559	2.583	7.094	2.623
Spezia	45.900	77.252	69.239	34.032	54.188	148.098
Pertusola	—	—	—	840	23.303	46.469
Lerici	23.016	31.264	27.211	17.328	11.325	13.739
Porti e spiagge minori	71.124	74.926	108.578	42.763	30.757	37.703
Totale	1.465.713	1.687.559	1.943.799	1.932.304	2.726.388	3.722.022

¹⁹ MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, DIREZIONE DI STATISTICA, *Movimento della navigazione internazionale e di cabotaggio negli anni 1861 e 1862 - Pesca del pece e del corallo - Stato delle relazioni marittime fra l'Italia e la Francia*, Torino 1863; MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO (dal 1881: MINISTERO DELLE FINANZE), *Movimento della navigazione del regno d'Italia*, anni dal 1863 al 1889, Torino, Firenze, Roma.

13,6%. Il traffico marittimo di Spezia passò da 45.900 tonnellate (pari a 3,1%) a 148.098 tonnellate (4,0%), con un aumento del 223%. Alla spiaggia di Pertusola, in cui nel 1861/63 non arrivò alcun battello, approdarono nel 1885/89 oltre 46.000 tonnellate di naviglio, in parte sottratte a Lerici. Se si eccettuano però questi casi, in quasi tutte le altre località della Liguria il traffico portuale dapprima aumentò (sino al 1870/74); in seguito si contrasse progressivamente, scendendo ai livelli iniziali o molto al di sotto di essi.

Si ignora purtroppo quali fossero i noli praticati nel cabotaggio costiero. Intorno al 1840, sulle principali linee internazionali facenti capo a Genova si pagavano, in media, Ln. 0,03 per quintale-chilometro²⁰. Supponendo che le tariffe del piccolo cabotaggio non fossero sensibilmente diverse, ne risulta che il trasporto marittimo di merci da Genova a Savona o da Genova a Chiavari sarebbe costato Ln. 1,125 il quintale. Una relazione ufficiale del 1838 riferisce, per lo stesso percorso, un prezzo di circa Ln. 1,— il quintale²¹. La concordanza delle due cifre, ricavate da fonti diverse, è una conferma della loro sostanziale attendibilità.

4. Le costruzioni ferroviarie iniziarono assai tardi, alla metà del secolo. La prima linea, da Genova a Torino via Novi Ligure, fu cominciata in più punti nel 1846 e completata nel 1853. In quello stesso anno iniziò la costruzione di un tronco da Genova a Voltri, che fu aperto al traffico nel gennaio del 1856. Nel 1860 si appaltò la costruzione di una linea lungo il litorale, dal confine francese a Voltri e da Genova alla città di Massa, passando per Spezia e Sarzana.

Inizialmente i lavori procedettero a rilento (i soli tratti aperti al traffico furono quelli da Sarzana a Massa, nel 1863, e da Spezia a Sarzana, nel 1864); sicché nel 1867 il governo decise di intraprenderne direttamente l'esecuzione. Nel 1868 fu aperto all'esercizio il tronco da Genova Brignole a Chiavari, nel 1870 quello da Chiavari a Sestri Levante e nel 1874 il tratto da Se-

²⁰ Per un quintale di merci sotto coperta si pagavano infatti Ln. 10,— da Genova a Marsiglia; Ln. 4,— da Genova a Livorno; Ln. 10,— da Genova a Civitavecchia; Ln. 15,— da Genova a Napoli. Per i passeggeri di 1^a e 2^a classe, i biglietti costavano rispettivamente Ln. 102,— e Ln. 62,— da Genova a Marsiglia; Ln. 55,— e Ln. 35,— da Genova a Livorno; Ln. 115,— e Ln. 75,— da Genova a Civitavecchia; Ln. 163,— e Ln. 97,— da Genova a Napoli (*Nuovissima guida dei viaggiatori in Italia*, Milano 1840, pp. 18-19).

²¹ A.S.G., Sala 47, pacco 142, *Nota dei prezzi* cit.

stri Levante a Spezia. Nella riviera di ponente il 1868 vide l'apertura del tronco da Savona (Letimbro) a Voltri ed il 1872 l'entrata in funzione del tratto dal confine francese a Savona.

