

ATTI

DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

NUOVA SERIE

XLI

(CXV) FASC. II



GENOVA MMI
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE - PIAZZA MATTEOTTI, 5

Un'economia in trasformazione tra progetti e realtà. Genova nella prima metà del XIX secolo

Marco Doria

Il cambiamento e i suoi ritmi

«Stagnazione. Questo termine (...) è il più adatto a definire la situazione economica dell'Italia in generale e della Liguria in particolare sino alla metà» dell'Ottocento¹. Questo giudizio di Carlo Maria Cipolla è stato nella sostanza ripreso e condiviso dai più importanti studi di storia economica che hanno descritto le condizioni del Genovesato nel periodo che va dalla Restaurazione agli anni Quaranta del XIX secolo ed è poi stato recepito da più recenti saggi di sintesi². Nel 1860 lo studioso ed economista genovese Jacopo Virgilio, scrivendo su «Il Politecnico» a proposito «delle condizioni economiche delle Provincie Liguri», osserva come tra il 1850 e il 1853 lo «spirito di associazione» si sviluppi a Genova «con meraviglioso vigore», visto che «la febbre industriale accese anche i più restii»³. Anche Cipolla, nel suo ricordato contributo, sottolinea il boom dell'economia genovese registratosi negli anni immediatamente successivi alla prima guerra d'indipendenza. E l'accelerazione dei ritmi di crescita dell'economia è testimoniata anche dall'andamento demografico: la popolazione di Genova

¹ C. M. CIPOLLA, *Agli inizi della rivoluzione industriale nell'economia ligure*, in *Genova. Uomini e fortune*, Genova, s.d.

² Vedi G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, Torino 1961; E. GRENDI, *Genova nel Quarantotto. Saggio di storia sociale*, in «Nuova Rivista Storica», XLVIII, 1964, fasc. III-IV; L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento*, Milano 1966; G. DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, I, *Le premesse (1815-1882)*, Milano 1969; G. ASSERETO, *Dall'antico regime all'Unità*, in A. GIBELLI - P. RUGAFIORI, *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Liguria*, Torino 1994; B. MONTALE, *Mito e realtà di Genova nel Risorgimento*, Milano 1999.

³ L'intervento di Virgilio è riportato in M. E. FERRARI, *Emigrazione e colonie: il giornale genovese La Borsa (1865-1894)*, Genova 1983, pp. 13-14.

aumenta negli anni Cinquanta più di quanto non abbia fatto nell'intero arco temporale 1815-1849, passando dai 100.184 abitanti del 1849 (circoscrizione storica) ai 127.735 del 1861 (guardando all'area urbana attuale, frutto dell'unificazione amministrativa del 1926 che accorpa a Genova numerosi comuni del circondario, la popolazione cresce nello stesso periodo da 192.314 a 238.865 unità) ⁴.

Il contrasto tra le immagini che ci vengono suggerite da queste analisi relative a fasi così ravvicinate è stridente e appare difficilmente conciliabile con una lettura del processo di industrializzazione e di trasformazione economica che sottolinea piuttosto il carattere di gradualità di tale processo ⁵. I ritmi del cambiamento economico e sociale sono assai più lenti di quelli, spesso rapidissimi, degli eventi politici; sembrerebbe comunque, seguendo una consolidata tradizione storiografica, che attorno al cruciale biennio 1848-1849 si sia registrato un certo sincronismo nel passaggio di fase tra i ritmi dell'economia e quelli della politica. Obiettivo di questo contributo è quello di far emergere ciò che sta dietro le immagini precedentemente proposte, di stagnazione prima e di rapida accelerazione della crescita poi, e di presentare al lettore alcuni elementi di riflessione sui nessi tra vicende economiche e fatti politici. Si tratteggerà innanzitutto un quadro sintetico dell'economia genovese all'indomani della Restaurazione, per descrivere una situazione difficile in cui vecchi equilibri sono andati in frantumi e il nuovo

⁴ G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico a Genova (1777-1939)*, in ID., *Scritti di storia economica* («Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXXVIII, 1999), p. 1305.

Popolazione di Genova

anno	Area urbana 1819	Area urbana 1926
1788	87.490	—
1805	82.312	—
1813	73.845	—
1822	83.539	152.686
1827	96.259	172.630
1838	97.621	181.634
1849	100.184	192.314
1861	127.735	238.865

⁵ Per una esemplare illustrazione di questa visione gradualista del processo di industrializzazione vedi R. CAMERON, *A New View of European Industrialization*, in «The Economic History Review», seconda serie, XXXVIII (1985), n. 1, febbraio.

stenta a emergere; quindi si parlerà del realizzarsi delle condizioni indispensabili alla crescita, i prerequisiti, il faticoso processo di accumulazione del capitale e un ripensamento della politica economica sabauda; l'attenzione si volgerà poi agli anni Quaranta, ricchi di novità destinate a far sentire i propri effetti se non nell'immediato almeno nel medio periodo; infine ci si soffermerà sulla conclusione di un processo che proprio negli anni di metà secolo giunge a compimento, segnando nel contempo l'avvio di una nuova stagione economica e politica.

Le difficoltà della vecchia struttura economica

La perdita dell'indipendenza di Genova, sancita nel momento della ridefinizione degli assetti geo-politici europei dopo la stagione napoleonica, non è certo imputabile solo alle scelte del congresso di Vienna; appare infatti del tutto condivisibile il giudizio di Bianca Montale secondo cui «la debole repubblica oligarchica è morta forse per morte naturale, dopo una crisi profonda e una precaria temporanea ricostituzione»⁶. Lo stato genovese viene investito in pieno dagli eventi che sconvolgono l'Europa a partire dallo scoppio della rivoluzione francese; così come risulta modificata profondamente la condizione della Liguria sotto il profilo politico, altrettanto rilevanti sono per Genova e la sua economia le ripercussioni delle vicende europee.

Il dato di maggiore importanza a questo proposito è rappresentato dalla grave perdita di capitali che erano stati investiti all'estero e in titoli del debito pubblico nel Settecento; proprio nella fase finale del secolo dei Lumi erano stati effettuati investimenti finanziari imponenti che avevano toccato quasi l'intera Europa, «fino ai regni scandinavi e all'impero russo, in un crescendo che toccò il suo vertice nel decennio precedente lo scoppio della rivoluzione francese»; in tali attività finanziarie erano stati coinvolti strati sempre più larghi non solo dell'aristocrazia genovese, tradizionale protagonista della scena finanziaria internazionale, ma anche della borghesia mercantile e dei ceti artigiani. Giuseppe Felloni stima in 342,5 milioni di lire di banco il capitale investito dai Genovesi nel 1785 in titoli e mutui esteri (rispettivamente 246,8 e 95,7 milioni di lire), una somma capace di garantire un reddito annuo superiore ai 10 milioni di lire. Con le guerre napoleoniche non è esagerato parlare di una catastrofe per gli investitori genovesi. Nel

⁶ B. MONTALE, *Mito e realtà* cit., p. 12.