Nel 1861 si diede ad una società privata la concessione per una linea ferroviaria da Savona a Torino, con una diramazione da Cairo Montenotte ad Acqui; la sua esecuzione subì notevoli ritardi. I tronchi da Bra e da Acqui a Cairo e da Cairo a Savona furono aperti al traffico solo nel 1874. Nel 1893 e nel 1894 entrò poi in esercizio un nuovo tronco ferroviario, che collegava Genova ad Acqui passando per Sampierdarena ed Ovada.

Nel prospetto IV sono elencate in ordine cronologico le linee ferroviarie aperte in Liguria nel secolo scorso²².

L'apertura delle linee ferroviarie si concentrò soprattutto nel decennio 1870-1880. Nel 1870 la rete ligure contava 133 chilometri di ferrovie²³; alla fine del 1877 le linee aperte al traffico raggiungevano i 366 chilometri²⁴, saliti a 433 alla fine del 1890²⁵.

Tenuto conto delle tariffe unitarie stabilite nel 1853 e nel 1860 per il trasporto dei passeggeri²⁶ e della lunghezza dei vari percorsi qui considerati, i prezzi dei biglietti ferroviari risultarono i seguenti (in Lire nuove per passeggero):

²² Fonte: MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI, FERROVIE DELLO STATO, *Sviluppo delle ferrovie italiane dal 1839 al 31 dicembre 1926*, Roma 1927.

²³ *Annuario della provincia di Genova pel 1869/70*, Genova, p. 334.

²⁴ MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA, *Annuario Statistico Italiano - Anno 1881*, Roma 1881, p. 385.

²⁵ *Notizie sulle condizioni industriali delle province di Porto Maurizio e di Genova* cit., rispettivamente pp. 15 e 24.

²⁶ Con i Regi Decreti 2 novembre 1853 e 26 settembre 1860 le tariffe per il trasporto di passeggeri sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato furono così fissate (in Lire nuove per posto e per chilometro):

Classe	R.D. 2/XI/1853	R.D. 26/IX/1860
Prima	Ln. 0,10	Ln. 0,10
Seconda	Ln. 0,07	Ln. 0,07
Terza	Ln. 0,04	Ln. 0,05

Percorso	Lunghezza della linea (km.)	Durata del tragitto a km. 27/ora ²⁷	Tariffe stabilite con il					
			R.D. 2/XI/1853			R.D. 26/IX/1860		
			Classe del posto			Classe del posto		
			1 ^a	2 ^a	3 ^a	1 ^a	2 ^a	3 ^a
Genova - Torino	166	6 h 15'	16,60	11,62	6,64	16,60	11,62	8,30
Genova - Savona	42	1 h 30'				4,20	2,94	2,10
Genova - Milano	150	5 h 30'				15,00	10,50	7,50
Genova - Chiavari	36	1 h 20'				3,60	2,52	1,08
Genova - Sarzana	103	3 h 50'				10,30	7,21	5,15

Quanto alle merci, la spedizione a piccola velocità venne a costare (in Lire nuove per quintale) ²⁸.

Percorso	Tariffe stabilite con il								
	R.D. 2/XI/1853 Classe delle merci				R.D. 26/IX/1860 Classe delle merci				
	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a (a)	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	5 ^a (a)
Genova - Torino	2,856	2,524	2,192	1,670	2,856	2,524	2,192	1,860	1,172
Genova - Savona					0,872	0,788	0,704	0,620	0,304
Genova - Milano					2,600	2,300	2,000	1,700	1,060
Genova - Chiavari					0,776	0,704	0,632	0,560	0,262

(a) Spese di carico e scarico di spettanza del committente.

²⁷ Cfr. la nota 29.

²⁸ Le tariffe unitarie stabilite per le merci dai decreti del 1853 e del 1860 erano costituite da un diritto fisso e da un diritto proporzionale alla lunghezza del percorso. Il loro importo fu così fissato (in Lire nuove per quintale):

Percorso	R.D. 2/XI/1853		R.D. 26/IX/1860	
	Diritto fisso	Diritto proporzionale per km.	Diritto fisso	Diritto proporzionale per km.
<i>Trasporto a grande velocità</i>	0,10	0,03	0,10	0,04
<i>Trasporto a piccola velocità</i>				
Merci di 1 ^a classe	0,20	0,016	0,20	0,016
Merci di 2 ^a classe	0,20	0,014	0,20	0,014
Merci di 3 ^a classe	0,20	0,012	0,20	0,012
Merci di 4 ^a classe	(a) 0,01	0,014	0,20	0,010
Merci di 5 ^a classe			(a) 0,01	0,007

(a) Spese di carico e scarico di spettanza del committente.