1804 si accetta giocoforza la riduzione a un terzo dei crediti concessi alla Francia; del 1805 è la decurtazione al 15% del debito pubblico interno. Complessivamente all'indomani della Restaurazione su 338,4 milioni di lire di banco investiti in titoli della repubblica ligure e in titoli e mutui esteri oltre 206 risultano perduti: si tratta davvero di un «salasso di una quantità ingente di risparmio». I governi della Restaurazione sanciscono definitivamente questa realtà. Il venir meno di un tale ammontare di capitali costituisce dunque un limite oggettivo alle possibilità di crescita economica nella prima metà dell'Ottocento⁷.

Le attività manifatturiere e soprattutto commerciali non sono poi favorite dalla politica adottata dallo stato sabauda. Molto si è recriminato sulle scelte piemontesi in tema di portualità e provvedimenti doganali, oltre che sul funzionamento della burocrazia del regno di Sardegna; la produzione storiografica sino a tempi recenti è stata influenzata dai malumori reiteratamente manifestati all'epoca dall'élite economica genovese. Opportunamente Giovanni Assereto osserva al riguardo come nel Settecento lo stato dei Savoia sia più moderno della vecchia repubblica aristocratica; lo stesso autore riconosce peraltro come nell'età della Restaurazione anche l'amministrazione piemontese abbia perso molto del suo dinamismo⁸.

Per quanto riguarda i porti del regno è subito delusa la speranza del ceto mercantile di Genova di vedere riconosciuto un ruolo particolare allo scalo ligure. Vengono infatti rinnovate le franchigie di cui gode il porto di Nizza dal 1749; il porto franco nizzardo è inoltre assai esteso e ciò rende facile il contrabbando di merci destinate a soddisfare la domanda del Piemonte e della Liguria occidentale. Le ripetute memorie di protesta della

⁷ G. FELLONI, *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano 1971, pp. XIII-XIV, 477-480, 488-491. Felloni (a p.489 del citato studio) propone la seguente tabella relativa alle perdite in capitale subite dagli investimenti finanziari genovesi (in milioni di lire di banco).

	Capitale originario	Capitale iscritto o rimborsato	Perdita in capitale
Titoli della repubblica ligure	115	17,8	97,2
Titoli esteri	113,2	50,4	62,7
Mutui esteri	110,2	63,7	46,5
Totale	338,4	131,9	206,4

⁸ G. ASSERETO, *Dall'antico regime* cit., pp. 178-179.

Camera di Commercio genovese non mancano di sottolineare questa situazione ma non sortiscono effetti concreti⁹.

Parimenti negativi sono gli esiti della politica daziaria piemontese. Sino al 1818 permangono, nel quadro di un accentuato protezionismo, le barriere doganali tra la Liguria e il Piemonte. Il divieto di libera circolazione dei grani negli Stati di Terraferma, volto a tutelare gli agricoltori subalpini, nuoce al tradizionalmente florido commercio di importazione e riesportazione delle granaglie praticato dai mercanti genovesi. Danneggiata è anche l'industria genovese del cuoio, che smerciava in Piemonte buona parte della sua produzione. La filatura serica del Genovesato è poi colpita dal diritto di 10 soldi gravante su ogni libbra di seta greggia importata, mentre i filatoi piemontesi possono disporre della produzione di seta greggia locale; danneggiate sono anche le manifatture liguri del cotone: per entrare nel Ducato il cotone in fiocco è tassato per 15 lire per cantaro, mentre è ammesso franco in Piemonte cosicché i filati di cotone piemontesi possono fare concorrenza a quelli genovesi. Infine, guardando all'industria della carta, gli stracci raccolti in Piemonte non possono circolare liberamente nel regno, con un conseguente forte aumento del loro costo dal momento che la loro reperibilità nel bacino mediterraneo è ridotta: per effetto di queste misure restrittive della libera circolazione della materia prima gli stracci in Liguria debbono essere pagati il doppio di quanto costano in Piemonte; non poche cartiere del Ducato sono pertanto costrette a sospendere la produzione¹⁰. Nel 1818 vengono rimosse le barriere daziarie esistenti tra Liguria e Piemonte ma sono inasprite le tariffe sull'importazione di vini, cereali, tessuti di lana e di cotone; l'anno precedente, per parte sua, il governo austriaco impedisce l'arrivo nel Lombardo Veneto di generi coloniali non provenienti dai suoi porti, congelando in tal modo un tradizionale traffico dell'emporio genovese¹¹.

Nel complesso dunque gli interessi commerciali e manifatturieri genovesi sono sacrificati a vantaggio delle attività industriali del Piemonte dalle scelte dell'amministrazione sabauda, che contribuiscono ad alimentare malumori e risentimenti già vivi per la perdita dell'indipendenza politica.

⁹ E. GUGLIELMINO, *Genova dal 1814 al 1849. Gli sviluppi economici e l'opinione pubblica*, Genova 1940, pp. 38, 84; L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio* cit., p. 362.

¹⁰ *Ibidem*, pp. 363-365; G. GIACCHERO, *Genova e Liguria nell'età contemporanea*, I, Genova 1980, p. 33.

¹¹ G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., p. 48; E. GUGLIELMINO, *Genova dal 1814 al 1849* cit., p. 39.

Questo quadro a tinte fosche migliora leggermente in seguito alla stipulazione di alcuni trattati commerciali, primo fra tutti quello tra il regno di Sardegna e l'impero ottomano firmato nel 1823, perfezionato nel 1825 e successivamente rinnovato nel 1839; grazie al riacciarsi delle relazioni economiche con la Sublime Porta, la marina ligure fa la sua ricomparsa sulle rotte del Levante in condizioni di parità con le flotte di altre nazioni, recuperando significative correnti di traffico, in particolare il trasporto e la commercializzazione nel Mediterraneo occidentale dei cereali provenienti dal mar Nero¹².

Diversi sono invece gli effetti dei provvedimenti assunti nel 1825 e le valutazioni che ne sono state date sia dai contemporanei che dagli storici: in tale anno, a fronte di un aumento del 50% dei dazi sulle importazioni di cereali, olio d'oliva, vini e liquori, si consente la riduzione di un terzo del dazio stesso nel caso in cui dette merci siano trasportate nel regno su navi battenti bandiera sarda; il favore accordato grazie ai dazi differenziali al naviglio nazionale rimane invariato sino al 1837¹³. Immediata è la contrazione del commercio di granaglie, esercitato in larga misura all'epoca da navi estere che cominciano a disertare lo scalo genovese per non dover sottostare ai maggiori oneri daziari: il fenomeno è percepibile osservando la diminuzione dei depositi dei grani a Genova e il corrispondente incremento degli stessi a Livorno (anche Cavour, intervenendo in parlamento nel 1850, afferma che la politica dei dazi differenziali ha favorito Livorno a scapito di Genova), come pure la stasi nella dinamica del gettito della dogana del porto ligure nel decennio 1826-1835. Al tempo stesso, lo ricorda Carlo Alberto nel suo diario nel dicembre 1831, la misura adottata colpisce l'antica consuetudine degli armatori genovesi di far battere ai propri velieri bandiere estere; ma soprattutto i diritti differenziali del 1825 rappresentano un significativo sostegno alla marineria sarda, e quindi a quella genovese che ne costituisce la componente di gran lunga più rilevante: se nel 1824 infatti il trasporto dei grani in arrivo nel porto di Genova è realizzato per il 30% da navi sarde, tale percentuale sale al 92,5% nel 1830. Se il ceto mercantile genovese ha dunque motivo di lamentarsi della protezione di bandiera, gli armatori ne sono però i grandi beneficiari¹⁴.