5. Il confronto dei prezzi praticati con i vari sistemi di trasporto dà qualche idea concreta delle economie realizzabili con le ferrovie. Il trasporto ferroviario venne a costare circa un terzo di quello stradale e (per le merci) circa i due terzi di quello marittimo. Anche la durata del tragitto risultò notevolmente minore, poiché fu possibile andare per ferrovia da Genova a Torino in poco più di 6 ore²⁹, mentre la vettura o la diligenza ne avrebbe richiesto 25. Inoltre le spedizioni divennero più frequenti e regolari ed i trasporti poterono effettuarsi anche in condizioni meteorologiche sfavorevoli, senza aggravio di prezzo.

Dotata di vantaggi così evidenti, la locomotiva poté soppiantare in breve tempo sia la via stradale, che quella marittima. Circa il primo punto, si può osservare che, quando nelle « Guide » o negli « Annuari » del tempo si annunciò l'apertura di un nuovo tratto di ferrovia, non vennero neppur più menzionati i servizi con diligenza, vettura o carri lungo il medesimo percorso. Quanto alla navigazione di cabotaggio, il prospetto III parla chiaro: dopo che furono completate la ferrovia litoranea (1872-74) e quella tra Savona e Torino (1874), il tonnello delle navi approdate nei porti liguri subì una drastica diminuzione (con le sole eccezioni di rilievo di Savona e di Genova). Durante l'inchiesta del 1881-82 sulla marina mercantile, il fenomeno fu attribuito unanimemente all'entrata in funzione della ferrovia litoranea; basterà ricordare in proposito l'autorevole testimonianza di Raffaele Ru-

Le principali merci furono così classificate:

	R.D. 2/XI/1853	R.D. 26/IX/1860
Agrumi	1 ^a classe	2 ^a classe
Caffè	1 ^a »	1 ^a »
Cereali e farine	3 ^a »	4 ^a »
Macchine incassate	2 ^a »	2 ^a »
Minerali metallici	4 ^a »	5 ^a »
Olio d'oliva in bottiglie	2 ^a »	2 ^a »
Olio d'oliva in botti e barili	3 ^a »	3 ^a »
Vini comuni	3 ^a »	4 ^a »
Vini pregiati	3 ^a »	3 ^a »
Zucchero raffinato	1 ^a »	2 ^a »
Zucchero non raffinato	1 ^a »	3 ^a »

²⁹ Sulla base di una velocità media di 27 chilometri orari. Secondo il *Calendario Generale del Regno pel 1850* (p. 557), i 112 chilometri di strada ferrata da Torino a Novi venivano infatti percorsi dai convogli in poco più di 4 ore, ossia alla velocità media suddetta.

battino, secondo il quale « la vela è destinata a perire nel cabotaggio perché le ferrovie litoranee ne escludono la utilità »³⁰.

Per molti scali liguri, la concorrenza della locomotiva fu dannosa non solo perché contrasse i guadagni del piccolo commercio costiero, ma anche perché dirottò il commercio di transito con l'entroterra padano e svizzero. Astraendo da Genova, che nel 1853 fu collegata per ferrovia con Torino, nella riviera di Ponente tale commercio si svolgeva infatti – prima del 1874 – lungo le varie strade provinciali che da Ventimiglia, Oneglia (e Porto Maurizio), Albenga, Finale Marina, Savona e Voltri menavano in Piemonte. Allorquando entrò in esercizio la ferrovia da Savona a Torino, le correnti commerciali abbandonarono i vecchi percorsi attraverso il colle di Nava, Garesio, Calizzano e Masone e poggiarono sulla nuova linea, nettamente più conveniente.

Dalla prima apparizione in Liguria della locomotiva non erano trascorsi che pochi decenni; ma questo tempo era bastato per sconvolgere l'intero sistema tradizionale dei trasporti.

³⁰ *Inchiesta parlamentare sulla Marina Mercantile (1881-1882)*, Roma 1882, I, p. 118.