¹² L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio* cit., pp. 400-401.

¹³ U. MARCHESE, *L'industria armatoriale ligure dal 1816 al 1859*, in *Archivio economico dell'Unificazione italiana*, VI, fasc. I, Roma 1957, pp. 5-7.

¹⁴ L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio* cit., p. 374; G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., pp. 50-53, 83.

Tra le diverse critiche rivolte all'amministrazione sabauda più volte ripetuta è quella relativa alla sua modesta efficienza: il lavoro di costruzione di strumenti più moderni di conoscenza della realtà e d'ausilio all'azione di governo quali i registri catastali e dello stato civile, alla cui realizzazione si era dedicata l'amministrazione francese, è abbandonato alla caduta del dominio napoleonico e sono necessari anni perché essi siano ripresi e portati a compimento; per altri versi risulta, a leggere il rapporto redatto sul finire degli anni Trenta da Francesco Lencisa per conto dello stesso Carlo Alberto, che i funzionari piemontesi dimostrano una pignoleria che si traduce in lentezze e inefficienze nel disbrigo delle operazioni doganali nello scalo genovese, arrecando non pochi disagi ai commercianti¹⁵.

Volgendo lo sguardo all'andamento dell'economia nei suoi diversi comparti si raccolgono nuove conferme del difficile momento che il "sistema Genova" sta attraversando. I traffici del porto diminuiscono costantemente nel primo ventennio dopo la Restaurazione, mentre non vengono migliorate le sue strutture¹⁶.

Tabella 1 - *Movimento della navigazione nel porto di Genova 1816-1860*¹⁷

	Navi in arrivo (tonnellaggio s. n.)	Media annua
1816-1820	1.884.338	376.868
1821-1825	1.767.317	353.463
1826-1830	1.640.231	328.046
1831-1835	1.655.311	331.062
1836-1840	1.883.524	376.705
1841-1845	1.928.152	385.630
1846-1850	2.311.271	462.254
1851-1855	2.868.896	573.779
1856-1860	3.507.130	701.426

La situazione non si presenta migliore considerando i collegamenti di Genova col suo entroterra e con il circondario. Nel 1815 esiste in Liguria

¹⁵ L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio* cit., p. 366; E. GUGLIELMINO, *Genova dal 1814 al 1849* cit., pp. 232-234.

¹⁶ L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio* cit., pp. 381-382; per un'analisi delle vicende del porto di Genova nel periodo considerato vedi M. E. BIANCHI TONIZZI, *Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950)*, in « Miscellanea storica ligure », XVII (1985), n. 1-2.

¹⁷ Nostre elaborazioni da *Ibidem*, tab. I e II.

un'unica strada reale, quella che collega Genova a Torino passando per la Bocchetta, Voltaggio e Gavi. Nel 1811 un decreto napoleonico aveva stabilito di costruire una nuova arteria tra le due città che passasse per i Giovi, Bussalla e Novi; i lavori, presto sospesi, vengono ripresi nel 1818 e sono terminati nel 1823: è così possibile ridurre sensibilmente il costo del trasporto tra Genova e la capitale. Restano comunque alti i tempi di percorrenza del tragitto: le vetture postali e le diligence impiegano nel 1824 circa 25 ore per percorrere la distanza tra Genova e Torino con una velocità media di 7 chilometri orari; ancora nel 1840 sono necessarie 24 ore per raggiungere Milano dal capoluogo ligure; assai più lungo è il viaggio delle merci cui occorrono di norma 6-7 giorni per giungere a Torino, 7-8 per arrivare a Milano, e questo quando le strade sono in buone condizioni¹⁸.

Più confortante è il quadro che emerge da un'analisi sulla consistenza della flotta velica mercantile. Le navi iscritte alla direzione marittima di Genova, che copre nell'età della Restaurazione l'arco costiero compreso tra Arenzano e Portofino, sono 682 per 28.779 tonnellate di stazza nel 1816; 487 di esse stazzano meno di 60 tonnellate e possono dedicarsi esclusivamente a una modesta navigazione di cabotaggio, mentre solo 9 superano le 200 tonnellate, essendo dunque in grado di affrontare viaggi di una certa difficoltà. Nel 1831 i velieri registrati nel compartimento marittimo ammontano a 1.354 per un tonnellaggio quadruplicato rispetto al 1816. È evidente dunque l'incremento nel numero delle navi e nelle loro dimensioni, con una conseguente capacità di affrontare rotte più impegnative.

Tabella 2 - *Velieri mercantili iscritti al compartimento marittimo di Genova 1816-1835*¹⁹

	numero	Tonnellate di stazza (migliaia)
1816	682	28,8
1820	968	65,8
1825	1.274	94,5
1830	1.303	113,2
1835	1.503	133,2

¹⁸ G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., p. 49; G. FELLONI, *La rivoluzione dei trasporti in Liguria nel secolo XIX*, in ID., *Scritti di Storia Economica* cit., pp. 882-886.

¹⁹ U. MARCHESI, *L'industria armatoriale ligure* cit., tab. I. La consistenza del naviglio iscritto nei registri del compartimento è sottoposta a periodiche revisioni, in seguito alle quali

È opinabile che tale crescita, in atto a partire dal 1816, sia stata particolarmente favorita dalla politica dei dazi differenziali; in ogni caso questa ha sicuramente consolidato una tendenza già manifesta. Da un lato il fenomeno del potenziamento della marineria genovese si traduce in una ripresa e intensificazione dei traffici e in una loro diversificazione: divengono infatti più numerose le navi che fanno vela verso Gibilterra, Cadice, Lisbona, Porto, per intercettare i traffici oceanici, mentre abituali sono gli arrivi a Genova di bastimenti “sardi” provenienti dai porti del Mediterraneo orientale e del Mar Nero (Alessandria, Smirne, Corfù, Istanbul, Odessa, Taganrog). Dall’altro lato l’accresciuto numero dei velieri e il loro maggiore tonnellaggio implica che siano state investite somme cospicue nel settore dell’armamento marittimo: considerando le radiazioni di naviglio dai ruoli e le perdite dello stesso dovute ai naufragi e stimando in lire 300 a tonnellata il costo medio di costruzione dei velieri è possibile ipotizzare un investimento di circa 30 milioni di lire effettuato nei primi quindici anni successivi alla Restaurazione nel settore della marina mercantile²⁰.

Se nel settore dei trasporti e delle infrastrutture si evidenziano allo stesso tempo arretratezze e segnali di progresso, seppur lento e faticoso, assai meno confortante è l’immagine che offre di sé il comparto manifatturiero. Luigi Bulferetti e Claudio Costantini hanno parlato di « un processo di fossilizzazione delle antiche strutture produttive » della regione e del Genovesato. Il protezionismo sabauda agisce come potente fattore d’immobilismo per le imprese industriali. Nel corso degli anni Trenta risultano occupate nel settore manifatturiero nel circondario di Genova quasi 40.000 persone. Di esse 30.346 sono addette al comparto tessile (3.202 in città, 27.144 negli altri comuni), 1.620 si dedicano alla produzione di capi di vestiario, 1.670 sono impiegati nella metalmeccanica, 1.794 in aziende cartarie e tipo-litografiche. Considerando i soli addetti del settore tessile, di gran

si accerta l’effettiva messa in disarmo di numerose unità. Tali revisioni hanno luogo nel 1816, nel 1826 e nel 1836; in tale anno le unità registrate risultano 1.162 per 107.930 tonnellate, cifre sensibilmente inferiori a quelle, precedenti la revisione, del 1835, ma comunque confermant l’incremento della flotta avvenuto nei due decenni successivi alla Restaurazione.

²⁰ G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., pp. 26-27, 58-63; M. DORIA, *La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell’Ottocento alla prima guerra mondiale*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell’Italia dell’Ottocento*, a cura di P. FRASCANI, Roma 2001, pp. 93-94.

lunga il più importante, secondo stime relative al 1838, 26.938 persone lavorano a domicilio²¹. È dunque un quadro tipicamente preindustriale quello che ci viene proposto dalle rilevazioni statistiche ottocentesche, la cui sostanziale esattezza viene confermata dalle diverse descrizioni dell'epoca e dalla documentazione d'archivio ripresa dalla storiografia economica. Assolutamente eccezionale è la presenza di fabbriche moderne: la sola azienda di una certa importanza è la De Albertis, il cui stabilimento laniero ubicato sul torrente Leira a Voltri dà lavoro a circa 300 operai nel 1840 e risulta dotato di una quarantina di telai e di un centinaio di altre macchine diverse. Nei comparti serico e cotoniero prevale la lavorazione a domicilio nelle aree rurali, organizzata e diretta dai mercanti imprenditori della città. Per quanto riguarda la lavorazione della seta sono presenti nella Liguria marittima piccole filande, che dispongono di pochi fornelli (in genere da 1 a 4) e impiegano una manodopera stagionale. Nella fase della tessitura sono coinvolti nel 1841 1.666 telai: di questi solo una sessantina si trovano in città mentre 1.600, concentrati soprattutto nel Chiavarese, sono mossi a mano da persone, in larga misura donne, che lavorano a domicilio per conto dei mercanti urbani. Analoga la situazione per quanto riguarda la tessitura del cotone: la produzione è organizzata dai "bambagiari", la cui "fabbrica" è un semplice ufficio di commissioni ubicato in Genova; i telai sono dispersi nelle campagne della riviera di Levante tra Genova e Recco.

Negli altri settori permangono metodi produttivi tradizionali che talora non possono evitare il declino di lavorazioni un tempo fiorenti – è il caso dell'industria alimentare, delle paste e delle confetture –, talora sono compatibili con la sopravvivenza di imprese che riescono a imporsi in nuovi mercati. E' quanto accade alle cartiere, la cui produzione era da tempo rivolta quasi per intero al mercato europeo: soppiantata nel vecchio continente dalla carta prodotta in altri paesi europei, la carta a mano ligure è ancora la migliore per il confezionamento delle sigarette americane; l'esportazione verso l'America è più che raddoppiata tra il 1818 e il 1840.

Nel complesso prevalgono dunque le ombre sulle luci: il settore manifatturiero denuncia tutte le sue difficoltà nella ricerca di nuovi assetti organizzativi e di diversi e più ampi spazi di mercato²².

²¹ G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria* cit., pp. 26-29.

²² Per un quadro del settore e della produzione industriale nell'età della Restaurazione vedi L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio* cit., pp. 416-458; sul settore serico

Le precondizioni del cambiamento

Il concetto di accumulazione del capitale inteso come « punto di partenza del modo di produzione capitalistico » è stato imposto da Karl Marx, che riprendeva idee precedentemente enunciate (la “previous accumulation” di Adam Smith) all’attenzione degli storici; la riflessione di importanti studiosi, il riferimento obbligato è a Alexander Gerschenkron, ha consentito di definire meglio il concetto e ha offerto un ventaglio di strumenti analitici, i “prerequisiti”, impiegabili per interpretare i processi di mutamento e crescita di differenti realtà storiche ed economiche. Successivi contributi hanno posto l’accento sul ruolo delle istituzioni nella dinamica dello sviluppo economico²³. Osservare il modo in cui si svolge anche a Genova il graduale processo di accumulazione di capitali, da un lato, e il mutare delle politiche seguite dallo stato sabauda, dall’altro, ci aiuta a spiegare come sia stato possibile superare quella fase di “stagnazione” appena descritta.

Nel panorama non certo brillante dell’economia genovese del primo ventennio successivo alla Restaurazione, le componenti più sensibili e pronte a cogliere gli stimoli provenienti da un sistema che in alcune aree dell’Europa occidentale conosce allora una trasformazione rilevante sono rappresentate dalla marina mercantile e dal settore del commercio marittimo. Dopo il 1836 continua quell’incremento della flotta registratosi già nei decenni precedenti; una crescita nel complesso modesta sotto il profilo quantitativo globale, seguita da una diminuzione determinata dalla revisione del naviglio iscritto effettuata nel 1846, ma accompagnata da un certo irrobustimento qualitativo della flotta stessa (aumento del tonnellaggio medio delle navi e prima comparsa dei piroscafi a vapore).

in particolare vedi P. MASSA PIERGIOVANNI, *Lineamenti di organizzazione economica in uno stato preindustriale. La repubblica di Genova*, Genova 1995, pp. 289-295.

²³ L’analisi marxiana è sviluppata nella settima sezione del libro primo de *Il Capitale. Critica dell’Economia politica*; la riflessione sui “prerequisiti” è proposta in A. GERSCHENKRON, *Il problema storico dell’arretratezza economica*, Torino 1974 (ed. orig. 1962), p. 31 e sgg.; la più nota teorizzazione del ruolo delle istituzioni nell’evoluzione dell’economia è presentata da D. C. NORTH, *Istituzioni, cambiamento istituzionale, evoluzione dell’economia*, Bologna 1994 (ed. orig. 1990).

Tabella 3 - *Navi mercantili iscritte al compartimento marittimo di Genova 1836-1850*²⁴

	Tonnellaggio (migliaia di tonn.)	Velieri (numero)	Piroscafi a vapore (numero)
1836	108,1	1.162	2
1840	123,2	1.277	5
1845	130,9	1.385	8
1850	122,3	1.020	9

A partire dalla seconda metà degli anni Trenta si registra anche una crescita del traffico portuale, che diviene più consistente nel successivo decennio (vedi tabella 1). Osservando la nazionalità del naviglio arrivato nello scalo si può vedere come i bastimenti battenti bandiera sarda raggiungano le 300.540 tonnellate di stazza nel 1837, una punta superata poi solo nel 1851. Sono quindi le navi estere che determinano il fenomeno; il loro arrivo è favorito dalla sospensione dei dazi differenziali, attuata negli anni 1837-1839, e dai numerosi trattati commerciali stipulati in quel periodo dal Regno di Sardegna con altri stati, che prevedono a parità di trattamento la rinuncia alla discriminazione di bandiera²⁵.

I capitali impiegati nella flotta e nel commercio sono ingenti. Per quanto riguarda l'armamento si è stimato che il valore del naviglio mercantile genovese ammontasse nel periodo 1815-1845 a circa 30 milioni di lire; ben maggiore, tenendo conto delle navi poste in disarmo o naufragate da un lato e delle nuove costruzioni dall'altro, doveva essere il volume complessivo dei capitali investiti nel settore, conferito anche da numerosissimi piccoli risparmiatori attraverso il meccanismo dei carati, le quote in cui viene suddivisa la proprietà della nave. Il valore delle merci importate, nello stesso periodo, può essere valutato in una cinquantina di milioni di lire, in 30-35 milioni quello delle importazioni: capitale circolante e non capitale fisso, ma comunque in grado di generare utili. Particolarmente significativo è il peso del commercio di cereali; ai carichi importati a Genova, che tendono ad

²⁴ U. MARCHESI, *L'industria armatoriale ligure* cit., tabb. I-II; G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., p. 889.

²⁵ U. MARCHESI, *L'industria armatoriale ligure* cit., p. 6; G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., p. 877.

umentare dalla seconda metà degli anni Trenta, debbono aggiungersi i trasporti effettuati da armatori e commercianti genovesi senza che sia toccato il porto ligure, in traffici capaci di produrre altro reddito²⁶.

Nel campo delle attività finanziarie, il disastro che si è abbattuto sugli investimenti genovesi tra Sette e Ottocento ha in ogni caso risparmiato somme cospicue in cifre assolute; le ricordate analisi di Giuseppe Felloni valutano in 132 milioni di lire i capitali sopravvissuti alle vicissitudini dell'età napoleonica, in buona misura reinvestiti successivamente ancora in titoli pubblici o in immobili²⁷. Non si possono infine dimenticare, a conclusione di queste considerazioni sulle disponibilità di capitali esistenti a Genova, le osservazioni di Carlo Maria Cipolla che descrive la città come « una specie di immenso forziere, in cui erano “tesaurizzate” sotto forma di oro e di argento ricchezze vistose raccolte ed ammassate nel corso dei secoli»; una ricchezza sottratta per il momento « al normale circuito della vita economica », frutto di una spiccata « propensione al tesoreggiamento », ma pur sempre disponibile all'impiego produttivo qualora ne fosse capitata l'occasione²⁸.

E l'occasione viene favorita dal ripensamento della politica economica del Regno che appare sempre più evidente sul finire degli anni Trenta. Nel 1830 il protezionismo sabauda raggiunge « le sue punte estreme », ma proprio allora diviene più stringente una riflessione critica sulla sua opportunità²⁹. L'essosità dei dazi si rivela scarsamente utile alle stesse finanze statali, ostacolando i commerci; si impone dunque la ricerca di una soluzione che concili in modo più equilibrato gli interessi commerciali e quelli agricolo-industriali. Una prima, modesta, riduzione dei dazi doganali è stabilita nel 1835; contestualmente si susseguono i trattati di commercio stipulati dal regno sardo (se ne contano 26 tra il 1832 e il 1846), che limitano gli effetti delle protezioni tariffarie e dei diritti differenziali sul naviglio. Una diversa considerazione del ruolo e dell'importanza di Genova nell'economia dello stato non è estranea al maturare di questi nuovi orientamenti: nel 1838 soggiorna a Genova Carlo Alberto e si procede a una riduzione del diritto di

²⁶ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., pp. 53-64.

²⁷ G. FELLONI, *Gli investimenti finanziari* cit., p. 490.

²⁸ C. M. CIPOLLA, *Agli inizi della rivoluzione industriale* cit., p. 6.

²⁹ L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio* cit., p. 397.

ostellaggio e alla stipula del trattato di navigazione con il Belgio e di quello di commercio e navigazione con gli Stati Uniti, provvedimenti tutti rivolti a incentivare i traffici del porto genovese. Nel 1841 si conclude un importante trattato di navigazione con la Gran Bretagna, cui segue il trattato di commercio con la Francia. I cambiamenti non si limitano poi alle grandi scelte della politica commerciale ma investono anche il quotidiano operare della pubblica amministrazione se è vero che il console francese a Genova può affermare, all'inizio degli anni Quaranta, che il regime di franchigia carica a Genova di oneri assai modesti le merci e che le formalità burocratiche sono semplici e razionali³⁰.

La volontà di inserire meglio l'economia piemontese in un contesto internazionale in movimento non può dunque prescindere da una maggiore centralità degli interessi economici genovesi nel disegno politico del governo torinese; le istituzioni, con le loro scelte, agiscono così positivamente sull'ambiente locale, incoraggiandone gli elementi più dinamici.

Le novità degli anni Quaranta

Al volgere della metà del secolo è divenuta sempre più vivace la polemica antiprotezionistica del ceto mercantile genovese; di queste opinioni, ormai prevalenti negli ambienti economici cittadini, si fa interprete la Camera di Commercio. Appaiono invece più prudenti, quando non sono addirittura contrari, ad abbracciare il nuovo credo liberoscambista alcuni autorevoli protagonisti del dibattito economico: Michele Cevasco, ad esempio, sembra rimpiangere il vecchio ordinamento corporativo superato dalle Regie Patenti del 1844 e, influenzato verosimilmente dal saggio di Friedrich List, *Das Nationale System der Politischen Oekonomie*, pubblicato nel 1841, auspica un certo protezionismo che favorisca lo sviluppo industriale; Michele Erede, promotore dell'Istituto di Commercio di cui è il primo direttore, si pronuncia apertamente contro il liberismo: nel 1846, in una sua lettera pubblica rivolta a Richard Cobden e comparsa su «L'Eco dei Giornali», egli afferma che «se per free trade si deve intendere libero traffico, io credo che viviate in una curiosissima opinione». Ma si tratta di voci sempre meno ascoltate: nel gennaio 1847, infatti, viene tributata una calorosa

³⁰ *Ibidem*, pp. 399, 411-412; E. GUGLIELMINO, *Genova dal 1814 al 1849* cit., pp. 142-144.

accoglienza allo stesso Cobden, giunto a Genova per parlare di libertà economiche ed esaltare il libero commercio.

Convinti assertori dell'importanza dello sviluppo di Genova in una prospettiva di modernizzazione complessiva dell'intero paese sono soprattutto personalità politiche e intellettuali non genovesi: è il caso di Carlo Cattaneo, di Cavour, di Ilarione Petitti di Roreto, eminente figura dell'ambiente di corte torinese che lungamente discute con Erede sui problemi dell'economia della città ligure; a dimostrare un rinnovato interesse nazionale per Genova, nel 1843 e nel 1845 gli «Annali Universali di Statistica» pubblicano analisi dei traffici portuali genovesi confrontandoli con quelli di Marsiglia, Trieste e Livorno. Ripetutamente sollevata è la questione dei collegamenti ferroviari della città con il suo hinterland: nel 1844 Giuseppe Papa, direttore de «Il Corriere Mercantile», divenuto quotidiano in quell'anno, sottolinea l'urgenza della soluzione del problema; nel settembre 1846, in occasione dell'ottavo congresso italiano degli scienziati, Cesare Cantù prefigura un sistema di collegamenti ferroviari ed economici di Genova con Torino e Milano. In quella sede è resa nota la decisione dello Stato di procedere all'appalto per l'esecuzione dei lavori di costruzione della linea Torino-Genova³¹.

In generale dunque circolano nuove idee che esprimono umori e posizioni sempre più condivisi tra le forze economiche della città, fatte proprie da importanti personalità non genovesi, idee riconducibili a una più moderna visione del ruolo di Genova nel contesto nazionale.

La politica delle infrastrutture e delle opere pubbliche è materia cruciale per valutare l'approccio del governo sabauda nei confronti di Genova e della funzione che alla città è destinata. Sotto questo profilo è possibile apprezzare il cambiamento evidente nelle scelte dello Stato. Dopo il 1815 i lavori pubblici effettuati nell'area genovese riguardano soprattutto le fortificazioni; si spende assai meno per opere civili. Per quanto riguarda le strade si portano a compimento iniziative intraprese in età napoleonica, la costruzione della strada dei Giovi e della litoranea che nel 1828 collega La Spezia a Voltri. Col tempo l'attenzione si rivolge maggiormente a quelle vie di comunicazione essenziali per favorire l'ampliamento dei mercati: se tra il 1816 e il 1823 vengono spese per «nuove strade e ponti in Provincia di Genova»

³¹ *Ibidem*, pp. 150-152, 188; G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., pp. 126-137.

solamente lire 672.898 (210.000 circa delle quali a carico del governo), nel periodo 1831-1846 sono investite dallo Stato per il miglioramento delle strade reali del Genovesato lire 3.282.034 e nel 1846 è prevista, a tale titolo, una ulteriore spesa di lire 1.678.045. Significativo è anche l'importo dei lavori, finanziati da vari enti pubblici, per la realizzazione della strada "Carlo Alberto", che costeggia l'area portuale genovese: tra il 1835 e il 1850 la spesa ammonta a 9 milioni di lire, 3 dei quali erogati al 1846. Analogo andamento mostrano gli investimenti pubblici in opere straordinarie e ordinarie nel porto di Genova, che divengono più consistenti negli anni Quaranta³².

Complessa è la vicenda della costruzione della ferrovia che collega Genova alla pianura padana. Già nel 1826 un gruppo di "negozianti e proprietari" genovesi lancia l'idea di una ferrovia tra Genova e Pavia; il disegno è ripreso nel 1836 dalla costituenda "Società Nazionale della via ferrata Albertina", interessata a una linea che si prolunghi «in caso di convenienza anche a Torino»; vale la pena sottolineare come tali progetti privilegino il collegamento con la Lombardia, tradizionale partner commerciale di Genova, piuttosto che con il Piemonte. Quest'ultima opzione costituisce l'obiettivo della "Società per la ferrovia da Genova al Piemonte e al confine Lombardo", cui partecipano banche e case di commercio genovesi, riconosciuta con Regie Patenti nel 1840. Il costo è inizialmente preventivato in 18 milioni di lire; sale poi a 40 milioni in seguito a varie modifiche apportate al tracciato della linea. Non si è ancora superata la fase progettuale allorché il governo decide di eseguire direttamente l'opera, avviata nel 1846 e completata nel 1853. Al di là del contenzioso che si apre tra lo Stato e l'impresa privata, l'intervento governativo, che si accompagna ad accordi raggiunti con i cantoni svizzeri per il collegamento della linea con la Confederazione Elvetica e la Germania, risulta determinante per la soluzione di un problema di fondamentale importanza per le sorti economiche di Genova³³.

³² G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., pp. 88-90.

Investimenti in opere ordinarie e straordinarie nel porto di Genova (lire)

anni	Spesa complessiva	Spesa media annua
1815-1832	4.730.000	278.235
1833-1842	1.398.400	139.840
1843-1850	4.498.700	562.337

³³ *Ibidem*, pp. 91-92; G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., pp. 165-167.

Nuove iniziative imprenditoriali possono così svilupparsi in un contesto più favorevole e con la consapevolezza di trovare nel governo piemontese un interlocutore attento. Un primo segnale di questo clima mutato è rappresentato dalle vicende della navigazione a vapore. Nel corso degli anni Trenta erano rapidamente falliti alcuni tentativi di avviare linee non sovvenzionate con la Sardegna, Marsiglia e Napoli. Diverso è l'esito delle iniziative promosse da Raffaele Rubattino, protagonista a tutto campo nel settore dei trasporti: nel 1837 egli costituisce, con il concorso di capitali milanesi, la "Compagnia lombarda d'assicurazione marittima"; nel 1839 dispone di due piroscafi; nel 1841, con l'"Impresa Omnibus" garantisce il trasporto pubblico urbano tra Genova e la popolosa e industriale Sampierdarena; nel 1842 inaugura il primo servizio giornaliero di collegamento con corriere a cavalli tra Genova e Milano. Nel 1845 i suoi piroscafi sono diventati sette e assicurano servizi regolari con Marsiglia e altri porti italiani. Nel disegno strategico di Rubattino sono previsti collegamenti con la Sardegna: a tale riguardo, prima dello scoppio della guerra del 1848, egli invia una relazione al principe Eugenio di Savoia Carignano sostenendo la necessità di sovvenzioni pubbliche per l'esercizio delle linee; sulle stesse posizioni si trova la Camera di Commercio di Genova, i cui orientamenti vengono ripresi dalla stampa cittadina. Trattati di fondo dell'azione imprenditoriale di Rubattino, attento a cogliere le opportunità che l'evoluzione della tecnologia offre (in questo caso la progressiva affermazione della navigazione a vapore), sono il suo respiro nazionale – ne sono esempio il teatro operativo cui si guarda e la presenza ricorrente di capitali lombardi nelle sue imprese – e la scelta del governo piemontese come soggetto chiamato a concorrere alla realizzazione dei progetti più ambiziosi³⁴.

Anche nel settore industriale non mancano le novità. È certo vero che le aziende tradizionali mostrano ormai il fiato grosso: la riduzione dei dazi doganali, decisa all'inizio degli anni Quaranta, accentua le difficoltà delle cartiere e in generale di quelle produzioni che fanno ancora largo affidamento sul lavoro a domicilio o sui vecchi metodi di organizzazione del lavoro. Compaiono però sulla scena imprese nuove, tanto nel campo delle *public utilities*, nel 1846 si stipula una convenzione tra il comune di Genova e la

³⁴ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., pp. 70, 122-123; G. GIACCHERO, *Genova e Liguria* cit., pp. 189-192; G. DORIA, *Debiti e navi. La compagnia Rubattino 1839-1881*, Genova 1990.

francese “Compagnie d’Eclairage par le Gaz” per l’illuminazione della città³⁵, quanto nel comparto metalmeccanico. Nel 1845 inizia l’attività la fonderia Pezzi a Cogoleto, che occupa una sessantina di addetti, così come la fonderia Balleydier di Sampierdarena, presente dal 1832. Nel 1846 aprono le officine meccaniche Westermann a Sestri Ponente e la Taylor e Prandi a Sampierdarena³⁶.

Proprio quest’ultima, con la denominazione di Ansaldo, è destinata a diventare la più importante impresa industriale della storia genovese dell’Otto e del Novecento. Essa nasce nel quadro della politica di costruzioni ferroviarie impostata allora, come si è visto, dallo stato sabauda. Nel 1845 Fortunato Prandi, uomo d’affari piemontese che ha trascorso anni di lavoro in Inghilterra, ottiene dal re Carlo Alberto la promessa di un prestito di un milione di lire senza interessi per creare nel regno una grande officina meccanica, che dovrebbe ricevere commesse dalla pubblica amministrazione. Assicuratasi la collaborazione di Philip Taylor, ingegnere meccanico inglese già dirigente industriale in Francia, cui spetterà la direzione tecnica dell’erigenda fabbrica, Prandi individua in un’area sul mare nel territorio del comune di Sampierdarena il luogo adatto per la realizzazione delle officine che avviano, pur tra innumerevoli problemi, la propria attività³⁷.

Numerosi sono dunque gli esempi di competenze tecniche e imprenditoriali che arrivano dall’estero nel quadro di un mercato che si allarga: ormai non è più possibile prescindere da una sempre maggiore apertura internazionale del sistema economico locale per consolidarne i processi di modernizzazione e di crescita.

Di tali processi sono testimonianza evidente i dati relativi ai traffici portuali e alla costituzione di imprese del settore assicurativo: al 1850 si contano a Genova 17 compagnie di assicurazioni, con un capitale che supera gli 8 milioni di lire, tutte costituite o riconosciute dopo il 1842³⁸.

³⁵ Archivio storico del Comune di Genova, Fondo amministrazione comunale 1860-1910, b. 1844/1.

³⁶ L. BULFERETTI - C. COSTANTINI, *Industria e commercio* cit., p. 417 e sgg.; G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., p. 25 e sgg.

³⁷ M. DORIA, *Le strategie e l’evoluzione dell’Ansaldo*, in *Storia dell’Ansaldo*, 1, *Le origini. 1853-1882*, a cura di V. CASTRONOVO, Roma-Bari 1994, pp. 77-80.

³⁸ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., pp. 77-78.

I cambiamenti interessano anche il mondo bancario che poco era mutato nei decenni precedenti. Le banche si reggevano per lo più sui patrimoni familiari dei proprietari, la clientela era locale; accanto ai Monti di Pietà che praticavano il prestito su pegno non esistevano istituti di raccolta del risparmio, né di sconto. La scena era dominata dalle banche private, nel regno si contavano un centinaio di “negozianti banchieri”, comprendendo nel numero anche gli operatori finanziari del settore serico, assicurativo e del sale. Meno di un quinto di tali banche potevano essere considerate case bancarie a tutti gli effetti; tra queste occupavano una posizione di rilievo i banchi Parodi e De La Rue a Genova, con un giro d'affari stimato dal console francese alla metà del secolo in 10 e 3 milioni annui rispettivamente³⁹.

Nel corso degli anni Quaranta cresce la domanda di credito così come quella di moneta. Si accentua l'interesse della piazza genovese per una moderna banca d'emissione, che garantisca il necessario stock di massa monetaria a un sistema più vivace. Nel 1844 nasce la “Banca di Genova”, banca di deposito, sconto ed emissione, dopo che i competenti organismi governativi hanno espresso parere favorevole alla sua costituzione, autorizzata con Regie Patenti come richiesto per le società per azioni dal codice di commercio del 1842. La sottoscrizione delle azioni incontra una positiva accoglienza da parte del pubblico: in poco tempo si raggiungono le 406 domande, provenienti quasi tutte dalla provincia di Genova, per oltre 20 milioni di lire a fronte di un'offerta di 2,6 milioni. Sono presenti tra gli aspiranti sottoscrittori tutti i nomi più noti del mondo commerciale e armatoriale genovese, mentre non compaiono esponenti dell'aristocrazia cittadina. Al 1845 il capitale, che ammonta a lire 4.000.000, risulta ripartito tra 681 azionisti genovesi titolari di 2.450 azioni e 789 dello Stato in possesso delle restanti 1.550 azioni⁴⁰.

La “Banca di Genova” opera anche sulla piazza di Torino, dove non riesce il tentativo di costituire un analogo istituto bancario: vi esercita il risconto di effetti in collaborazione con case bancarie torinesi, in particolare la Barbaroux, mentre diverse banche piemontesi aprono conti correnti pres-

³⁹ *Ibidem*, p. 81; L. CONTE, *La Banca Nazionale. Formazione e attività di una banca di emissione 1843-1861*, Napoli 1990, pp. 24-25.

⁴⁰ G. DORIA, *Investimenti e sviluppo* cit., p. 82; L. CONTE, *La Banca Nazionale* cit., p. 38.

so la “Banca di Genova”: si rafforzano in tal modo i legami tra il mondo degli affari e della finanza genovese e quello torinese ⁴¹.

Nel primo periodo di vita dell'istituto si confrontano due linee: l'una più favorevole a operare in ambito locale e più attenta alla distribuzione di congrui dividendi agli azionisti, l'altra più sensibile all'esigenza di garantire liquidità al sistema economico, anche a prezzo di un certo indebitamento della banca, realizzando pertanto utili inferiori a quelli che si sarebbero potuti ottenere investendo nei titoli più remunerativi. Di tale seconda impostazione strategica, che si afferma, è interprete Carlo Bombrini, direttore dell'istituto: sotto la sua guida la banca estende la propria attività alle principali piazze del paese, interviene a favore del mercato serico, riceve prestiti dalle Regie Finanze nel 1846 e nel 1847 a sostegno della sua azione. Un'ottica dunque “nazionale” ispira le operazioni della “Banca di Genova” che nel settembre 1848, in un momento particolarmente difficile per le finanze pubbliche, per decreto presta allo Stato 20 milioni di lire con emissione di carta moneta non convertibile nel quadro dell'adozione del corso forzoso. Il provvedimento incontra resistenze all'interno del consiglio di reggenza dell'impresa e suscita le preoccupazioni dell'ambiente economico genovese, preoccupazioni di cui si fa portavoce il “Corriere Mercantile”; è però sostenuto con vigore da Carlo Bombrini e ancora una volta la sua posizione, rafforzata dai condizionamenti del quadro politico, prevale ⁴².

Nel corso del 1849 si discute il progetto di fusione tra la “Banca di Genova” e la “Banca di Torino”, che viene portata a compimento nel dicembre dello stesso anno: nasce la Banca Nazionale, con sede centrale a Genova, a sottolineare l'influenza che il capitale genovese ha nel nuovo istituto di credito e di emissione ⁴³.

⁴¹ *Ibidem*, pp. 31-32.

⁴² *Ibidem*, pp. 42-83; su Carlo Bombrini vedi R. P. COPPINI, *Carlo Bombrini finanziere e imprenditore*, in *Storia dell'Ansaldo* cit. Piuttosto critico nei confronti della linea seguita dalla banca è Cavour che, nel gennaio 1848 su “Il Risorgimento”, pur riconoscendo l'aumentato giro d'affari dell'istituto lamenta “l'eccessiva prudenza” che a suo giudizio guida il consiglio d'amministrazione (vedi *Cavour. Scritti di economia 1835-1850*, a cura di F. SIRUGO, Milano 1962, pp. 302-307).

⁴³ L. CONTE, *La Banca Nazionale* cit., p. 99 e sgg.

L'affermarsi di una nuova prospettiva

Il graduale processo di trasformazione e modernizzazione della struttura economica genovese si accompagna, sotto il profilo del mutamento sociale, a un rafforzamento del ceto medio e all'emergere di una borghesia degli affari e delle professioni più consapevole della propria forza e dei propri diritti. Convince dunque l'opinione di Edoardo Grendi che, pur cogliendone la variegata complessità, ritiene il 1848 genovese soprattutto "borghese", di una borghesia economica il cui potere « matura in quella crisi piena di suggestioni politico-culturali: il liberalismo, lo Statuto, la Guardia Nazionale, il Municipio elettivo, il Parlamento, la Lega Doganale, il "mercato lombardo" »⁴⁴. Nel corso di un travagliato biennio si aprono dunque nuove possibilità d'azione politica, che non sono disgiunte da una constatazione obbligata: quella che vede le prospettive di crescita della città necessariamente collegate a un'impostazione "nazionale" dei problemi, che guardi al futuro abbandonando inutili lamentazioni sul ritorno ormai improponibile a un idealizzato passato.

Secondo un calcolo eseguito da Giuseppe Papa, nel 1848 mentre soltanto il 24% di tutte le importazioni genovesi proviene da altri stati italiani e dall'Austria, essendo prevalenti gli arrivi di merci via mare, ben il 70% delle esportazioni dal capoluogo ligure è destinato a tali aree⁴⁵: sono dati eloquenti che dimostrano l'avvenuta integrazione economica della città in uno spazio più vasto, quello dell'hinterland.

Accanto alla percezione del ruolo che Genova è chiamata ad assolvere in un mercato nazionale in formazione, si è evidenziata la funzione positiva che lo stato sabauda è in grado di svolgere nel realizzare gli indispensabili investimenti in infrastrutture: si pensi alle opere portuali o alle linee ferroviarie. Infine è assai stretto il rapporto tra l'azione del governo e alcune delle più significative iniziative imprenditoriali avviate in quegli anni da figure di spicco del panorama cittadino e destinate ad acquisire un'importanza crescente nel tempo: gli esordi della navigazione a vapore con Rubattino, la nascita della moderna industria metalmeccanica con la Taylor e Prandi, la costituzione della Banca Nazionale guidata da Bombrini ne sono gli esempi più noti.

⁴⁴ E. GRENDI, *Genova nel Quarantotto* cit., pp. 319-321.

⁴⁵ *Ibidem* cit., p. 321.

Se da un punto di vista storico politico il 1848-49 rappresenta un momento critico nelle relazioni tra il mondo genovese e il Piemonte sabauda, per quanto riguarda l'economia non modifica certo gli orientamenti della élite degli affari che si sono venuti delineando sulla base di concretissime convenienze. E su questo terreno, che è economico e politico a un tempo, Cavour svilupperà con successo negli anni Cinquanta il suo disegno, con il sostegno della borghesia cittadina cui viene riconosciuto un ruolo certo non secondario nel processo risorgimentale.

INDICE

Albo sociale	pag.	5
Atti sociali	»	13
Statuto della Società Ligure di Storia Patria	»	21
<i>Giulio Firpo</i> , Moneglia alla fine del Duecento. A proposito delle iscrizioni di Santa Croce	»	31
<i>Andrea Zanini</i> , Gio. Tomaso Invrea, un finanziere genovese nella Napoli del Seicento	»	49
IL SECOLO DEI GENOVESI	»	105
<i>Carlos Álvarez Nogal</i> , I genovesi e la monarchia spagnola tra Cinque e Seicento	»	107
<i>Friedrich Edelmayer</i> , Genova e l'Impero nel Cinquecento	»	123
GENOVA 1848-1849: LA TEMATICA LOCALE COME PROBLEMA EUROPEO	»	135
<i>Bianca Montale</i> , Genova tra riforme e rivoluzione	»	137
<i>Danilo Veneruso</i> , Il '48 genovese nel contesto europeo	»	153
<i>Giovanni Assereto</i> , Forme di associazione socio-politica a Genova nel 1848-1849	»	163

<i>Marco Doria</i> , Un'economia in trasformazione tra progetti e realtà. Genova nella prima metà del XIX secolo	pag.	171
<i>Vito Piergiovanni</i> , Lo statuto albertino in Liguria: le lezioni di diritto costituzionale di Ludovico Casanova	»	193
<i>Emilio Costa</i> , Il giornalismo genovese nel biennio 1848-1849	»	217
<i>Giuseppe Talamo</i> , Conclusioni	»	241
UN LIGURE MINISTRO DELLE FINANZE. IL PENSIERO E L'AZIONE POLITICA DI LAZZARO ANTONIO GAGLIARDO (1835-1899), Genova, novembre 1999	»	243
<i>Paola Massa</i> , Introduzione	»	245
<i>Marco Doria</i> , Un liberale tra economia e politica	»	247
<i>Gianni Marongiu</i> , I primi progetti di tassazione progressiva e il genovese Lazzaro Gagliardo ministro delle finanze (1893)	»	281



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