Il preside dell'Istituto Nautico di Porto Maurizio ribadì che « il compimento della ferrovia ligure, se portò vantaggi, addusse anche qualche danno. I porti di Oneglia e Porto Maurizio videro annullata la loro importanza » (*Inchiesta parlamentare* cit., I, p. 564).

Osservazioni del genere si ritrovano sparse un po' ovunque (cfr. ad esempio, in riferimento alla Liguria, alle pp. 74, 538, 560, 567).

Prospetto IV - Sviluppo delle ferrovie liguri nel secolo XIX *

Data di apertura	Linea o tronco	Lunghezza in esercizio (km.)
24/IX/1848	Torino - Trofarello	13,030
15/XI/1849	Trofarello - Asti	42,745
1/I/1850	Asti - Alessandria - Novi Ligure	55,908
10/II/1851	Novi Ligure - Arquata Scrivia	12,220
10/II/1853	Arquata Scrivia - Busalla	18,418
16/III/1853	Trofarello - Carmagnola	15,218
18/XII/1853	Busalla - Sampierdarena - Bivio Polcevera - Genova Principe	23,030
18/XII/1853	Quadrivio Torbella - Sampierdarena - S. Benigno(Ponte Caracciolo)	4,522
17/I/1856	Voltri - Sampierdarena	10,988
3/I/1858	Alessandria - Acqui	33,909
22/VIII/1858	Sampierdarena - S. Benigno (Passo Nuovo)	1,907
15/V/1863	Sarzana - Massa	17,230
4/VIII/1864	Spezia - Vezzano - Sarzana	14,961
25/V/1868	Savona (Letimbro) - Voltri	28,890
23/XI/1868	Genova Brignole - Chiavari	35,351
25/IV/1870	Chiavari - Sestri Levante	7,400
25/I/1872	Ventimiglia (st.i.) - Savona (Letimbro)	107,408
18/III/1872	Confine francese - Ventimiglia (st.i.)	7,286
25/VI/1872	Genova Principe - Genova Brignole	2,536
28/IX/1874	Brà - S. Giuseppe del Cairo - Savona (Letimbro)	95,341
28/IX/1874	Acqui - S. Giuseppe del Cairo	48,250
24/X/1874	Sestri Levante - Spezia (st.c.)	44,170
21/IX/1878	Savona (Letimbro) - Savona marittima (sc.p.)	1,773
1/VI/1881	Sampierdarena (st.c.) - S. Limbania (calate)	2,814
7/IV/1884	Carmagnola - Brà	20,350
1/III/1886	Sampierdarena (st.c.) - S. Benigno (linea della Sanità)	1,751
30/IV/1888	Sampierdarena (S. Limbania) - Genova (P. Caricamento) - Molo vecchio (magazzini generali)	4,494
1/V/1888	S. Limbania - Genova Brignole	3,118
15/XI/1888	Pontremoli - Vezzano	33,277
15/IV/1889	Succursale dei Giovi (Ronco - Mignanego - Quadr. Torbella) - Sampierdarena (st.c.)	24,442
19/IV/1893	Asti - Acqui - Ovada	62,051
18/VI/1894	Ovada - Bivio Polcevera - Sampierdarena (st.c.)	38,455
9/VIII/1897	S. Stefano di Magra - Sarzana	7,085
28/V/1899	Sampierdarena (st.c.) - S. Benigno (linea della Coscia)	1,744
1/XII/1900	Spezia (st.c.) - Spezia marittima (sc.p.)	2,870

(*) Includo alcune linee extra-regionali di particolare importanza.

Sigle usate: sc.p. = scalo al porto; st.c. = stazione centrale; st.i. = stazione internazionale.

INDICE

FINANZE PUBBLICHE

Fonti

Le entrate degli Stati Sabaudi dal 1825 al 1860	pag.	3
Le spese effettive e il bilancio degli Stati Sabaudi dal 1825 al 1860	»	51

Studi

Finanze e prezzi in un comune trentino alla metà del Seicento	»	151
Il debito consolidato della repubblica di Genova nel secolo XVIII e la sua liquidazione	»	167
Distribuzione territoriale della ricchezza e dei carichi fiscali nella repubblica di Genova	»	199
La fiscalità nel dominio genovese tra Quattro e Cinquecento	»	235
Il principe ed il credito in Italia tra medioevo ed età moderna	»	253
Stato genovese, finanza pubblica e ricchezza privata: un profilo storico	»	275
Genova e la contribuzione di guerra all'Austria nel 1746: dall'emergenza finanziaria alle riforme di struttura	»	297
La Casa di San Giorgio ed i prestiti a Francesco Sforza	»	307

MONETA CREDITO E BANCHE

Fonti

Monete e zecche negli Stati Sabaudi dal 1816 al 1860	pag. 317
Corso delle monete e dei cambi negli Stati Sabaudi dal 1820 al 1860	» 377
Un'inchiesta inglese del 1857 sui sistemi monetari di alcuni stati italiani	» 403
L'archivio della Casa di San Giorgio di Genova (1407-1805) ed il suo ordinamento	» 451
Il Banco di San Giorgio ed il suo archivio: una memoria a più valenze	» 461

Studi

Finanze statali, emissioni monetarie ed alterazioni della moneta di conto in Italia nei secoli XVI-XVIII	» 471
Monetary Changes and Prices in Italy in the Napoleonic Period	» 497
Asientos, juros y ferias de cambio desde el observatorio genoves (1541-1675)	» 511
Ricavi e costi della zecca di Genova dal 1341 al 1450	» 537
All'apogeo delle fiere genovesi: banchieri ed affari di cambio a Piacenza nel 1600	» 551
Un système monétaire atypique: la monnaie de marc dans les foires de change génoises, XVI ^e -XVIII ^e siècle	» 569
Banca privata e banche pubbliche a Genova nei secoli XII-XVIII	» 583

I primi banchi pubblici della Casa di San Giorgio (1408-45)	pag. 603
Kredit und Banken in Italien, 15.-17. Jahrhundert	» 623
Strumenti tecnici ed istituzioni bancarie a Genova nei secc. XV-XVIII	» 637
Accumulazione capitalistica ed investimenti a Genova nei secc. XVI-XVII: uno sguardo d'insieme	» 653
Il capitale genovese e l'Europa da Luigi XIV a Napoleone	» 669
Alle origini della moneta genovese	» 683
Genova organizza la sua zecca e le sue monete cominciano a correre per il mondo	» 691
Crises et scandales bancaires dans la formation du système financier: le cas italien (1861-1982)	» 699

STRUTTURE E MOVIMENTI ECONOMICI

Fonti

I prezzi sul mercato di Torino dal 1815 al 1890	» 733
I prezzi nel Portofranco e nella Borsa Merci di Genova dal 1828 al 1890	» 765
I prezzi sul mercato di Genova dal 1815 al 1890	» 811
Una fonte inesplorata per la storia dell'economia marittima in età moderna: i calcoli di avaria	» 843
La storiografia marittima su Genova in Età Moderna	» 861

Studi

La rivoluzione dei trasporti in Liguria nel secolo XIX	pag. 881
Le circoscrizioni territoriali civili ed ecclesiastiche nella Repubblica di Genova alla fine del secolo XVIII	» 897
Commercializzazione e regime agrario: gli agrumi di Sanremo nel XVII e XVIII secolo	» 937
Struttura e movimenti dell'economia genovese tra Due e Trecento: bilanci e prospettive di ricerca	» 955
Il ruolo dell'industria nell'economia genovese tra il sec. XVIII ed il XX	» 977
Crisi economica ed intervento pubblico a Genova: la deputazione per il sollievo dei manifatturieri (1656-1676)	» 989

POPOLAZIONE, REDDITI E SVILUPPO

Fonti

Stipendi e pensioni dei pubblici impiegati negli stati sabaudi dal 1825 al 1859	» 1009
Le retribuzioni dei lavoratori edili a Genova dal 1815 al 1890	» 1107
Italy	» 1139

Studi

Per la storia della popolazione di Genova nei secoli XVI e XVII	» 1177
Popolazione e case a Genova nel 1531-35	» 1199
Un secolo di salari edilizi a Genova 1815-1913	» 1217

Prezzi e popolazione in Italia nei secoli XVI-XIX	pag. 1231
Evoluzione e caratteri dell'industria savonese nell'età contemporanea	» 1289
Popolazione e sviluppo economico a Genova (1777–1939)	» 1303
Il ceto dirigente a Genova nel sec. XVII: governanti o uomini d'affari?	» 1323



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncuh*, Presidente della Società
Editing: *Fausto Amalberti*

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Glauco - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo