

Paolo Calcagno

## Aiuti di Stato: le misure doganali genovesi a sostegno dell'economia di Savona (1653-1715)

«L'intentione nostra» è quella «di migliorar il stato di cotesta città». Così si rivolgono i Protettori di San Giorgio al Governatore di Savona in data 26 giugno 1654, facendo il punto sui lavori di costruzione di una nuova strada di collegamento con l'entroterra. A chi conosca la tradizionale storiografia savonese può sembrare strano che i genovesi possano aver avuto a cuore – o anche soltanto tenuto in conto – le esigenze della città, e abbiano cercato di migliorarne le condizioni. Eppure ciò si verifica più di una volta nel corso dell'età moderna; in particolare durante la seconda metà del XVII secolo vari fattori convincono la Dominante a sposare una politica di favore nei confronti della città suddita, che si materializza prima di tutto sotto forma di agevolazioni doganali per le spedizioni commerciali da e verso il Piemonte e il Monferrato<sup>1</sup>.

Indubbiamente, i processi di costruzione statale che hanno interessato l'Italia centro-settentrionale tra Medioevo e prima età moderna sono coincisi per molti centri “minori” con un destino di ripiegamento economico; e nel caso genovese lo squilibrio fra la relativa povertà del Dominio da un lato e la ricchezza e la potenza della Dominante dall'altro ha concesso a quest'ultima maggior margine per una netta subordinazione economica del primo<sup>2</sup>. Ciò nonostante, la necessità di incrementare le entrate gabellari e quella di contrastare la concorrenza esercitata dalle *enclaves* costiere del Ponente ligure (Finale, possesso spagnolo; Loano, feudo dei Doria; Oneglia, in mano ai Savoia) innescano a un certo punto un parziale ripensamento della politica economica regionale della Repubblica. Le ragioni del fisco e quelle della lotta al contrabbando si delineano con forza a partire dalla metà del Seicento, e da allora vengono esplicitate nei testi dei provvedimenti assunti in favore del Dominio: il 19 novembre 1659 i «deputati a negotii di S. Giorgio» si portano al cospetto dei Protettori su ordine dei Collegi per dare il loro assenso alla sospensione di tre gabelle che gravano sulle comunità periferiche - «l'additione de soldi 20 sopra ogni barrile d'oleo, l'impositione del peaggio alli bestiami che passano per la strada di Savona e l'impositione de soldi 30 sopra l'estrattione dell'oleo» - e chiariscono che alla base di tale pronunciamento c'è l'intenzione di «restituire alli popoli e al Stato della Serenissima Repubblica quel traffico che per caosa di dette nuove imposizioni si è portato in luoghi non soggetti al Dominio di essa Serenissima Repubblica», e di fare in modo «che le cabelle spettanti alla Casa di S. Giorgio e quelle ancora che spettano alla Camera Eccellentissima che per colpa di detta distrattione di traffico hanno patiti danni rilevanti ripiglino il loro solito introito»<sup>3</sup>.

L'obiettivo che Genova si prefigge, come si vede, non è tanto quello di favorire lo sviluppo dell'economia del Dominio, e di permettere alle comunità di ritagliarsi nuovi e vantaggiosi spazi commerciali, quanto quello di creare le condizioni perché queste ultime – anche in virtù di particolari concessioni – tornino a riallacciare uno stretto legame con il porto di Genova, che nei piani deve diventare il terminale obbligato di tutto il traffico ligure e intercettare il naviglio che traffica ormai regolarmente con i porti franchi di Marsiglia e Livorno. In questa direzione vanno le leggi del 1660 (e successiva integrazione del 1662) e 1695, che rappresentano i due tentativi più organici di raggiungere una nuova integrazione economica del territorio genovese. Nel 1660 «si trattò di ripigliar l'osservanza del divieto generale dell'anno 1440 in forza del quale tutti li vascelli erano tenuti a spedirsi e pagar le gabelle in Genova» - tranne quelli di portata inferiore ai 400

---

<sup>1</sup> Il documento citato è conservato in ASG-2, 500. A mo' di esempio, ricordiamo che a pagina 87 della *Storia del porto di Savona* del Cerisola si fa per l'appunto riferimento al «totale disinteresse della Repubblica verso [lo] scalo» savonese.

<sup>2</sup> Cfr. Assereto 2007, pp. 62-65, e relativa utile bibliografia.

<sup>3</sup> ASG-2, 595.

cantari, che devono farlo a Portovenere se provenienti da est o a Savona se provenienti da ovest. Due anni dopo l'ordinanza viene rinnovata, e si stabilisce – come incentivo – che «sopra tutte le merci e robbe che si prendessero in dogana o in portofranco<sup>4</sup> [a Genova] per uso delle Riviere restasse sospesa l'esigenza delle gabelle alla Riva grossa e alla canna»; lo scopo è anche qui esplicitato: «portare tutto il barcareccio delle Riviere a provvedersi in questa città et in questo portofranco e tralasciar di andar a Livorno et altrove». Ma, come spiega una relazione dei Protettori di San Giorgio del 20 luglio 1663, la disposizione solleva «grandissime esclamazioni» in tutto il Dominio, «e massime di quelli che sono più lontani dalla città, non potendosi ridurre a dover dappo che hanno comprato le robe, merci e vettovaglie che li abbisognano in Livorno et in Provenza portare e spedir in Genova», se non esponendosi a un «gran disturbo, travaglio e spesa, sì per la lunghezza del viaggio sì ancora perché li tempi cativi che molte volte li sequestrano in questo porto, e le ordinarie difficoltà che si hanno nelle spedizioni, li causano tali dilazioni che li fanno molte volte consumar il capitale non che gl'utili del negozio»<sup>5</sup>.

Un'ondata di proteste solleva anche la decisione del 14 maggio 1695 di aumentare il coefficiente d'imposta a Portovenere (dove prima si pagava il 7% «indifferentemente sopra ogni mercanzia che s'introduca in tutti i luoghi delle Riviere fino a Noli esclusivamente») e di «minorarlo» a Genova, dove il peso delle imposte è molto maggiore («7 per 100 tra caratti e dritti, tre alla riva, 17:1 per 100 sopra le robbe soggette a canna, 15:14:5 sopra i salumi oltre soldi 2:2 sopra ogni cantaro d'essi»), evidentemente per attirare quel «barcareccio nostrale» che va a provvedersi a Livorno e denuncia a Portovenere senza poi passare per Genova. Il tutto è finalizzato a procurare vantaggi alla città Dominante: «il continuo concorso» che vorrebbe produrre la misura «porterebbe col augumento del traffico maggior utile a mercadanti di questa piazza con la più abbondante missione a medesimi delle merci, maggior consumo alle gabelle de viveri e commestibili, smaltimento alle botteghe di provvigioni particolari per gl'habitanti di detti luoghi e qualche emolumento maggiore alla gabella dell'ancoraggio»<sup>6</sup>. La strategia di Genova, però, non paga: nella citata relazione del 20 luglio 1663 si certifica che dal 1° gennaio al 30 giugno 1662 – quando ancora le vecchie disposizioni del 1440 non erano state «rispolverate» – nelle Riviere la gabella del grano («comprese etiamdio le vettovaglie prese in questa città et in questo porto») ha riscosso 4.921 lire in più rispetto all'analogo periodo 1° gennaio-30 giugno 1663; mentre l'introito della gabella dei carati è passato da 12.462:7:6 lire («comprese le spedizioni state fatte in dogana et in portofranco») a 9.706:6:4 lire – tanto che alla fine si decide di dare facoltà ai Collegi di sospendere la legge.

Ecco già delineate alcune delle caratteristiche salienti del «liberismo» genovese: difesa ad oltranza dell'emporio cittadino, motivazioni fiscali preponderanti rispetto a quelle economiche (o comunque le seconde considerate strumentali alle prime), politica di riduzione dei dazi selettiva e restrittiva – per cui si tenta di attirare su Genova quelle merci che hanno concrete alternative di sbocco, mentre quelle che sono destinate obbligatoriamente a venirvi non necessitano di interventi di stimolo<sup>7</sup>. Resta il fatto che, seppur niente affatto disinteressato e innescato da un preciso movente di concorrenza commerciale, qualche aiuto alle comunità periferiche viene dato; e in questo problematico XVII secolo si apre una «stagione della collaborazione» tra Genova e il proprio

---

<sup>4</sup> Sul portofranco genovese, decretato nel 1590 per le sole vettovaglie in occasione di una grave carestia ed esteso alle altre merci – con il nome di «portofranco generalissimo» - nel 1606, cfr. Giacchero 1972 e il più recente Piccinno 2000.

<sup>5</sup> ASG-8, 1044. Inoltre c'è da tener conto del fatto che a Livorno, dove «abbonda sempre ogni genere di merci», «fanno le compre ordinariamente a prezzi più dolci»; e che «dovendo il barcareccio per sostentarsi far noli, traffichi e viaggi per tutte le parti [...] non li torna a conto quando hanno venduto o consignato le robbe che portano a Livorno et altrove restar vuoti ma bensì impiegare il denaro o far permutate delle robbe e merci per far nuovi noli e nuovi impieghi con qualche utile».

<sup>6</sup> ASG-8, 1050. La legge è «duratura [...] fino ad anni cinque», e allo stesso modo palesemente mirata «acciò i popoli di sopra accennati [cioè i rivieraschi] declinino dal commercio straniero che hoggidi frequentano e si portino a frequentare quello della presente città».

<sup>7</sup> Grendi 1976, pp. 173-174.

Dominio che ha per protagoniste le città di Savona e La Spezia. Ma mentre il progetto di portofranco alla Spezia per ostacolare Livorno viene preso in considerazione senza la necessaria convinzione – e le uniche misure che vengono adottate, fra 1652 e 1655, riguardano il sostegno alla costruzione di una nuova strada di collegamento con Parma e la concessione (con relativa esenzione fiscale) di due fiere – l’opzione savonese raccoglie un’adesione più ampia, e la città è fatta oggetto a partire dal 1653 di una serie di agevolazioni miranti a farne la “scala” privilegiata per i traffici commerciali fra il Ponente ligure e il retroterra piemontese e monferrino<sup>8</sup>.

Certo, niente di paragonabile a quanto stabilito per alcuni porti italiani dai relativi centri politici dominanti. Centri che – come Roma – magari non hanno una proiezione marittima, e la cui politica economica nei confronti del territorio è quindi influenzata da fattori completamente diversi rispetto a quelli del contesto genovese. Per il servizio che può rendere alla città di Roma, Civitavecchia ottiene fin dal 1630 un regime di franchigia, ricevendone indubbi benefici: la media mensile degli ancoraggi sale dai 37 negli anni esaminati dalla storiografia per il XVI secolo ai 73,5 del secolo successivo e ai 128 del Settecento, con un orizzonte commerciale che spazia dall’Inghilterra a Smirne. Anche ad Ancona il portofranco decretato nel 1733 funziona, e ad attestarlo sono i dati del movimento portuale, con una forte capacità di attrazione nei confronti delle marinerie nordiche (77 imbarcazioni su 146 nel 1735)<sup>9</sup>. Tutto ciò a vantaggio di chi? Di pochi spedizionieri, che si arricchiscono affittando magazzini e offrendo provvigioni mercantili, senza però significative ricadute sul tessuto socio-economico di queste città. Nel caso di Civitavecchia è stato ben spiegato come manchi per tutto il corso dell’età moderna un “commercio attivo”, tanto che le navi normalmente ripartono con materie prime o prodotti alimentari, e alla fine del XVIII secolo ci si accorge che non ci sono «case di grossi capitali per far commercio d’arbitrio, per compagnie di negozio e per instabilirvi dei banchi»; di Ancona si è evidenziata la mancanza di un buon tessuto artigianale e la debolezza degli investimenti agricoli, che relegano la città «ai margini dello sviluppo, lontana dalle grandi rotte, imbrigliata negli angusti schemi sociali ed economici di uno degli Stati più arretrati dell’antico regime». Non troppo diverso il caso di Trieste, per la quale fin dai primi anni del XVI secolo l’Impero pensa a provvedimenti miranti a favorire l’afflusso di mercanti provenienti dalla Germania meridionale, e che nel 1719 (al pari di Fiume) è beneficiata da un provvedimento di portofranco: pure qui fino all’Ottocento inoltrato si sviluppa un «traffico commerciato» per conto terzi, costituito in buona sostanza da un’«attività di intermediazione fra produttori e acquirenti di paesi lontani»<sup>10</sup>. E non a caso, là dove queste misure vengono prese all’interno di uno Stato la cui Capitale è una città portuale i contrasti sono più forti: a Messina il portofranco è promulgato dai dominatori austriaci nel 1728, poi riconfermato dai Borbone nel 1735, e fin da allora inizia ad essere considerato dannoso per il commercio dello scalo palermitano, al punto che su istanza dei responsabili della dogana il tribunale del Real Patrimonio (di Palermo) assume delle decisioni che intaccano alcune delle prerogative dei messinesi<sup>11</sup>.

Savona ha un destino radicalmente diverso: nonostante le citate agevolazioni doganali per le merci in transito da e verso il Piemonte e il Monferrato, non riesce a decollare, né esse riescono a farne di nuovo un vero emporio mediterraneo; e negli anni più stentati del difficile secondo

---

<sup>8</sup> Assereto 1999, p. 166; Id. 2007, p. 165; Giacchero 1951, pp. 59-71; Id. 1972, pp. 270-271; Cevini 1984, pp. 199-200, 202 e 204.

<sup>9</sup> Strangio 2006, pp. 762 e 767-768; Attuoni 1958, pp. 31-34 e 47-48; Pavia, Sori, 1990, p. 35.

<sup>10</sup> Attuoni 1958, pp. 49 e 52-54; Pavia, Sori 1990, pp. 35-36; De Rosa 2004, pp. 104-105; Basso 2008b, p. 171. Lo stesso Attuoni – che scrive appunto a metà del Novecento – afferma a p. 71 che «in sostanza fino all’alba del nostro secolo in Civitavecchia poche furono le attività artigiane». Ad Ancona è stata affibbiata la pregnante definizione di «*gateway-city*, subordinata alle necessità e alle convenienze di importazione e esportazione delle economie emergenti del Nord Europa» (Pavia, Sori 1990, p. 163). Per quanto riguarda Trieste, è invece forse il caso di precisare che complice lentezze burocratiche, incertezze nei lavori al porto e alle vie di comunicazione e una non entusiastica riuscita del progetto di istituzione di una «Compagnia orientale» i risultati non sono immediati, e per un rapido decollo dell’emporio occorre attendere il periodo di co-reggenza di Maria Teresa e Giuseppe II (1765-80) (Godoli 1984, pp. 41-55 e 60-61).

<sup>11</sup> Bottari, Chiara 2009, pp. 51 e 55.

Seicento la città accentua ancor di più la sua vocazione manifatturiera, mentre si produce uno scollamento definitivo fra un non solidissimo ceto mercantile proiettato ancora sul porto e il gruppo dei maggiorenti che controllano l'amministrazione locale, maneggiano a loro piacimento le casse comunali e hanno ormai voltato i loro interessi verso la terra. A gettare uno sguardo attento sulla città in questo periodo è la Casa di San Giorgio – la cui documentazione useremo abbondantemente – questa peculiare istituzione che ha istituito fin dal XV secolo un *Officium caratorum*, il quale si informa sulle attività economiche di Genova e del suo territorio, e dispone di una serie di strumenti conoscitivi superiori a quelli di qualsiasi privato o compagnia, capaci di ragguagliarla circa l'economia regionale e l'andamento della congiuntura internazionale<sup>12</sup>.

1. Per il Ponente ligure gli anni a cavallo di metà Seicento sono decisivi sul piano dei rapporti economici e fiscali con il centro di governo. Fra il 1646 e il 1650 i Protettori di San Giorgio siglano una serie di contratti con le comunità rivierasche che prevedono la possibilità di introdurre ed estrarre merci esentasse in cambio di un *forfait* annuale: 200 scudi d'argento Dianio (7 febbraio 1646), 125 Pietra (23 gennaio 1648), 100 Taggia (22 gennaio 1649), 25 Laignueglia (15 luglio 1649), 275 Alassio (22 dicembre 1649), 25 S. Stefano (22 gennaio 1650), 200 Sanremo (7 aprile 1650), 50 Cervo (20 luglio 1650)<sup>13</sup>. Queste somme sono il risultato di una contrattazione fra la comunità decisa a strappare un accordo favorevole e la Casa che vuole assicurarsi un gettito garantito, ma devono anche riflettere un effettivo volume d'affari; nonostante questi accordi, però, negli scali più importanti si continuano ad inviare appositi Commissari, i quali ogni mese trasmettono ai Protettori il resoconto delle spedizioni in entrata e in uscita, verosimilmente per accertarsi che non si registri un incremento commerciale tale da richiedere la revisione delle condizioni pattuite. E se la politica dell'«incavezzamento» con le località ponentine prosegue per lungo tempo non è solo perché alcune di esse godono di particolari privilegi nei confronti di Genova (come nel caso di Sanremo), quanto perché questi scali non rappresentano un pericolo, essendo collegati con l'entroterra da percorsi tortuosi e difficili, e avendo come unica opzione quella del trasporto marittimo su commissione per conto di altri porti (fra cui quello savonese)<sup>14</sup>.

Diverso il discorso per Savona: se il contratto più oneroso (quello di Alassio) non supera le 1.400 lire genovesi, in darsena il Commissario della dogana introita annualmente in questo periodo più di 3.000 lire solo con la gabella dei carati. Savona è la maggiore città del Dominio, separata dalle regioni interne dal giogo più basso dell'Appennino ligure, dotata di attrezzature portuali che le consentono una maggiore ricettività marittima e di un tessuto manifatturiero stabile e con effettivi margini di crescita. Non stupisce affatto che nel 1664, a fronte della richiesta dei savonesi di abolire la gabella della Riva grossa – che assicura anch'essa un introito oscillante intorno alle 3.000 lire – i Protettori osservino che, sebbene «nel rimanente delle Riviere [da] gran tempo [...] è andata in disordine et obliuione» e non si paghi, «per la città di Savona si continui ad essigere». Per gli stessi motivi, nel caso savonese non è proponibile una soluzione sulla falsariga di quelle prese per le comunità rivierasche: chiamati a valutare se «tornasse in beneficio delle Compere vendere l'introito della città di Savona e dogana di essa città», gli «Illustrissimi della mattina» (organo collegiale interno alla Casa) calcolano che le gabelle di grascia, carati, soldi 20 e grano hanno assicurato nel quinquennio 1665-1669 un ricavo generale di 67.242:15:3 lire – contro una spesa per funzionari e guardiani di 10.870:19 lire – e suggeriscono pertanto caldamente «che non si venda l'introito della città di Savona» e si continui a riscuotere le imposte come in passato<sup>15</sup>.

Le caratteristiche della città ne fanno però al tempo stesso il luogo più adatto sul quale concentrare gli sforzi in materia di incentivi doganali, sempre nella doppia ottica della lotta al contrabbando delle *enclaves* e del risanamento delle casse dello Stato e di San Giorgio. Fra gli scali

---

<sup>12</sup> Heers 1991, pp. 96-97.

<sup>13</sup> ASG-2, 500. Cfr. anche E. Grendi 1986, p. 1027, e Id. 1993, p. 93.

<sup>14</sup> Presotto 1967, p. 153.

<sup>15</sup> ASG-2, 578 («Esposizione [dei Protettori] da portarsi a Serenissimi Colleggi sopra le richieste della città di Savona et ampliatione del traffico nel Stato», 5 maggio 1664) e 592.

concorrenti il più temibile è quello del Finale. Già nel 1638 la pubblicazione di una grida genovese relativa alla «nova impositione del peaggio» fa scattare la raccomandazione degli Anziani nei confronti del procuratore a Genova, incaricato di informare i Collegi che «le terre delle Langhe [che] hanno sentito questa gravezza hanno abbandonato questa città con rivoltarsi altrove e massime verso Finale». Nell'«istruzione» rilasciata a Nicolò Gavotti, Giuseppe Maricone e Giovanni Battista Cattaneo, inviati a Genova alla fine del febbraio 1642, si caldeggia «che le barche e vasselli che eccedano la portata di cantara quattrocento [...] possino venir a drittura in questa darsena senza licenza» e in deroga ai regolamenti doganali, in modo da evitare che molti di essi «noleggiati da Livorno et altre parti per il Finale va[dano] a drittura in detto logo senza toccar in Genoa». In una lettera savonese del 20 febbraio 1643 si afferma addirittura che «qui è perso affatto il traffico del Piemonte, ché tutto cala al Finale». E nel 1644 un aumento alla gabella sui formaggi provoca l'invio di un nuovo «oratore» che mette in allerta contro i «vascelli che fanno il traffico da Livorno» verso Finale e Loano. Infine, alla vigilia delle concessioni doganali del 1653, pare che l'imposizione di un balzello di 45 soldi per ogni barile d'olio destinato fuori Dominio abbia definitivamente sancito il sorpasso dell'*enclave* spagnola (dove non si paga gabella alcuna): il 9 settembre gli Anziani certificano che Loano e soprattutto Finale «diffondono più di 16.000 barrili l'anno nel Piemonte, Langhe et altri loghi», mentre i mercanti locali che prima «ne mandavano in Piemonte e Langhe chi cinque cento e chi più barrili, [...] adesso non arrivano a dieci barrili»<sup>16</sup>.

Da Finale passa una porzione significativa del traffico di transito tra la Liguria di ponente e il Piemonte sud-occidentale: lo dimostra il fatto che nel 1649 l'impresario della «condotta delle mercanzie et grani di Piemonte a Savona», Giovanni Alberto Del Bono, si interessi all'appalto del dazio di Carcare e Calizzano, le tappe obbligate dei collegamenti fra Finale e l'entroterra. Per di più, negli anni Quaranta si hanno notizie di «forzature» da parte dei gabellieri delle due località della valle Bormida nei confronti dei mulattieri in arrivo da Piemonte e Monferrato, costretti a «piegare al Finale» con la loro merce «se ben incamminata per altro a Savona»<sup>17</sup>. In realtà, molti di questi negozi di contrabbando sono fatti proprio con la piazza savonese, talvolta con il sostegno finanziario degli operatori commerciali della città: quando nel gennaio 1637 il Governatore di Savona scrive che occorre liberare dal bando il feudo finalese perché la peste ha cessato di mietere vittime e «no' vedo che vi sia di male», ammette implicitamente che la città non può rinunciare ai contatti commerciali con il Marchesato; e in una relazione diretta ai Collegi (20 novembre 1675) i Protettori avranno a dire che i natanti del Finale smaltiscono nel Dominio genovese «salumi, sode et altre mercantie» acquistate fuori dai confini della Repubblica, «e questa sorte di traffico è da loro particolarmente praticata nel territorio di Savona, Albisola e Celle»<sup>18</sup>.

Da parte sua, Savona ha degli oggettivi problemi. In particolare, tutto il secondo quarto del secolo XVII non è particolarmente felice per la comunità savonese. Per il bilancio comunale ha rappresentato un vero e proprio salasso la guerra contro il duca di Savoia del 1625, in occasione della quale sono stati spesi molti soldi «in bastimenti necessarij all'alloggio» (60.000 lire), per le fortificazioni cittadine e portuali (144.000 lire) e per «tasse o sussidij dati [...] per li presenti

---

<sup>16</sup> ASS-1, 141 (cart. 184) e 142; cfr. Assereto 2007, pp. 173-174 (ma anche ASG-2, 517). A conferma della centralità dell'artigianato, nella lettera del 18 febbraio 1638 gli Anziani precisano che «hanno fatto comparsa li consoli di tutte l'arti et hanno esclamato che questa impositione è la ruina della città e delli artigiani, in particolare per il mancamento del traffico». Il dazio sarà poi sospeso in estate. Allo stesso modo nel 1644 si scrive al procuratore a Genova Giovanni Battista Pavese che i savonesi «non sanno ove più aggirarsi» di fronte al proliferare di «gabelle e carrichi», e «gran parte [di loro] come cassari, fornari, filatori et altri cittadini anche qualificati sono andati ad habitare altrove, e troveranno più dovizioso un Loano et un Finale che la lor patria di Savona che si va spopolando».

<sup>17</sup> Cfr. Calcagno 2011, pp. 85 e 181.

<sup>18</sup> ASG-7, 43; ASG-10, 12. Anche dalle fonti notarili giungono conferme: il 16 dicembre 1611 lo speciale savonese Alessandro Chiarella depone di aver «ricevuto in lo luogo del Finale barrili cinquanta quattro pieni di mele dove da giorni in qua son stati comprati in lo luogo di Ceva a nome e de propri denari suoi, e da Ceva conduti in Finale come sopra da Nicola Boca di Ceva» (ASS-4, Gerolamo Belloro 732); il 12 gennaio 1651 Bernardo Micone «civis Genue habitator Finarii» dichiara di aver ricevuto dal «Magnifico» Lodisio Multedo di Savona 14 doppie d'oro della stampa di Spagna «ad negociandi pro menses sex proximos venturos [...] in dicto loco Finarii» (ASS-4, Leonardo Siri 1534).

maneggi d'armi» (258.000 lire). Altre uscite impreviste in occasione della pestilenza del 1631-32 (che interessa il Finalese, mentre sfiora soltanto la città) e per costruire i granai pubblici (in tutto 60.000 lire)<sup>19</sup>. All'epidemia segue l'anno dopo una carestia (e la gabella della macina fa registrare una perdita di 10.000 lire fra 1630 e 1634). Negli anni successivi le potenze europee non depongono le armi, e Genova deve tenere alta la guardia. La situazione internazionale pare avere delle tangibili ricadute sulla vita economica locale: «il negozio e traffico per le guerre [è] quasi per la maggior parte estinto, [...] ché molta differenza regna dall'azende d'hoggi de cittadini da quelle delli anni antepassati» - si legge nell'istruzione rilasciata al procuratore Lorenzo Cuneo nell'ottobre 1638; in quella di Giovanni Battista Pavese, inviato a Genova l'anno dopo, si fa riferimento al «mancamento del traffico che ogni giorno sminuisce per questi tempi di guerra» (senza contare che nel settembre di quel 1639 ci si lamenta con il Governatore per «la grandine e la gran sicità che nel presente anno han percosso così gravemente le terre de cittadini che li ha levato il raccolto del vino»); e in una lettera spedita dagli Anziani al governo il 28 maggio 1644 si evidenzia la necessità di trovare misure per arginare la crisi economica («la pratica del traffico» è «principalissima»), nel frattempo aggravatasi fino al punto che «li giorni di lavoro paiono festivi», anche per via della proibizione fatta ai mulattieri piemontesi di scendere in città (che «finirà di dar il crollo alla città»)<sup>20</sup>.

Come se non bastasse, il fisco della Dominante si fa in questi anni più esoso. Prima è la volta di un donativo di 60.000 lire «per essentarsi dalla tassa dell'uno per cento»; poi si pagano altre 46.000 «per liberarsi dalla tassa delle nuove mura di Genoa» - tutto perché il ceto dirigente non vuole assumere su di sé oneri fiscali, come accadrebbe se si ricorresse a un'imposta diretta basata sulla proprietà immobiliare. Ci sono inoltre da affrontare le spese di armamento di due galee per conto dell'apposito Magistrato genovese (e se ne vanno altre 100.000 lire). La sorte avversa colpisce duramente in data 7 luglio 1648, quando scoppiano più di 1.000 barili di polvere da sparo conservati in una torre del castello di San Giorgio, non lontano dalla porta del Molo, che si portano via un terzo dell'abitato e provocano un migliaio di morti (particolarmente colpita la corporazione dei bottai); mentre nei due anni successivi l'epidemia di tifo petecchiale che colpisce la Liguria uccide circa 1.500 persone<sup>21</sup>. Da ciò sarebbe derivato un sensibile collasso demografico e un peggioramento delle condizioni economiche della città. Ecco alcuni dati: secondo un documento del 1651, la spesa pubblica ammonterebbe a lire 66.000 annue (di cui 34.000 destinate a pagare gli interessi ai «luogatari»), ma è coperta dall'introito delle gabelle solo nella misura di 2/3, mentre per il rimanente si deve ricorrere al prestito ad interesse, innescando una pericolosa spirale di indebitamento. In una lettera del 6 giugno 1652 si fa riferimento al «gran discapito che han fatto le gabelle di lire 14.000 dal 1649 in qua, oltre il Magnifico officio de fondachi, che pure sta con una perdita di 7 o otto milla l'anno»; «son mancate l'aziende e più di due milla persone, [...] così che vengono indebolite le gabelle et introiti pubblici» - fa eco un'altra lettera (9 dicembre 1651). Iniziano al tempo stesso a circolare preoccupanti voci sulla presunta fuga dalla città di attività artigianali di grande rilevanza, sulle quali si è basata la riconversione cinquecentesca: sono gli stessi consoli dell'arte dei filatori a rivolgersi ai Conservatori del mare genovesi per denunciare Giacomo Rapallo e Gerolamo Allegro «fillatori di Savona, i quali novamente si son trasferti nel luogo d'Arenzano a

---

<sup>19</sup> Monti 1968, p. 252. Sulle vicende belliche si può agevolmente consultare Bitossi 2003, specie pp. 433-438. In occasione della guerra savoina altre 150.000 lire sarebbero state impiegate per «ripari del porto». Nonostante a Savona non si verificassero scontri, la guerra ha ugualmente ripercussioni demografiche, se «gran moltitudine di persone delle Riviere circonvicine [...] ivi si ritirarono per la loro salvezza, e per così gran calca di gente s'attaccarono infermità maligne per le quali si smembrò poco meno della quarta parte de cittadini migliori» (ASS-1, 141 [cart. 184]).

<sup>20</sup> ASS-1, 141 (cart. 184).

<sup>21</sup> Secondo un'«informazione» consegnata al Governatore della città Carlo Centurione nel giugno 1654 le perdite per via dell'incendio delle polveri e delle «influenze in appresso seguite» sarebbero state 2.500. Stime su morti e danni alle cose per via dello scoppio delle polveri in Ricchebono, Varaldo 1982, p. 46 (con indicazioni bibliografiche); più nel dettaglio va Gallotti 2003. Sull'epidemia di tifo si veda Cipolla, Doria 1982.

lavorare e fabricare gumene e sartie ad istanza di Michele Scasso», a sua volta ex-cittadino savonese<sup>22</sup>.

La prima volta in cui da Savona giungono proposte per rianimare l'economia cittadina e combattere la concorrenza degli scali limitrofi sottratti alla giurisdizione genovese è nel marzo 1626 (a conferma di una accresciuta percezione del rallentamento della vita economica in coincidenza con la guerra savoina). I procuratori Giovanni Battista Riario e Nicolò Gavotti ritrovano al primo punto della loro «istruzione» la questione della «conservazione della darsena, in la quale consiste il mantenimento de [...] quello traffico che è in città», fondamentale al fine di frenare l'emorragia demografica («parte della nobiltà si trova habitar Roma, Napoli, Milano e Sicilia, e li mercanti et artista in Sicilia, Finario, Monferrato et altri paesi et domini alieni»); e per non «render grasso, abondante e pieno di trafichi il Stato de Finale, Livorno et altri lochi forastieri vicini» - con ovvio riferimento a Loano e Oneglia - si chiede di poter ricevere anche le imbarcazioni di stazza superiore ai 400 cantari (come verrà fatto successivamente nel 1642, vedi sopra), «ché in questa maniera le gabelle de Genova no' ne perderiano e li cittadini si manteniano in patria». L'altro tasto sul quale si batte è quello delle fiere di merci: tramite Giulio Gavotti, Giovanni Paolo Gentile e Giovanni Battista De Lorenzi nel luglio 1648 si auspica che in occasione delle quattro fiere cittadine - che si tengono «nelle festività di Nostra Signora nelli mesi di febraro, marzo, agosto e settembre» - si sospenda l'esazione delle gabelle «per introdurre il traffico del Piemonte e Langhe, con rappresentare a' Serenissimi Collegi che questa sarebbe la strada più potente per ingrandire la città e levar il traffico al Finale e Loano»; e torna sull'argomento qualche anno dopo Francesco Sacco, che è inviato a Genova nel luglio 1651 per chiedere «licenza di far per l'avenire due fiere con salvo condotto a quelli che vengano alla città sì per le loro persone come per le robbe e bestiami, e questo per giorni quindici di marzo e 15 d'agosto». In quello stesso 1651 (istruzioni del 27 ottobre) altri due inviati richiamano l'attenzione sull'importanza di riottenere la «condotta del sale al Piemonte», al momento dirottata su Borghetto e Ceriale; e suggeriscono l'adozione di una tariffa doganale moderata (20 soldi) «per ogni collo [da 9 rubbi] di robbe e merci che dovessero essitarsi [...] tanto per via di mare come per via di terra»<sup>23</sup>.

Qualche concessione viene fatta già nella prima metà del secolo. Il primo provvedimento è preso nel 1613, quando viene concesso «il porto franco delle merci che scendono dal Piemonte per transito»; ma deve trattarsi di un privilegio isolato e circoscritto nel tempo, poi non più rinnovato. Con lettera del 1° giugno 1644 il procuratore Giovanni Agostino Crema informa gli Anziani della «concessione fattasi da codesti Illustrissimi di Santo Georgio del porto franco per li vascelli che vengono di Levante di portata di cantara 1.200» (ma anche questa è misura temporanea, visto che lo stesso Crema viene rimandato a Genova nella primavera dell'anno successivo per farne nuovamente istanza). I «nuovi capitoli del portofranco» sono in effetti pubblicati a Savona il 19 giugno 1646, dopo mesi di pressioni, ma appaiono subito «limitati» da stringenti misure in merito alle porte per le quali occorre far passare la merce in arrivo via mare o via terra e alle strade che devono prendere i mulattieri che assicurano i collegamenti con il Piemonte; senza contare che il 20 giugno viene emanata una grida che intima a tutti coloro che posseggono «panni, tele et altre robbe che restano soggette al bollo» di presentarsi in dogana per la relativa denuncia entro otto giorni: come avranno a commentare a caldo gli Anziani savonesi in una lettera datata proprio 20 giugno 1646, «veramente la città credeva con la concessione del porto franco haver ottenuto il suo sollievo e che esso dovesse crescer con beneficcio di tutti», invece «non solo non vi confluirà il negocio ma svanirà etiamdio quel poco che vi è», specie per via delle gravi «pene di confiscatione di robbe, perdite di animali per

---

<sup>22</sup> ASS-1, 141 (cart. 184) e 142. Bisogna accogliere queste cifre con grande cautela, perché spesso pretestuosamente manipolate per sollecitare un intervento da parte del governo centrale: tanto per fare un esempio, in una successiva lettera del 4 settembre 1652 - forse per una svista - il danno arrecato dalla crisi demografica all'ufficio dei fondachi del vino sarebbe ammontato a 6.000 lire, e non più a 7-8.000 lire. Insieme al Rapallo e all'Allegro starebbero «per imponere la dett'arte [dei filatori] in detto luogo d'Arenzano» anche i maestri Giovanni Battista e Michele Agnese.

<sup>23</sup> ASS-1, 141 (cart. 184) e 142. Le agevolazioni daziarie - che saranno poi concesse nel 1653 - sono già state oggetto di discussione a febbraio (cfr. Assereto 2007, p. 174).

ogni picciol mancamento che accidentalmente seguisse». Come sempre, chi deve pagare è allergico ai controlli, mentre chi deve riscuotere tiene «aperte strade per far apparire li delitti dove non ve ne [sono]»<sup>24</sup>.

Qualcosa si muove anche per quanto concerne le infrastrutture. Nel 1606 si inizia a progettare l'«accomodamento» della strada che collega Genova a Savona – sullo slancio della costruzione di un'analogia strada appena ultimata lungo la Riviera di levante – e per finanziare l'opera il 20 gennaio 1607 si impone un pedaggio «sopra tutti li bestiami che vengono e passano sopra detta strada e godono di essa». Queste misure fiscali hanno valore per 10 anni, ma evidentemente in seguito non si rivelano sufficienti per fare manutenzione, dato che il 23 febbraio 1627 si constata che la strada è «guasta» (e si torna a rilevare la stessa cosa nel settembre 1647). Sempre nel 1647 gli Anziani della città riflettono sulla necessità di «acconciar le strade che vanno alli Giovi et a Ferrero, acciò li mulattieri possino commodamente venire alla città con loro vettovaglie», e incaricano il procuratore Giovanni Giancardo (15 dicembre) di domandare alla Camera di governo un sussidio di 2.000 lire<sup>25</sup>. Altre speciali concessioni fatte a privati vanno chiaramente a beneficio della città: come quella del 1650 (poi rinnovata il 28 giugno di due anni dopo) in favore del piemontese Giovanni Battista Libera, che è autorizzato a condurre via terra da Savona a Lione e «da Lione col ritorno» le «sete et altre merci» (seta grezza all'andata e panni serici al ritorno), con esclusione delle «infrascritte merci sotili, cioè visetti, grisselle, filo, Bruges, Cambrai, tele Olande et a bastone»<sup>26</sup>.

2. Finalmente si arriva alle misure del 1653. Qualcosa nell'aria c'è già nel 1651: «si è presentito che l'Illustrissimi Protettori di S. Giorgio stiino in procinto di far qualche agevolezza di franchiggia a quelli vascelli che sbarcassero le loro merci nel golfo della Spezza, Vado o in la città di Savona», viene scritto nelle «istruzioni» per Pietro Cortino e Camillo Gavotti inviati a Genova a gennaio. Da questo punto in avanti la corrispondenza si infittisce – così come l'invio di procuratori - e le questioni economiche vi assumono un peso preponderante. Nel febbraio 1652 sappiamo della costituzione da parte di San Giorgio di una commissione di due membri (Nicolò D'Amico, cui subentra poi Lepido Invrea, e Giovanni Giorgio Giustiniani) in merito al «negozio de colli e fiere» savonesi – mentre si inizia a discutere anche a Genova l'idea di costruire una nuova strada che non tocchi «Stati di altri prencipi, per poter schivare li datii che in quelli si riscuotono con ogni rigore». Nel 1653 i savonesi tornano a osservare che in città il commercio langue e «da qualche tempo in qua è stato trasportato in luoghi non soggetti al Dominio della Repubblica». In particolare, il 5 settembre Giovanni Giancardo presenta ai Protettori una «informazione» sulle condizioni della città e sui possibili rimedi alla crisi, che pare faccia una «bona impressione»; e all'inizio di novembre il «notaro Gritta», al servizio della Casa di San Giorgio, fa trapelare che «la pratica de colli restava in termine di speditione», ed esorta i savonesi a «[mandar] persone per far perfetionare questo negozio». La macchina decisionale si è messa in moto, e il 12 dicembre arriva da Genova la sospirata lettera dell'«ottenimento della pratica de colli»<sup>27</sup>.

A promuovere il provvedimento – votato fra metà dicembre e fine febbraio 1654 – è in prima battuta il governo (Camera e Senato). La tariffa dei 20 soldi a collo è applicata «sopra le merci che

---

<sup>24</sup> Monti 1968, p. 212 (cfr. anche Assereto 2007, pp. 173-174); ASS-1, 141 (cart. 184); ASG-2, 521.

<sup>25</sup> ASG-8, 1030, 1034 e 1039; ASS-1, 141 (cart. 184). Il pedaggio imposto all'inizio del 1607 ammonta a 10 soldi «per quelli bovi per quali si paga alla gabella della carne della presente città lire 15:3:3»; 6 soldi e 8 denari «per quelli bovi piccioli e vacche per quali si paga a detta gabella lire 10:15:4»; 5 soldi per «quelli altri, cioè manze et vacche per quali come di minor prezzo si paga a detta gabella lira 7:16:7»; e 2 soldi «per li vitelli per quali si paga a detta gabella lire 3:18:3».

<sup>26</sup> ASG-2, 478. Sulla scarsa efficacia del provvedimento cfr. Calcagno 2011, nota 261 p. 310.

<sup>27</sup> ASS-1, 142; Assereto 2007, pp. 174-175. Il 16 dicembre gli Anziani inviano una lettera di ringraziamento al Senato e ai Protettori di San Giorgio. Si noti che il Giancardo non è affatto un soggetto disinteressato alla pratica; è anzi un mercante di primo piano, che usufruisce subito delle agevolazioni inviando fra 18 febbraio e 26 novembre 1654 59 colli e ½ di merce «per Piemonte e per Livorno» (la sua prima denuncia è però di 8 balle di tela piemontese dirette a Roma) (ASG-2, 500). Quando la città impone una tassa dell'1% sui patrimoni più ingenti, il «dottore» Giovanni Giancardo risulta possedere beni per 45.000 lire (ASS-1, 212).



vengano dal Piemonte, le quali per lo più sogliono essere telerie, dobletti [tele di lino e cotone] e fustanei, e da Monferrato, le quali sogliono essere caneppe, coiri, stracci e qualche altre cose che si porteranno a Savona per transito per fuori del Dominio»; e anche a quelle «che da Livorno et altri luoghi e paesi si portassero a Savona per transito per Piemonte e Monferrato, [...] come sono salumi, drogherie, zuccari, amandole, pignoli, pepi, zebibi, canelle, piombi, stagni, vachette, panni, pannine, alumi et altre cose». Un bello sgravio rispetto a prima, quando le merci che arrivavano a Savona «per via di mare» pagavano 7% «a carati e dretti» e 3% alla Riva grossa, e le «robe e telle» che scendevano dal Piemonte «per via di terra» pagavano 3% di carati e 3% di Riva se si fermavano a Savona o andavano in Riviera, 7% e 3% rispettivamente se «spedite» fuori Dominio. Fuori dalle agevolazioni restano «le sete, peli di capra, panni di seta, cociniglie et altre merci e cose di consimil valuta», in modo che Savona non possa far concorrenza al porto di Genova in fatto di mercanzie pregiate e il suo raggio commerciale non abbia modo di estendersi verso mercati – quali la Lombardia e l'Europa settentrionale – che devono essere serviti solo dallo scalo della Dominante<sup>28</sup>.

Una concessione con limiti ben precisi da subito, anche dal punto di vista temporale. Nel dicembre 1653 si stabilisce infatti che la tariffa dei 20 soldi sia accordata per soli due anni. Tuttavia i Collegi si avvalgono della facoltà di proroga e così si va avanti fino al 1679; nel 1680 (5 aprile) le misure sono regolarmente prolungate, sempre alle solite condizioni, nonostante la richiesta savonese di abbassamento della tariffa a 5 soldi (e iniziale adesione dei Protettori); e il 27 luglio 1686, dietro favorevole parere di due «commissionati» (Francesco Maria Sauli e Nicolò De Mari), l'«abbasso» a 5 soldi è finalmente concesso a patto che la città faccia «legitima obligatione d'annue lire 2.500» nei confronti della Casa di San Giorgio. Ma presto scoppiano diatribe (Savona accumula un debito) e si torna al vecchio dazio dei 20 soldi a collo; infine, il 20 agosto 1715 l'applicazione di un dazio del 10% *ad valorem* agli scali di Savona e Finale per le merci provenienti da est e dirette in Piemonte pone la parola fine su una distinta epoca di politica fiscale verso il Dominio<sup>29</sup>.

Vedremo che i risultati di questa politica sono parziali, e che spesso i nostri stessi sforzi di ricostruzione storica cozzano contro indicazioni contrastanti. Certo, l'abbassamento dei dazi si sarebbe dovuto accompagnare con interventi per migliorare le infrastrutture portuali e le strade; ma qualche timido tentativo di rafforzare le misure del 1653 viene oggettivamente compiuto. Fra il 1665 e il 1666 si concede per un quinquennio che «le vettovaglie che per via di terra dalla Lombardia, Piemonte et altri paesi introdotte in detta città si estraono poi per fuori del Dominio per via di mare» paghino solo 12 soldi alla mina. In data 14 dicembre 1665 si approvano due dei quattro «capitoli» presentati per mezzo di un memoriale dagli amministratori savonesi, riguardanti rispettivamente l'obbligo del «responsale» e l'aliquota gabellare su «cottonine, bombacine, berrette e sartiane»: nel primo caso si decreta che i mercanti possano inviare merce dal porto franco di Genova a Savona senza rilasciare una cauzione, a patto che prendano lo spaccio in dogana a Genova, «qual spaccio doverà essere inviato con le robbe al Signor Commissario di Savona» in modo da poter effettuare controlli incrociati; mentre sui menzionati manufatti l'imposta è ridotta dal 6% al 2%. L'11 maggio 1666 il Gran Consiglio delle Compere di San Giorgio approva le richieste degli Anziani riguardanti il pagamento del dazio sui grani lombardi e piemontesi diretti fuori dai confini della Repubblica (portato da 32 a 10 soldi per mina) e quello sulle castagne, «delle quali sogliono farsi grosse estrazioni per Spagna e altri Stati» (da 34 soldi si scende a 10). E il 23 giugno 1677, dopo aver letto una lamentela savonese a proposito del Commissario di San Giorgio che fa pagare la gabella della Riva anche sui cuoi, gli ufficiali della Casa ammettono che per «quelli coiri che da qui avanti si spediranno in Savona per portarsi a Rossiglione, Ovada et altri luoghi» (abbiamo dato conto di questi traffici nel capitolo precedente) sia sufficiente «depositare appresso

---

<sup>28</sup> ASG-2, 500. Il Minore e Maggior Consiglio votano rispettivamente il 12 e il 15 dicembre; il Gran Consiglio delle Compere approva il 23 febbraio con una schiacciante maggioranza (242 voti favorevoli, 14 contrari) (ASG-2, 595).

<sup>29</sup> La relazione degli «Illustrissimi del mattino» favorevole alla riduzione da 20 a 5 soldi (che ispira un apposito decreto dei Protettori del 10 novembre 1679) si può ritrovare in ASG-2, 653. Sul decreto del 1715 cfr. anche Assereto 1999, pp. 125-126.

del Commissario [...] pegno equivalente al valore della robba, da doversele restituire ogni volta che porteranno e presenteranno al detto Commissario fede del giudicante di detti rispettivamente luoghi ne quali saranno stati introdotti li detti cuoi»<sup>30</sup>.

Insomma, esiste un'effettiva volontà di risollevare le sorti economiche della città, e la tempistica e i contenuti delle disposizioni riflettono un dibattito attento e maturo. Meno accorto il motivo per il quale inizialmente si tentenna nel concedere la riduzione della tariffa da 20 a 5 soldi: il timore è quello che tutte le tele provenienti dal Piemonte e dirette «in quantità non mediocre» tramite Savona al porto franco di Genova si fermino nella città suddita, provocando uno sgradito spostamento di questi traffici e un minor introito per la dogana della Dominante. Ma nel 1685 una deputazione *ad hoc* (nominata dalla genovese Giunta del Traffico) argomenta che si tratta di preoccupazioni infondate, perché con un dazio più basso arriverebbero più tele e merci piemontesi a Savona, e di conseguenza ne giungerebbero di più via Savona al porto franco di Genova – e da questo andrebbero verso il Piemonte più merci di quelle che ora vi provengono da Livorno. Dopo un paio d'anni che il nuovo regime doganale è stato varato i savonesi si accorgono però di essere in perdita e capiscono che saranno costretti a pagare a San Giorgio la differenza del “non scosso”: così nell'«istruzione» preparata dagli Anziani per Giovanni Luigi Naselli nel luglio 1688 si legge che quantunque abbia «sperato qualche sollievo a questa città [...] sinhora ne conosce e pratica la medesima città danno notevole, convenendo pagar grossa somma per detto compimento». E, nascondendo probabilmente una parte della verità, si prova a indicarne la causa: «stante che manca affatto il traffico di mare, non potendo venire in questa darsina vascelli di grossa portata, et in conseguenza neppure merci». Al tempo stesso, si cerca anche qualche scappatoia: ad esempio si osserva che il tabacco è stato incluso nella merce soggetta a trattamento agevolato solo il 17 aprile 1687, «e così doppo 8 mesi di detta concessione, per qual caosa ha ritardato [...] la spedizioni delli colli, [...] perché li mercadanti hanno voluto prima veder l'iscritto della detta dichiarazione»<sup>31</sup>.

Nel 1689 si calcola che Savona ha accumulato in tre anni un debito di 4.561 lire, e l'8 agosto i Protettori decidono di scrivere al Governatore della città «che si compiaccia replicare a detti Magnifici Anziani che il debito dell'assicurazione delle lire 2.500 è debito annuo, e non da pagarsi infine». Per tutta risposta gli amministratori della città organizzano la missione di un nuovo procuratore – Carlo Domenico Becchi – e lo incaricano di «indagare il modo e forma perché si facci [...] dichiarazione» che la tariffa sia «rimessa alla primiera riscossione de soldi 20 per collo», in modo da «sgravare questa povera città da sì grave peso». Il problema è che dal 1686 in poi «in fine di ogni anno detto introito si è sempre trovato per rispersione minore della detta assicurazione», per il prevedibile fatto che il pur effettivo aumento dei traffici non ha prodotto di colpo un introito di quattro volte superiore a quello degli anni precedenti. Grettezza dei governanti genovesi, per i quali i destini di una città si giocano intorno a poche lire (e infatti il 29 luglio il sindaco della Casa relaziona ai Protettori che non «torna a conto alle Compere Illustrissime continuare in questa forma, mentre dalla prova degli anni precedenti alla diminutione suddetta [...] ne risultava l'introito di lire 3.000»); grettezza degli amministratori locali, che stanno sempre attenti a trovare i soldi per pagare gli interessi ai titolari dei “luoghi” del Comune (spesso loro stessi...) ma non hanno avuto il coraggio di sacrificare qualche migliaio di lire per permettere di dare continuità a misure che si stanno rilevando efficaci<sup>32</sup>.

---

<sup>30</sup> ASS-1, 143; ASG-2, 581, 595 e 633. Un altro provvedimento a sostegno delle manifatture è quello del 29 aprile 1675, per il quale i «negozianti in Savona di coiri, berettini et altre cose fabricate in detta città» sono sgravati dal pagamento di dazi per le spedizioni via terra in Monferrato attraverso la «strada di Albisola». Le misure riguardanti i grani e le castagne sono rinnovate all'inizio del 1668 (cfr. Assereto 2007, p. 175). Poco tempo dopo la delibera del 1677 (4 agosto) si definisce (particolare non da poco) che il pegno debba essere equivalente non al valore della «robba» spedita ma «a quello importerà la gabella per la robba si spedirà».

<sup>31</sup> Assereto 2007, p. 177; ASS-1, 143.

<sup>32</sup> ASG-2, 701; ASS-1, 143. La disputa sul pagamento del debito è ancora in piedi nel 1692: in allegato a una lettera dell'8 agosto 1692, inviata a Genova dal Commissario della dogana Giovanni Andrea Spinola, si precisa che il Comune ha pagato 5.228:4:4 lire, ma non riesce a pagare il resto per il «miserato stato» in cui si trova. Fra le giustificazioni accampate, oltre a quella relativa al tabacco anche la «caosa de formaggi, ché essendone passati vari colli

Che l'«abbasso» del 1686 abbia sortito effetti tangibili è dimostrato dalla documentazione doganale: una «nota de colli di robbe spedite da questa dogana [di Genova] per Piemonte per via di Savona a soldi 5 per collo dalli 5 agosto 1686 per li 5 ottobre 1689» dimostra che ne sono stati denunciati 9.075, per un introito di 2.265 lire. Nello stesso periodo dalla dogana di Savona verso il Piemonte sono partiti 4.615 colli e ½, che hanno portato nelle casse del Commissario 1.153:9:7 lire. Se confrontati con il gettito degli anni precedenti, questi dati denotano una crescita evidente: nel triennio 1680-1682 si sono riscosse a Genova per le merci inviate in Piemonte attraverso Savona («alla ragione» di 20 soldi per collo) rispettivamente 2.280:10, 2.290:7:2 e 2.715:10 lire; a Savona gli introiti sono stati di 245:11:10, 243:19:1 e 321:11 lire. Ne risulta che nei tre anni della tariffa a 5 soldi i colli in più da Genova sono stati circa 1.790, e nel caso di Savona la differenza – in positivo – è addirittura di circa 3.800 colli (anche se si deve tener conto che il calcolo è fatto su tre anni esatti in un caso, 38 mesi nell'altro)<sup>33</sup>.

Alla luce di ciò, le colpe dell'amministrazione locale appaiono ancora più gravi. Come è stato lucidamente scritto, «l'ostinato rifiuto da parte del ceto dirigente di assumersi responsabilità fiscali e di pagare qualcosa di tasca propria va certamente additato fra le cause della crescente tassazione, di un indebitamento cronico e irreversibile, e infine della stessa crisi cittadina». Un ceto dirigente anche diviso e litigioso, ma concorde nel «procurare con vari pretesti che il denaro pubblico serva agli interessi de' privati». D'altra parte, quando questi amministratori hanno la possibilità di intervenire in materia fiscale il risultato è che le gabelle vengono considerate intoccabili in quanto servono a saldare il debito con i «luogatarì», senza pensare che invece in un momento congiunturalmente difficile questo fazioso rigore dovrebbe lasciar spazio a misure più decise: nell'aprile 1636 si riflette sulle «conventioni antiche che furono fatte fra la città di Savona e loghi delle Langhe», e poiché «si vede manifestamente che per le franchiggie che [...] pretendono le terre conventionate con la città viene essa per il più defraudata all'ingrosso nelle gabelle» - e «sotto li franchi passano ancho li non franchi» - si decide di «levare dette conventioni universalmente». Inoltre è evidente che l'intervento di San Giorgio dovrebbe essere sorretto da un analogo impegno da parte dell'amministrazione comunale, che a sua volta grava le attività commerciali con una fiscalità per nulla trascurabile: ma come riportano gli Anziani in una lettera indirizzata ai Procuratori a Genova il 7 dicembre 1651 è sì «conveniente levar quelle gabelle che fan fugire li forestieri da questo comerchio», a patto che si studi «il modo di levarle con non perdere però la quantità del loro reddito»: un vicolo cieco dal quale è difficile uscire. Insomma, niente sconti; anzi se è il caso la pressione aumenta: ad esempio nel 1660 viene imposta una gabella di 6 soldi per mina «sopra ogni robbe che si conduce a molini» della giurisdizione savonese – scatenando le proteste degli abitanti di Albisola, autori di un esposto al Senato; all'inizio del 1664 – allorché si calcola che il deficit annuo ammonta a 14.000 lire – si chiede ai Collegi il permesso di imporre un «augumento» di 1 denaro alla gabella della carne (che frutterebbe secondo le stime «lire due milla in più»); e con licenza del 3 dicembre 1671 questa stessa gabella è portata da 8 a 12 denari per libbra<sup>34</sup>.

Soldi che sono spesi male, il più delle volte, a causa di un malcostume generalizzato nella gestione della finanza locale: favoritismi negli appalti delle gabelle, nella riscossione dei crediti, nei pagamenti delle forniture – con mandati più o meno pagabili a seconda dei rapporti più o meno buoni tra amministratori e creditori – peculato e uso distorto di lasciti privati, sprechi dovuti a continue quanto spesso inutili liti<sup>35</sup>. Nei documenti relativi all'appalto delle gabelle si scopre che, oltre ad essere inefficiente e clientelare, questa amministrazione è anche fraudolenta. A fronte di un

---

di Piemonte per Roma furono in Genova sequestrati, pretendendo quel gabellotto che fusse prima stata venduta la gabella della grassia di detta concessione» (ASG-2, 715a).

<sup>33</sup> ASG-2, 715a e 674. I dati riguardanti gli anni 1680-82 si possono ritrovare anche in Assereto 1999, p. 119 nota 62.

<sup>34</sup> Assereto 2007, pp. 103 e 147, ma vedi anche pp. 94-95, 104-105 e 142-144; ASS-1, 141 (cart. 184) e 142. La licenza di imporre l'«augumento» di 1 denaro è concessa il 26 maggio. La libbra equivale a 0,31 kg.

<sup>35</sup> Cfr. ancora Assereto 2007, pp. 103-105.

carteggio pieno di lamentazioni per le gabelle che «scapitano» ci sono cifre che attestano un *trend* nettamente positivo negli ultimi quindici anni del secolo. Tanto per fare qualche esempio, l'ancoraggio procura 1.225 lire nel 1686, 1.520:7:3 nel 1691, 1.721 nel 1696; la gabella di «carne e augumenti» viene appaltata per 18.803 lire nel 1685, 18.400 nel 1690 (leggera flessione) e 21.801 nel 1698; quella del «canna, olio, grascia, peso e tara» passa da 2.550 lire nel 1686 a 2.800 nel 1692 e a 3.075 nel 1697. Il confronto con i dati dell'inizio del secolo evidenzia una differenza notevole: l'ancoraggio nel 1608 è «alienato» per 808:2 lire, nel 1612 per 908:2; la gabella della «coppetta», venduta nel 1686 per 3.015 lire, non ne porta nelle casse nel 1609 che 2.418:1<sup>36</sup>.

Hanno quindi di che lamentarsi i mercanti savonesi, che fanno pervenire alla fine dell'estate 1689 una supplica ai Protettori di San Giorgio (poi «girata» alla Camera di governo) per lamentarsi della decisione degli Anziani di chiedere la revoca della concessione dei 5 soldi per collo, «in tempo che principiavasi a godere qualche frutti, mentre li mercanti di Piemonte allettati dal poco pagamento e per le guerre seguite tralasciavano di far passare le loro merci ne luoghi non soggetti al Dominio Serenissimo e le facevano condurre in detta città». È vero che sono stati proprio i mercanti della città a impegnarsi personalmente quando si è trattato di firmare la clausola dell'assicurazione delle 2.500 lire, ma lo hanno fatto «con speranza di risarcirsi nell'ultimi anni, mentre sapevano certissimo di perdere ne primi»; e in effetti non ne hanno avuto la possibilità. Con piena ragione il Governatore Agostino Franzone osserverà in una lettera del 20 gennaio 1692 che «questa città è poverissima per le male qualità de tempi ma molto più per il loro cattivo governo»: un gruppo di amministratori che a fronte delle timide aperture genovesi non ha saputo coniugare una parallela politica di sviluppo, perseverando nelle pratiche deleterie di sempre. Guardandosi un po' intorno, viene da pensare che costoro non siano diversi dai loro «colleghi» triestini del XVIII secolo, che osteggiano il ceto mercantile e la politica imperiale di franchigie doganali perchè queste ultime hanno trasformato la città «in [un] perenne mercato» dove prevalgono, specialmente nell'importazione, i prodottiannonari, hanno eroso il potere d'acquisto delle rendite agricole e minacciano di sottrarre manodopera alla campagna<sup>37</sup>. Che anche a Savona sia andata in scena una lotta fra gli interessi dei maggiorenti – i quali ormai investono sempre più nella terra – e quelli della città mercantile incarnati dai negozianti che gravitano ancora attorno alla darsena?

3. Per valutare quali effetti abbia avuto il sessantennio di agevolazioni doganali disponiamo di una documentazione abbondante, da usare tuttavia con cautela perché spesso strumentale e contraddittoria: specie per quanto riguarda quella prodotta dall'amministrazione savonese, la quale ora lamenta le tristi condizioni della città, ora al contrario è pronta a certificare prodigiosi segni di ripresa se si tratta di giustificare le richieste di proroga dei favorevoli provvedimenti fiscali<sup>38</sup>.

Inizialmente il provvedimento del 1653 produce un'inevitabile scossa positiva. Il 28 marzo 1658 – ripresasi del tutto dagli strascichi della pestilenza del biennio precedente – la città torna a reclamare il rinnovo delle misure, dimostrando che alla caduta libera dell'introito della gabella dei carati dopo l'«incendio delle polveri» del 1648 era seguita una netta risalita nel biennio 1654-55. Ecco i dati: 1648 3.120:4:2 lire, 1649 2.845:16 lire, 1650 2.331:18:5 lire, 1651 1.866:7:5 lire; invece nel 1654 sono entrate 2.775:19:11 lire e nel 1655 2.816:19:2 lire. Ma già nell'«istruzione» a Giovanni Agostino Crema, inviato a Genova nel novembre 1654, si era badato a informare i Protettori di San Giorgio che i gabellieri comunali avevano riscosso complessivamente 2.000 lire in più del solito (e per questo si invitava il procuratore a chiedere la proroga per «quel maggior tempo che sia possibile» - classico caso di attestazione di benessere per ottenere misure *ad hoc*). Certamente ha concorso a migliorare le cose la costruzione della nuova strada diretta nel Monferrato, sulla quale torneremo: «in li primi quattro mesi che non si passava ancora per la strada nuova, cioè dalli 10 febraro 1654 a 10 giugno sono passati colli 464 e ½», mentre nei quattro mesi

<sup>36</sup> ASS-1, 669 e 675. Nel 1538 la gabella della coppetta è stata concessa per 624:14:8 lire (Abate 1897, p. 132).

<sup>37</sup> ASG-2, 715a; Godoli 1984, p. 58.

<sup>38</sup> Su questi aspetti anche Assereto 2007, pp. 213-214.

successivi (giugno-ottobre) i colli in transito sarebbero risultati 903; nel semestre 1° dicembre 1653-1° giugno 1654 l'introito doganale è stato di 1.209:4:2 lire, in quello successivo di 1.918:9<sup>39</sup>.

L'epidemia di peste del 1656-57 spegne di colpo gli entusiasmi legati all'aumento del gettito gabellare del primo biennio di agevolazioni. Di fronte all'emergenza la questione doganale passa in secondo piano, e dal febbraio 1657 (data di scadenza delle concessioni) passa più di un anno prima che si torni a chiedere la proroga. Il 6 settembre 1657 gli Anziani comunicano al governo che «la fedelissima città di Savona resta anch'essa travagliata dal presente contagio», «è senza traffico veruno» e ha subito una «mortalità grande di poco meno di cinque cento cittadini»; e il 31 marzo 1660, a morbo debellato, si fa un bilancio e si calcolano 1.000 morti oltre «il ritiro di due mila poveri fuori della città alla campagna»<sup>40</sup>. Se l'introito per le merci soggette a regime agevolato è stato di 2.124:15:3 lire nel 1654 e di 4.315:7:4 nel 1655, nel 1656 – anno già condizionato dalla pestilenza – è ammontato a 2.270:5 lire, e nel 1657 si è addirittura sospesa l'esazione. La ripresa poi è lenta: nel quinquennio 1658-1662 si riscuotono in tutto 7.148:3:8 lire (quindi poco più che in due soli anni nel 1654 e 1655). Sono mesi di lacrime e sangue anche per il bilancio comunale, perché vengono subito a ridosso di anni particolarmente difficili: nel settembre 1658 il procuratore Paolo Musso è incaricato di riferire ai governanti genovesi che «dall'anno 1648 sin adesso [...] è convenuto spendere più di lire 130.000, [...] mancando più di lire 12.000 l'anno per supplire a luocatari et altri bisogni della città»<sup>41</sup>.

A sentire le parole dei savonesi, nel corso degli anni Sessanta pare che la situazione conosca un sensibile miglioramento. Le misure hanno funzionato, ripetono in ogni occasione, perciò bisogna continuare sulla strada intrapresa. «Da queste benigne concessioni fatte non v'è dubbio che si [sia] ravvivato il traffico per la molteplicità delli colli» introdotti dal Piemonte e Monferrato «come da altre parti per il transito» (lettera ai Collegi del 20 giugno 1663). Anche i Protettori se ne convincono, e il 5 maggio 1664 in una loro «esposizione» ai Collegi di governo affermano che «l'introito ordinario della città di Savona dopo dette concessioni [del 1653] non è mancato ma più presto cresciuto, in maniera che quel dubbio che si poteva avere che le mercantie per transito potessero fraudolentemente per qualche parte restar in detta città e così pregiudicar l'introito delle gabella non ha fondamento alcuno». A far ritenere che il traffico sia aumentato è la stessa titubanza dei genovesi, che nel maggio 1663 revocano temporaneamente le concessioni perché pensano che sia più conveniente tornare a riscuotere un 4% «sopra quelle robbe e merci che per quella città si transita[no] per fuori Dominio»<sup>42</sup>.

Proprio qui sta il punto, occorre stabilire qual è la pietra di paragone. Se si confrontano con quelli degli anni immediatamente *ante* 1653 (vedi sopra), i ricavi gabellari degli anni Sessanta sono lusinghieri: nel quadriennio 1648-1651 si mettono in cassa lire 10.164:6 – con una evidente tendenza al ribasso – mentre in quello 1665-1668 si arriva quasi a 12.500. Ma nei quattro anni che vanno dal 13 febbraio 1632 al 12 febbraio 1636 l'introito è stato di 16.422:16:4 lire: segno che le magagne degli anni Quaranta-Cinquanta hanno lasciato il segno, e indebolito il tessuto commerciale della città. Se poi si scende nel dettaglio di questi anni Sessanta, ci si rende conto che – complice forse anche la forte incidenza che può avere il contrabbando – l'andamento del gettito è molto altalenante, con prospettive per nulla rosee (nella fattispecie, il 1669 è un anno di introiti più bassi rispetto a quelli precedenti). Ecco alcune serie:

#### Gabella dei carati (in lire)

---

<sup>39</sup> ASG-2, 486 e 500; ASS-1, 142.

<sup>40</sup> Secondo la cronachistica, l'epidemia avrebbe provocato 1.200 morti (Monti 1968, p. 267).

<sup>41</sup> ASS-1, 142; ASG-2, 578. La ripresa post-peste è difficile anche per la città Dominante, se la portata complessiva delle navi che entrano in porto a Genova nel 1660 è inferiore di un terzo rispetto a quella registratasi nel quinquennio 1651-55, e se tra il 1661 e il 1665 non supera di molto l'80% del livello precedente al biennio di peste (Costantini 1986, p. 359).

<sup>42</sup> ASS-1, 142; ASG-2, 578.

1665 3.286:17:11  
1666 2.565:14  
1667 3.712:13:5  
1668 2.876:3:3  
1669 2.187:2:11

Introito dei 20 soldi per collo (in lire)

1665 1.238:15:8  
1666 574:13:4  
1667 722:14:4  
1668 666:16:8  
1669 580:1:8

Gabella della grascia (in lire)

1664 757:17:4  
1665 497:14:3  
1666 766:11:2  
1667 343:16:6  
1668 422:3:8  
1669 146:19:1

Ci sono poi impedimenti che permangono per volontà di Genova, senza contare l'intraprendenza dell'*enclave* finalese, secondo tutte le testimonianze cresciuta sotto l'aspetto commerciale dopo la peste di Genova e del suo Dominio (dalla quale è rimasta illesa). In una relazione savonese – priva di data, ma del 1665 – mirante a trovare i mezzi di «restituire alla città di Savona quel traffico che indebitamente gli è stato tolto dalli finaresi» - si osserva che le merci che provengono dal Piemonte e dal Monferrato pagano in Savona «come se venissero di Spagna, Francia o altri luoghi simili», laddove «se calano a Voltri per le spedizioni pagano meno e come se venissero per via di terra»<sup>43</sup>.

Il 19 gennaio 1674, all'ennesima scadenza delle concessioni, come al solito gli Anziani scrivono ai Protettori sottolineando l'utile che il regime agevolato ha apportato sia a San Giorgio, sia alla città. Le nuove istruzioni del gennaio 1675 per il Commissario inviato dalla Casa in città sembrano attestare un certo fervore, dato che si stabilisce di nominare un altro «deputato» al controllo degli spacci lungo la strada del santuario di Nostra Signora di Misericordia, oltre a quello già di stanza alla «torre del bosco». E il 12 agosto 1675 una relazione di Francesco Maria Balbi, «commissionato» dai Protettori, rivela che c'è «una terza strada che da Savona porta al Segno, per il qual luogo possonsi traghettare le robbe e merci dal Finale, si come s'intende che segue non solo per fuori Dominio ma anche per li luoghi circonvicini sogetti alla giurisdittione di Savona». Ma sono accorgimenti dettati verosimilmente dalla necessità di stringere i controlli su flussi che stanno scemando, i cui apporti doganali si fanno sempre più risicati: nell'anno 1672 in 73 (12 febbraio-11 febbraio) la gabella dei carati registra un introito di 2.358:3:9 lire, e le agevolazioni dei 20 soldi per

---

<sup>43</sup> ASG-2, 592, ASG-3, 2868 e 2885. Nella relazione del 1665 si riflette sul fatto che «se si usasse in Savona l'istessa facilità come se calassero in Voltri ne risulterebbe che il piemontese si vulterebbe a far passare le sue mercantie per via di Savona in Genova, [...] e tralascerebbe di mandar dette robbe al Finale». I non incoraggianti dati relativi agli anni Sessanta si possono spiegare anche con le difficoltà che si incontrano nei traffici con la Francia, uno dei possibili sbocchi delle merci che scendono dall'interno: in data 10 novembre 1659 il re «Cristianissimo» emana un dazio di 50 soldi per ogni tonnellata di portata sulle imbarcazioni che approdano lungo la costa della Provenza e dalla Linguadoca, che risulta ancora in essere nel 1666 (vedi anche il capitolo precedente).

collo non riescono a dare una stabilità al commercio di transito da e verso l'entroterra piemontese e monferrino (i valori dello "scosso" mese per mese oscillano vistosamente). Sarà anche per questo che il 10 maggio 1679 si propone ai Protettori l'abbassamento da 20 a 5 soldi – intanto è arrivata anche notizia che a Noli e a Pietra l'aliquota per le merci in transito da Genova è stata portata a 6 soldi per collo – e che questi nominano dei «deputati» i quali riflettono sulla questione per ben 5 mesi!<sup>44</sup>.

Che i primi anni Ottanta segnino un ulteriore peggioramento della tendenza al ribasso ce lo dicono chiaramente i dati a nostra disposizione per il triennio 1680-82 visti poco sopra. Per il resto, una sorta di indulto proclamato dai Governatori della gabella dei carati il 10 luglio 1682 ci informa che si presentano a denunciare «in loro discarico acciò non restino condannati per la mancanza de spacci» 25 patroni di barca, che è un numero piuttosto alto – dal momento che quello totale di coloro che frequentano la darsena deve essere verosimilmente superiore – e attesta una certa vivacità dello scalo. Il movimento, poi, certamente si accresce dopo la concessione delle misure del 1686 – con il passaggio da 20 a 5 soldi – e non a caso il 7 aprile 1688 il Commissario di San Giorgio Giuseppe Maria De Franchi scrive a Genova che per «far copiare tutti gli spacci delle merci dirette per il Piemonte e d'altri luoghi fuori del Dominio» ha bisogno di un «giovine» che lo assista, in quanto si è «ingrandita la scrittura»; e il 27 maggio i Protettori gli mettono a disposizione anche un nuovo gozzo «per maggior servitio et indennità delle gabelle»<sup>45</sup>.

Savona vorrebbe allargare i propri orizzonti regionali e tornare ad esercitare un ruolo di emporio come in passato: quando i suoi amministratori chiedono – per l'ennesima volta – di permettere l'ingresso in darsena ai legni di portata superiore ai 400 cantari senza obbligo di precedente denuncia a Genova, argomentano che «questa facilità divertirà anche a molti vascelli inglesi l'andar a Livorno quando habbino detto porto e scala da exitare prontamente li loro salumi per la maggior vicinanza d'andar poi a prendere e negoziare il loro carrico de frutti et olei in Riviera». Ulteriore conferma che questa darsena non è così inagibile (vedi il capitolo precedente), e che quel fervore che abbiamo ipotizzato sussiste e ha margini di incremento. La crescita c'è ed è progressiva: dal 14 aprile 1686 all'11 gennaio 1687 la dogana introita per i carati 4.392:14:3 lire, dal 14 aprile 1687 all'11 gennaio 1688, 6.943:2:1, con una differenza di 2.550:7:10 (tanto quanto un'intera annata negli anni Sessanta)<sup>46</sup>.

4. Può essere utile esaminare cosa si traffichi in città in questo secondo Seicento, in maniera da individuare eventuali continuità o discontinuità rispetto al periodo a cavallo fra XVI e XVII secolo analizzato più nel dettaglio nel capitolo precedente. Tengono le manifatture «caratterizzanti» della città (berretti, cuoio, vasellame, vetro) e anzi per certi versi Savona accentua la propria specializzazione commerciale in questo senso. Nel mese 12 novembre-11 dicembre 1672 vengono spedite ben 596 e ½ dozzine di berretti («berrettini» e «tocchi», «comuni» o senza specificazione di qualità); in quello precedente 12 marzo-11 aprile le dozzine registrate in dogana erano state 444, e in tutto le denunce riguardanti berretti erano risultate 25 su 67 totali (più di ⅓). Le destinazioni sempre le stesse: soprattutto la Sardegna, e in seconda battuta la Corsica. Si ha poi notizia di due consistenti spedizioni in Spagna (87 dozzine di «berrettini ordinari» il 15 novembre e altre 66 dozzine una settimana dopo), dove non a caso c'è di mezzo – in qualità di denunciante – il nobile genovese Alessandro Giustiniani. Mentre fra il 20 e il 21 giugno 1664 prendono il mare dirette a Messina altre 285 dozzine fra «tocchi», «berrettini comuni e maroneti» (gli spedizionieri in questo

---

<sup>44</sup> ASS-1, 143; ASG-2, 598; ASG-4, 3240/1.

<sup>45</sup> ASS-1, 774; ASG-3, 2884/1.

<sup>46</sup> ASG-2, 1159. Dalle registrazioni doganali emerge in particolare l'aumento di denunce di ferro lavorato: mentre ad esempio tra 1° agosto e 14 settembre 1672 da Albisola partono 140 «fasci» di ferro per Genova e «solo» 39 per Savona, in un più o meno analogo periodo del 1689 (13 agosto-12 settembre) le quantità denunciate sono molte di più (243 «fasci» e 238 «pezzi»), e la darsena ha accentuato il suo ruolo di centro di raccolta, essendo destinataria di ben 138 «fasci» e 156 «pezzi» contro i 105 «fasci» e 82 «pezzi» diretti a Genova (ASG-4, 3240/1 e 3253). Sulla crescita della produzione di ferro in Liguria di questo periodo si vedano Grendi 1976, p. 125 (e relativa bibliografia) e Calegari 1977, p. 7.

caso sono Giacomo Robbia e Cesare Mantica). Anche le tradizionali stoviglie vanno bene: sono 600 le dozzine di «vasellame» inviate in Sardegna da Giovanni Angelo Gattorna in due spedizioni tra fine 1664 e inizio 1665 (300 il 12 novembre 1664 e 300 il 19 gennaio 1665); e a dimostrazione dell'importanza dell'«arte figulina», all'indomani della concessione della tariffa agevolata nel 1653 si legge in una «notta delle pretensioni quali dessiano li mercadanti» savonesi per migliorare ulteriormente il traffico «che li piombi pagassero alcuna cosa meno dell'altre merci». Un untore particolarmente attivo è Giacinto Panizza, che fra il 1° gennaio e il 30 novembre 1654 fa entrare «di Piemonte per dentro [cioè per uso della città]» 79 cantari di «coiro vaccino»; ma le maggiori spedizioni sono quelle di Andrea Garassino (30 cantari venuti da Livorno il 27 agosto di quello stesso anno) e di Giuseppe Vera (34 cantari e ½, sempre dal porto franco toscano, il 14 settembre). La Sardegna è anche il mercato più comune del vetro altarese, anche se le maggiori denunce riguardano spedizioni in Sicilia (a Palermo): 28 «casse» per una gabella pari a 42 lire il 25 febbraio 1654, altre 15 casse per 22:10 di gabella il 1° aprile (denunciante in entrambe le occasioni Martino Pesente)<sup>47</sup>.

L'altro settore di punta dell'artigianato locale, la produzione di sartie e attrezzature per la pesca, continua ad avere un raggio di commercializzazione molto ampio, legato alle attività ittiche stagionali lungo le coste delle isole tirreniche e del Nordafrica. Alla vigilia delle concessioni del 1653 ad appoggiarsi allo scalo savonese per i materiali da imbarcazione da usare al largo di Tabarca è un altro Lomellini, Giovanni Francesco (che precede in questo senso il Giacomo che abbiamo incontrato negli anni Trenta del Settecento): il 4 novembre 1651 i 26 cantari di «sartia e spago» da lui denunciati rappresentano la maggiore (e più vantaggiosa per il fisco) spedizione del mese; e il 17 maggio erano stati ben 60 i cantari di «sartia e filo da corallo» registrati a carico di Giovanni Francesco (per una gabella di ben 54 lire). Di «ferri da galea» ne vengono spediti ben 17 – per un peso di 127 cantari – nel solo mese 12 gennaio-11 febbraio 1690, i quali assicurano un introito doganale di più di 90 lire (su 470 circa totali di “scosso”); e risalta la denuncia di «cinque gumene e un cavo» più «otto ferri da galera» fatta da Francesco Musso il 31 ottobre 1689 (120 cantari di peso, 101:10 lire di gabella). Per il resto, lungo la “scala del Piemonte” viaggia soprattutto pesce (merluzzo, scabeccio, anguille, tonnine) in un senso – provenienti dalla Francia o da Livorno – tele e riso nell'altro. Tanto è vero che gli arrivi di merluzzo nei mesi freddi contribuiscono ad alzare il livello annuale degli introiti dei 20 soldi a collo. Da registrare un incremento delle quantità di riso in discesa dall'entroterra, che oltre a Livorno (come quello che prende il mare dal vicino scalo del Finale) raggiunge anche Marsiglia e Barcellona: ben 150 cantari partono verso il porto provenzale il 7 marzo 1654, 76 cantari vanno in Catalogna il 10 ottobre<sup>48</sup>.

Al di là dei numeri, sono riscontrabili alcuni piccoli segnali di ripresa rispetto ai tormentati anni del secondo quarto del secolo. Già Cerisola aveva annotato che dopo il disastro del 1648 i cantieri navali «continuarono una saltuaria anche se a volte consistente attività». E Noberasco aveva segnalato la costruzione di alcune grosse galee nel 1664 e 1672. Nel 1671-72 è sulla spiaggia savonese che viene allestita una delle più grandi imbarcazioni costruite nel Dominio in quegli anni, la Nostra Signora dell'Apparizione (per un costo totale di 135.000 lire, ma il maestro d'ascia è un

---

<sup>47</sup> La denuncia di berretti che porta in cassa più denaro è quella del 27 maggio di Antonio Carpeneto (184 dozzine, per una gabella di 11 lire) (ASG-4, 3229). Salta all'occhio, scorrendo le registrazioni doganali, l'assenza di importazioni di lana romana (che invece arriva in grandi quantità ancora nella prima metà del secolo), mentre subentrano le lane provenienti dalla Barberia e dalla Sardegna con l'intermediazione di Livorno. Sul finire del XVII secolo, una compagnia per la produzione e la vendita dei berretti è stipulata fra Paolo Gioia e Giovanni Battista Delfino, con il primo che fornisce la lana al secondo: nel corso del 1689 ne risulta comprata tanta dal patrizio genovese Giulio Pallavicini per 9.405 lire (ASS-4, Bartolomeo Conrado 1875). Non cessano le spedizioni di vetro «per Riviera»: quella più consistente avviene il 2 giugno (12 «gabbioni» con patron Francesco Scotto).

<sup>48</sup> ASG-2, 500; ASG-4, 3229 e 3240/1. Dato che c'è, il 28 agosto 1649 Giovanni Francesco Lomellini carica per Tabarca 120 dozzine di «berrettini picoli» da distribuire ai marinai adibiti alla pesca del corallo (oltre ai “soliti” 21 cantari di «sartia e filo da coralli»). Le denunce più consistenti di «tonnine» nel corso del 1654 si aggirano intorno ai 20-30 barili, e il maggior spedizioniere è Giovanni Geronimo Bruno. Francesco Musso otterrà nel 1712 un appalto con il Magistrato genovese delle galee per la fornitura di «gumine, prodani et altri canapi» (Gatti 1999, p. 66).



varazzino e il patrone è un arenzanese); mentre nel 1685 un patrone di Pra decide di farsi fare una grossa nave a Savona. Niente di comparabile però col cantiere varazzino, il «più attivo delle Riviere», dove in base a un sondaggio notarile risulta siano costruite a fine Seicento quasi 20 imbarcazioni in poco più di un anno.

Le fonti disegnano ad ogni modo una situazione in parte mutata rispetto alla prima metà del secolo, con una più intensa attività cantieristica e un minore ricorso alle marinerie “ausiliarie”. Una famiglia di costruttori particolarmente attiva è quella dei Giordano; già il 10 gennaio 1646 un Paolo riceve una somma di denaro per il «completamento pretii illius cimbe» che ha fatto per conto di Giovanni Battista Massabò di Porto Maurizio; e nei primi anni del Settecento troviamo un Giovanni – il figlio? – che promette prima di costruire un liuto «o sia fregata» per il savonese Francesco Garibaldi «subito sarà finito un consimile liuto che va facendo per Stefano Manara» (14 dicembre 1707), poi una «barca» per il veneziano Giacomo Della Croce per un compenso concordato pari a 4.000 lire (11 dicembre 1712), e infine attesta di fabbricare «arbori per uso di barche» da circa 40 anni (6 dicembre dello stesso anno). Negli stessi mesi (2 luglio 1713) a ricevere una commissione per una «tartana» è il maestro d’ascia Giuseppe Fava (savonese, ma di chiare origini varazzine); e nel novembre 1710 risulta in costruzione «al muolo della presente città» un pinco (l’abete per l’albero dell’imbarcazione è tagliato nel bosco di Ronco di Maglio, fra Bormida e Osiglia). Un altro buon segnale per l’attività cantieristica è la frequente importazione di pece: secondo una testimonianza dell’8 gennaio 1695 Domenico Aliberti avrebbe ricevuto da Genova negli ultimi tre mesi «barrili cento trenta pece per esso compri [comprati] da Giovanni Stefano Capello, e di quelli esso Domenico ne ha venduto e smaltito nella presente città alquanti barrili»<sup>49</sup>.

Resta il fatto che le potenzialità della città non vengono sfruttate fino in fondo. A leggere la documentazione prodotta da una parte e dall’altra si assiste a un gioco al rimbalzo dove la città suddita – responsabile in prima istanza dello stato delle cose – prova a proporre specifiche misure fiscali o altre a sostegno della propria economia (con i soldi genovesi, s’intende), mentre i governanti della Superba sono molto parchi di concessioni perché temono che un’eccessiva crescita dello scalo savonese metta in ombra il primato (commerciale e doganale) di Genova. Si inizia già a giugno 1654, a pochi mesi dall’emanazione della tariffa agevolata: in un documento intitolato «modo e forma da rappresentar all’Illustrissimi Protettori di Santo Georgio per sollevar la città di Savona» si domanda di includere fra le merci soggette al regime dei 20 soldi a collo anche quelle che scendono da Lione. Ci sono poi «negotii» che varrebbe la pena incentivare: intanto i formaggi, che ora «si negoziano in Allassi, [dove i mercanti] senza pagar gravezza lo vendono a più dolce prezzo e così invitano il forestiere a ricorrere a quella piazza»; e ancor di più la canapa grezza che transita per fuori Dominio, per la quale la proposta è di «radolcire il pagamento» da 9 soldi e 4 denari a soli 4 soldi per «balla» («vi concorrerebbero vascelli per caricarle per le marine della Francia e altri luoghi»)<sup>50</sup>.

Subito dopo l’epidemia di peste si torna a battere sulla questione delle fiere: Paolo Musso, inviato a Genova nel settembre 1658, chiede la concessione di «quattro fere l’anno» per la durata totale di un mese, «facendo immuni e franchi quelli che conducessero robbe in detto tempo determinato in questa città, sì come conceder salvo condotto generalissimo reale e personale a tutti quelli che venissero e concorressero alla città in detti tempi». Il procuratore è incaricato di sondare anche per la concessione del monopolio di transito del sale verso il Piemonte: gli ufficiali dell’apposito Magistrato genovese avevano fatto intendere qualche tempo prima che «finito [l’] appalto con un tal Roggero piemontese haverebbero fatto ogni possibile per compiacere la città», e

---

<sup>49</sup> Cerisola 1968, p. 99; Id. 1982, p. 308; Noberasco 1925b, p. 189; Lo Basso 2004; Gatti 1999, pp. 20 e 24-25; ASS-4, Leonardo Siri 1532; Giovanni Domenico Solimani 2007, 2008 e 2009; Bartolomeo Conrado 1875. Cerisola afferma che nel 1664 e nel 1672 le costruzioni riguardano due navi di proprietà di patron Bianco di Cogoleto. A deporre insieme al Giordano nel dicembre 1712 anche Antonio Aliberto («mercator arbororum et aliorum lignorum»), Giovanni Battista Meirocco (che «negozia» in questo settore da 30 anni) e un altro «magister vulgo d’ascia» savonese, Stefano Baglietto.

<sup>50</sup> ASS-1, 142.

anzi nel frattempo la faccenda sarebbe stata affidata a un patrizio di spicco, Ugo Fieschi. Senza contare che per l'olio che esce dal distretto via mare e via terra si continua a pagare quel penalizzante balzello di 45 soldi al barile. Con una lunga lettera al Senato, il 2 settembre 1662 si suggeriscono altre «forme» per «sollevare la fedelissima città di Savona»: nella fattispecie si torna a chiedere la concessione di alcuni giorni di fiera; si rispolvera la questione dell'ingresso in darsena per «qualsivoglia vascelli di qualsivoglia portata» - e all'uopo si osserva che si potrebbero obbligare le comunità rivierasche a porgere «qualche portione di sussidio» per il «dispaccio della darsena»; e si richiede un salvacondotto annuale valevole da agosto a novembre per gli «huomini del Piemonte, Langhe e Monferrato che conducono vettovaglie alla presente città». E ancora, all'inizio del 1664 arriva al procuratore a Genova Giuseppe Pozzobonello uno «scritto da Signori mercanti» in cui è contenuta la proposta di abbassare il coefficiente d'imposta sulle «mercantie che si fabbricano a Savona» dirette fuori Stato, che «ottenendosi consentirebbe introito maggiore nelle dugane et alla città, poiché per detto pagamento [del 10%] (che par rigoroso) tralasciano li mercadanti forestieri di mandar a provedersi in Savona»<sup>51</sup>.

In quello stesso 1664 (5 maggio) viene prodotto un altro coerente programma di sviluppo per la città, che gli ufficiali di San Giorgio rielaborano in una «esposizione» per i Collegi (già citata). Ecco i punti: abolizione della gabella della Riva grossa («già che per tutto il rimanente delle Riviere questa gabella non si riscuote»); diminuzione dell'«estimo di quelle robbe che si fabbricano in Savona»; analoga diminuzione dell'«estimo delle vettovaglie che occorre estrarre da[lla] città per fuori Dominio»; proroga delle concessioni del 1653. Di ben dieci punti consta un documento inviato a Genova con intestazione «ricordi per la città di Savona» (privo di data, ma del settembre 1665): fra questi il più interessante riguarda l'estensione della tariffa dei 20 soldi a quelle mercanzie «che vengono per via di mare da fuori Dominio», e che nuovamente fuori del Dominio vengono riesportate, a conferma del permanere di un anelito marittimo non ancora del tutto sopito. E dopo il rifiuto di quattro anni prima, in un'«informatione» al Governatore Luca Maria Invrea del marzo 1668 si riprova a insinuare che i Protettori e l'amministrazione cittadina arrivino a stabilire un *forfait* e s'accordino «per le dugane e dritti conforme ha fatto la Riviera di ponente»<sup>52</sup>.

Ma i genovesi ragionano in un'ottica mediterranea, e anche la questione savonese assume una luce particolare se si pensa che dopo la peste del 1656-57 il ruolo di subalternità dell'emporio genovese nei confronti di quello di Livorno si è fatto ancora più netto<sup>53</sup>: i patrizi a Palazzo vivono con l'incubo che le agevolazioni agli scali del Dominio possano portare altro denaro e merce «ligure» nel porto granducale. A poco servono le assicurazioni dei savonesi, che quando provano a domandare qualche ulteriore sgravio si affrettano a precisare che un'eventuale applicazione non «potrebbe già mai causar danno alle dugane et alla piazza della città Dominante, poiché in Savona non si può far altro traffico che quello fanno quelli del Finale e di Loano, Villa Franca e Nizza per il Piemonte e il Monferrato»; e che anzi la «libertà e franchezza delle dugane» comporterebbe la deviazione di quel traffico su Savona «con utile doppio della Serenissima Repubblica, cioè di sviare l'accrescimento de negozi in detti luoghi che non apportano alcun'utile anzi iattura alle dugane di Genova e di accrescerli in detta città suddita». Per essere più accomodanti possibile, si aggiunge pure che «sarà sempre in mano della Repubblica di sospendere ogni negozio [cioè ogni concessione] sempre che le piacerà»<sup>54</sup>.

---

<sup>51</sup> *Ibidem*.

<sup>52</sup> ASG-2, 578 e 581; ASS-1, 142. La proposta di estendere il porto franco savonese alle merci in transito lungo le rotte mediterranee è avanzata nel 1668 anche da Nicolò Grimaldi, l'autore dei «papeli» citati del 7 luglio 1667, che in ottobre torna a scrivere ai Collegi per trovare «qualche forma che porti beneficio a questa città» (ASG-2, 566). Nell'«informatione» citata, all'Invrea viene fatto intendere che «si potrebbe offerire per anni dieci di dar ogn'anno a detta Illustrissima Casa quella somma che dedotte le avarie ha di netto rimborsato ogn'anno nel quinquennio passato».

<sup>53</sup> Costantini 1986, pp. 361-363.

<sup>54</sup> ASS-1, 142. Altra importante assicurazione: «resta impraticabile che li negozi di Lombardia possino prender strada per Savona per esser il viaggio troppo lungo, e vi son fraposte quasi per tre giornate terre e dacia di molti feudatarii imperiali e di Monferrati che rendono assai e molto più dispendioso il viaggio».

Alla richiesta del 1654 di abbassare la gabella sulla canapa che scende dal Piemonte per essere spedita fuori del Dominio i Protettori di San Giorgio rispondono seccamente: «dichiarare che le canape non restino comprese nella nuova legge». E anzi il 9 marzo 1695 si deve ricorrere ai Collegi perché il Commissario della dogana pretende di sottrarre del tutto la canapa dal regime agevolato della merce in transito. Una politica spesso controproducente, e che dà ulteriore linfa alle agguerrite *enclaves* costiere del Ponente. Lo dimostra il caso del commercio dei prodotti tessili di lusso provenienti dai centri di produzione del Nord-ovest europeo: «li colli ricchi che in quantità si trasmettevano da Lione e Geneva per la strada di Turino in Savona et indi a Genova col beneficio del portofranco, essendo stati da qualche anno in qua [il documento è del 1688] esclusi secondo la disposizione delle concessioni di Savona dal detto portofranco per non essere robba di Piemonte e Monferrato, si è voltata la missione di essi per la strada medesima di Turino al Finale et indi a Livorno». A quanto dice il Governatore all'inizio del giugno 1690, «la condotta di queste robbe» in precedenza «restava sotto l'adrisso di Benedetto Cerisola habitante al Finale oriondo de Legino villa di Savona sopra le Fornaci, qual Cerisola l'anno passato si portò a Turino, Lione e Geneva per tirare al luogo del Finale questi et altri negotii come gli riuscì»<sup>55</sup>.

Sia chiaro, Genova si comporta così con tutto il resto del suo territorio: nessun accanimento verso Savona; solo un miope calcolo compensativo fra misure per lo sviluppo periferico e interessi del fisco centrale. Paradigmatica in questo senso la vicenda del cuoio nella Riviera di levante: nella fattispecie, a Lerici quello «aconcio» *in loco* ed esportato (dentro o fuori dai confini statali) non paga gabella (evidentemente per agevolare un'attività non ancora molto sviluppata); ma quando il 21 agosto 1668 i Governatori dei carati sono chiamati ad esprimersi sull'eventualità di «continuare il contratto fatto con gli huomini di Lerice» fanno presente che hanno avuto richiesta di «introdurre in detto luogo quantità di corii essorbitante» (770 cantari e 80 rubbi), e argomentano guarda caso che è meglio non consentire «più alcuna speditione alli detti huomini», trincerandosi dietro la clausola che il contratto «limita la quantità delli corami da introdursi a quelli che saranno necessari per le acconciarie»<sup>56</sup>. Dove si fiuta odore di soldi per l'erario, i governanti della Repubblica e della Casa sono lesti ad arrivare.

Non devono poi aver aiutato la vita economica della città misure come quelle di inizio 1656, quando viene revocata la franchigia per il grano «estratto dentro le mura di Genova» per le esigenze cittadine, provocando verosimilmente un aumento del costo della vita e sottraendo risorse da investire nelle attività produttive<sup>57</sup>. Ma il piano sul quale meglio ancora si misura il tentennamento genovese nell'azione di sostegno all'economia savonese è quello delle infrastrutture. Il 17 febbraio 1670 una giunta di governo genovese prende atto che «resta imperfetta una strada già modelata da Albizzola verso il Monferrato che va a terminare al Ponte Invrea», e sprona i Protettori a prendere «le opportune ponderazioni per vedere se fosse per riuscire di pubblico servizio il perfetterla, tanto più che non pare praticabile quella che dalla città di Savona porta verso le Carcare». Visto il riorientamento terrestre del commercio savonese, la mancanza di comodi collegamenti con il retroterra piemontese rappresenta un grave limite alla ripresa cittadina. Le cose non sembrano migliorare col tempo: il 10 settembre 1688 gli Anziani chiedono alla Casa un sussidio visto che le «stradde di Cantagalletto e Montemoro, che portano dalla presente città alla torre del bosco», e di lì al Piemonte, sono ormai talmente impraticabili che «vengono impediti i mulattieri che [...] portano merci a questa città»; e il 21 aprile 1691 si torna a rilevare che la strada che dalla città conduce al santuario di Nostra Signora di Misericordia resta in buona sostanza interdetta «non solo alle

---

<sup>55</sup> ASG-2, 500, 1159 e 1645. Un documento del 14 gennaio 1688 attesterebbe il numero annuo dei colli «di Lione e Geneva» transitanti per Finale («e di colà passano per Livorno e Roma») in ben 4.000.

<sup>56</sup> ASG-3, 2868.

<sup>57</sup> ASS-1, 142 («informazione» al Governatore di Savona sulla gabella della macina, febbraio 1656). Nella citata «notta delle pretensioni quali dessiano li mercadanti» di Savona si legge che «all'hostarie [mulattieri e viandanti] non pagano [a Finale] tanto quanto in Savona», dove i beni di prima necessità hanno un costo inferiore; e si aggiunge che «le barche di Finale fanno pagare meno i noli di quello fanno pagare l'altre barche di Riviera» (ASG-2, 500).

condotte e some ma anche a viandanti particolari per esser stata quasi in ogni parte devastata dalla grande abbondanza d'acque che in questi ultimi due anni sono cadute dal cielo»<sup>58</sup>.

I genovesi non tirano quasi mai fuori un soldo, e lasciano che sia la città a sobbarcarsi l'onere della manutenzione stradale (una manutenzione che d'altra parte si limita a interventi provvisori attuati solo in situazioni di estrema emergenza). Un timido approccio verso una collaborazione in tal senso era in realtà sembrato manifestarsi ai tempi in cui si era iniziato a ragionare sulla tariffa agevolata dei 20 soldi a collo: è il 1650 quando al governo giunge notizia di una strada che il duca di Mantova vorrebbe costruire per mettere in comunicazione le terre del Monferrato, di cui è signore, e la Liguria – precisamente Acqui con Albisola. Dopo due anni di discussioni – indubbiamente tanti, e bisogna capire perché – il Senato dispone che venga perfezionato un percorso che si riallacci alla strada monferrina, il quale partendo da Savona risalga la valle del Letimbro, valichi l'Appennino in località «Ca' di Ferrè», raggiunga Pontinvrea e di lì prosegua verso Mioglia e Pareto utilizzando un tracciato già esistente fino a Piana (da dove partono due strade, una che si dirige a Spigno e Acqui e l'altra a Cortemilia): percorso che per espressa licenza governativa è dichiarato franco di gabella per le merci in transito<sup>59</sup>.

La costruzione della strada viene intrapresa con soldi savonesi: il 30 agosto 1652 l'ex Governatore Giovanni Antonio Giustiniani, con il quale evidentemente si è rimasti in contatto (magari nella speranza che abbia un occhio di riguardo), è avvisato che per i lavori si sono già spese 1.000 lire. Presto però – gennaio 1653 – viene inviato a Genova un procuratore per informare il governo che nel frattempo la spesa ammonta a 1.400 lire, e che ne occorrerebbero altre 2.000: contributo che arriva a inizio novembre, forse anche dopo nuove pressioni da parte degli amministratori della città suddita, i quali in data 9 settembre 1653 hanno fatto intendere l'urgenza del sussidio, perché «se entra l'inverno si guasterà il lavoro fatto». Nel luglio 1654 i primi problemi: un «diluvio d'acqua» si abbatte sulla zona, rende il torrente Letimbro «ferocissimo, rapacissimo et voracissimo», e la strada resta «dirupata e guasta»<sup>60</sup>. Così il mese successivo viene spedito un nuovo procuratore con l'obiettivo di procurare «grossi aiuti» che permettano «in questi due mesi di settembre et ottobre ridurre a qualche buon stato» la strada. E intanto l'impegno finanziario della comunità savonese – con lo sbandierato concorso di «cittadini, religiosi, arti et altre divote persone» - sarebbe salito a 7.000 lire. L'ottimismo però non si spegne: la differenza del numero dei colli in transito rispetto a prima è da subito evidente, e il 14 agosto il Governatore Carlo Centurione osserva che la nuova strada permette di schivare il dazio (finalese, cioè spagnolo) di Carcare «et altri datii che si pagano in diversi luoghi di feudi imperiali passando per la strada vecchia», e che ora Carmagnola dista 42 miglia anziché 49 e ½ come prima<sup>61</sup>.

Già il 23 giugno il Governatore Centurione aveva manifestato la sua soddisfazione per la riuscita dei lavori («rest[a] fatta in così buona forma che non ci saprei che desiderare») e con toni risoluti aveva assicurato che sarebbe ricorso anche alla forza («farò batter la campagna da soldati corsi») per impedire che i mulattieri frequentassero la strada “vecchia”, «prohibita per le gride pubblicate d'ordine de' Colleggi Serenissimi» - e addirittura che avrebbe «anima[to] tutti li luoghi del Monferrato et Piemonte per dove passeranno i mulattieri di accomodare le strade da per tutto in quelli passi dove farà di bisogno». In ogni caso, nel settembre 1654 i Protettori accettano di sostenere una seconda volta l'amministrazione cittadina; ma dopo non molti anni la franchigia viene

---

<sup>58</sup> ASG-2, 566 e 683; ASS-1, 143.

<sup>59</sup> Assereto 2007, p. 169. Sulla rete viaria che collega Savona all'entroterra cfr. Ferro 1957, specie p. 200, e Presotto 1967, p. 153.

<sup>60</sup> ASS-1, 142; Farris 1999b, p. 22. Nell'ottobre 1654 un altro temporale danneggia nuovamente la strada. Per i lavori di costruzione della strada si ricorre a manovalanza savonese: il capitolato fra i Protettori di San Giorgio e il «maestro» muratore Battista Testa – anche a nome del “collega”, parimente savonese, Pietro Veneziano – è firmato il 21 ottobre 1653, e si può trovare in ASG-2, 500 (compenso previsto – e pagato da San Giorgio: 2.900 lire; termine dei lavori: aprile 1654).

<sup>61</sup> ASG-2, 500. Il Centurione aggiunge che «rispetto al Mondovì e luoghi circonvicini resta più breve camino l'andarci per la strada delle Carchere che per la nuova, ma questo è poco negotio rispetto al gran traffico e mercato che si fa a Carmagnola per dove passano anco le merci che vanno a Torino et in Francia».

revocata – e il fitto «concorso» di muli scema – perché si scopre che «quelli d’Albisola subito fabbricarono certa osteria che chiamano la Casa nuova, ma fuori dalla strada che viene a Savona, e questo per divertire e fare calare [le merci] in Albisola e Celle». Così, anche per questo percorso l’attenzione “pubblica” scema<sup>62</sup>.

Insomma, dopo un biennio di riflessioni e dibattiti, un esordio stentato ma con qualche buon risultato iniziale e svariate lettere e procure è bastata l’iniziativa di pochi privati per far inceppare i buoni propositi di collaborazione sull’asse Genova-Savona. Ancora una volta le ragioni del fisco hanno prevalso su quelle dell’economia, e per la città suddita si tratta di un’altra occasione persa. Se poi vogliamo capire perché la costruzione della strada sia preceduta da un così lungo dibattito basta considerare i soggetti che esaminano la pratica: la documentazione genovese ci permette di appurare che, dopo un iniziale *input* delle istituzioni locali, il Governatore genovese (in quel momento Giovanni Battista Gentile) ha trasmesso un fascicolo ai Collegi di governo, e che questi a loro volta si sono rivolti al Magistrato di guerra, il quale ha tergiversato a lungo per timore di esporre eccessivamente la fortezza del Priamà<sup>63</sup>. Prima di tutto viene la sicurezza di Genova e del suo Dominio; d’altronde le preoccupazioni militari bloccano lo sviluppo e l’ammodernamento stradale in Liguria fino all’Ottocento inoltrato<sup>64</sup>.

Quanto alla darsena, subito dopo la concessione delle agevolazioni doganali pare manifestarsi un rinnovato interesse: a peste debellata (1658) «fu accresciuto il molo palmi 170»; con decreto del Senato dell’8 luglio 1660 viene disposto un nuovo prolungamento di 150-200 palmi; e l’anno dopo viene fatto un appalto per l’estrazione delle sabbie<sup>65</sup>. Ma da parte savonese la risposta è tiepida: nel marzo 1661 il comune sta ancora cercando di accendere un mutuo per intraprendere i lavori, e nel giugno 1663 risulta che non si è ancora mosso niente. Come al solito, il porto non sembra in cima ai pensieri del ceto dirigente locale<sup>66</sup>.

Altri lavori si fanno negli anni Novanta, questa volta con una sovvenzione di San Giorgio: l’8 giugno 1694 i Collegi stabiliscono che si proceda «alla purgatione di quel porto» e che si accresca il molo «con qualche alzata di muro che impedisse al mare lo scavalcarlo e trasportar le arene in detto porto», per una spesa totale di 27.412 lire. Nel giugno dell’anno dopo i lavori sembrano «a buon termine», ma secondo il cronista Monti nel 1696 la darsena è nuovamente «inhabile», tanto che «se con qualche particolare aiuto [Genova] non vi ricorre a vacuarlo sarà un giorno priva della commodità di ritirar qui le sue galere»; in un «ristretto dell’operato per l’espurgatione del porto di Savona fino a dicembre 1698» si legge che le sabbie introdotte nel porto «da fieri temporali seguiti in questi ultimi anni» l’ha reso ormai «in tali angustie che nell’imboccatura come ne fondi fuori del barcareccio minuto non più si assicurano di entrarvi senza rischio galee ne altri bastimenti»; e il 29 agosto 1699 l’ingegnere Giovanni Bassignani, inviato dal governo, dopo aver calcolato la misura dei detriti, conclude che è «inutil cosa e dispendiosa fabbricar moli». Sarebbe servito un intervento più deciso, “strutturale”, da parte dello Stato, e una manutenzione cittadina più accurata: per entrambe le cose però mancavano i soldi (un altro cronista, Verzellino, sostiene che per mantenere il porto in buono stato non basta il doppio del gettito della gabella dell’ancoraggio); o per meglio dire non c’era – né da una parte né dall’altra – una reale intenzione di spenderli a quel fine<sup>67</sup>.

5. Oltre alla mancanza di investimenti, al governo genovese si può rimproverare anche lo scarso coraggio. Quando le proposte di rilancio dell’economia locale avanzate dagli amministratori savonesi sono seguite dalla risposta delle istituzioni genovesi – talvolta sullo stesso documento, a margine – abbiamo modo di osservare la *forma mentis* che ispira la politica economica genovese. Nella citata relazione del 1665, finalizzata a «restituire alla città di Savona quel traffico che

---

<sup>62</sup> ASG-2, 500, 535 e 1159.

<sup>63</sup> ASG-2, 1159; ma anche Assereto 2007, p. 169.

<sup>64</sup> Grendi 1976, p. 21.

<sup>65</sup> Monti, pp. 268; Noberasco 1920, p. 97; Cerisola 1982, p. 314.

<sup>66</sup> ASS-1, 142.

<sup>67</sup> ASG-9, 895; Noberasco 1920, p. 98; Monti, p. 314; Cerisola 1982, p. 316; Verzellino I, p. 63.

indebitamente gli è stato tolto dalli finaresi», si osserva che «quest'intento non si può conseguire con piccoli rimedii cautelati e sotili», e che «per divertire questo gran fiume di negozio che è in Finale [...] non basta aprire piccoli rivoli [...] ma è necessario aprire le catarratte delle gratie e farle diluviare sopra Savona». Insomma, occorrerebbe un cambio di marcia; ma i deputati nominati dai Governatori dei carati – Giovanni Tomaso Serra e Agostino Franzone – rispondono il 3 febbraio 1666 che non bisogna «consentire in modo alcuno che in Savona si facci portofranco [...] per il pregiudicio che apporterebbe alle gabelle et al traffico in Genova, dove si deve haver mira che sempre s'accresca e non si porti in altre parti». La città Dominante «come capo – espongono i Protettori ai Collegi il 5 maggio 1664 – deve esser anteposta ad ogni altra»; e infatti, quando Genova concede sgravi sul grano e le castagne da spedirsi fuori Dominio, stabilisce che, ove «occorra far grosse estrattioni di detti grani, castagne o altri legumi per paesi che ne penuriassero, resti in facoltà [dei Collegi e di San Giorgio] di poter moderare, alterare et in tutto revocar le dette menorationi», perché gli affari maggiori devono restare appannaggio dei mercanti della Superba. A volte c'è pure una certa esagerazione: quando nel novembre 1699 si torna a parlare dell'ipotesi di diminuire la gabella sulle «mercanzie di Lione e Genevra» - che passando per Torino scendono poi a Finale – due Commissari (Aleramo Pallavicini e Nicolò Maria Marassi) suggeriscono di lasciar perdere per non dar discapito «a questo portofranco, il quale in poco tempo sarebbe facile che avesse la dipendenza da quello di Savona»<sup>68</sup>.

La più organica esposizione delle grette – quanto talora contraddittorie – prese di posizione genovesi si trova nelle risposte di Eugenio Durazzo alle «richieste sopra quali s'insiste per la città di Savona». Secondo l'illustre patrizio – che è anche stato Governatore della città, e in questo caso rende conto di un incarico commissionatogli dalla Casa di San Giorgio – dal portare la tariffa agevolata da 20 a 5 soldi a collo deriverebbero «due cattivi effetti»: «l'uno che il negozio delle telle et altre merci sudette, anche per la parte che si fa in Genova, si trasporterà a Savona; l'altro che la dogana di Genova mancherà di quell'introito (e non è sprezzabile) che va cacciando dalla qualità delle merci sudette, li quali due inconvenienti portano il disimpegno del denaro di molti che l'imprestano a piemontesi sopra il pegno delle robe che portano qui». L'eventuale provvedimento, poi, «non apporterà al Finale alcun pregiudicio, perché essendo colà da 60 barche che trafficano in ogni parte del mondo, almeno dentro il Mediterraneo, [...] non tralasceranno dette barche di fare intieramente i loro traffichi come al di d'hoggi»; senza contare che a Finale «vi sono già molti negozianti facoltosi accreditati et instradati a negotii con corrispondenze, ciò che non è in Savona». Vista questa mancanza assoluta di competitività della città suddita, non si capisce però perché si teme che lasciando entrare in darsena anche i bastimenti di maggiori dimensioni «si farà il negozio da Savona [verso] qui [cioè Genova] delle merluzze, come sin'hora si è fatto di qui a Savona», e «tutti i luoghi delle Riviere vorranno provedersi colà»; e meno ancora perché esista il rischio che oltre «alli negotii del Piemonte e Monferrato» Savona subentri alla Capitale in quelli di «Francia, Olanda et altri luoghi». E non resta che pensare ad argomenti usati solo per suffragare una politica meschina, che bada prima di tutto agli introiti fiscali<sup>69</sup>.

È una dialettica “bloccata”, quella tra centro e periferia in materia – diremmo oggi – di sviluppo economico, con persone che cambiano ma indirizzi politici che permangono. Dove l'anello debole – Savona – per ottenere qualcosa deve procurarsi la benevolenza di qualche senatore o procuratore, o di qualche compiacente amministratore della Casa di San Giorgio. Con lettera dell'11 novembre 1580 al procuratore a Genova Giovanni Maria De Filippi si dispone di far «regalo» di 200 lire ai «Magnifici» Luca Fornari e Giovanni Agostino Carroccio per «affacilitare il negozio» (si tratta di questioni riguardanti le forniture alla fortezza del Priamàr), «ma sia la pratica secreta». Quando si scrive all'ex-Governatore Giovanni Antonio Giustiniani in merito alla costruzione della nuova strada “franca” per il Monferrato (30 agosto 1652), si riflette che è il momento giusto per

---

<sup>68</sup> ASG-2, 578, 581 e 707; ASG-3, 2868 e 2885.

<sup>69</sup> ASG-2, 1159. Il documento è privo di data, ma evidentemente anteriore all'«abbasso» da 20 a 5 soldi del 1686.

chiedere un sussidio «mentre massime in S. Georgio vi sono li Signori Francesco Maria Giustiniani et il Signor Giovanni Bernardo Veneroso, tanto partiali di questa città»<sup>70</sup>.

Quando nel 1653 Genova si decide a compiere qualche passo, per timore che le agevolazioni finiscano per favorire troppo lo scalo savonese fa di tutto per mettergli i bastoni fra le ruote. Esemplare è la questione del diritto di transito del sale. Nel XV secolo è proprio il sale che attira i mulattieri padani che scendono con i carichi di guado da imbarcare sulle navi stazionanti in porto; e per tutto il corso dell'età moderna la domanda resta sostenuta. Ancora nel gennaio 1649 si ha notizia del «magazeno della condotta del sale di Piemonte posto in piazza di Canepa» – dove il facchino Giacomo Bottario avrebbe travasato e pesato il sale per ordine di Giovanni Battista Cattaneo, trovandone in tutto 1.342 rubbi; e vari atti notarili dei primi decenni del Seicento attestano arrivi di mulattieri piemontesi intenzionati ad approvvigionarsi: come quell'Antonio Gorbo «del luoco d'Ormea» che «l'anno 1618 li undici del mese di febraro venne qui in Savona [...] con sei muli per caricar del sale a nome della [sua] comunità»<sup>71</sup>. Ma fin dal gennaio 1651 i procuratori savonesi Pietro Cortino e Camillo Gavotti lamentano che «la condotta del sale per Piemonte, la quale si faceva per la presente città, si fa hora per la parte del Borghetto o sia Ceriale». Gli interessi in ballo sono fortissimi: anche da parte savonese ci sono diversi mercanti che hanno sempre tratto notevoli profitti dalle vendite di sale ai mulattieri, e ad esempio nel gennaio 1660 sappiamo di un tentativo di Giovanni Agostino Rizzo di convincere l'«appaltatore del sale» a far passare annualmente da Savona 6.000 mine di sale, rinunciando alla «scala» di Ceriale – ma è vero che tutto dipende dal Magistrato del sale genovese, che deve «permettere questa scala»; mentre con lettera del 23 febbraio 1660 gli Anziani tornano a chiedere che la «stapola» (cioè il magazzino del sale) sia riportata in città, e per mettere pressione ai Protettori li avvisano che hanno già stretto accordi con un certo «baron Chiotero di Torino» per il trasporto del sale verso il Ducato sabauda<sup>72</sup>.

Ma Genova non ci sente, e anche quando si decide a fare qualche apertura non smette mai di tenere in conto tutte le possibili controindicazioni. Il sale, poi, è materia sulla quale i genovesi hanno conti in sospeso con gli spagnoli, che mantengono aperta una stapola al Finale: così, allorché alla fine del 1675 si prende atto del «maggior concorso de mulattieri» a Savona per «la nuova condotta de sali che si fa da questa città al Cairo dal Magnifico Giovanni Agostino Rizzo - ancora lui! – per il nuovo partito da esso fatto con il Magistrato del sale», il Governatore genovese della città (lettera del 7 dicembre) si chiede se non vi sia il pericolo che «la cosa svegl[i] al Finale qualche disturbo o nuova pretensione collà sopra la cosa de sali» - anche perché nel frattempo si è raggiunta un'intesa tra Genova e Madrid per la concessione della stapola finalese alla Casa di San Giorgio<sup>73</sup>.

Come se non bastasse la politica d'«incavezzamento» attuata alla metà del secolo, i governanti della Dominante tornano ad agevolare le comunità del Ponente in diverse altre occasioni, nella doppia ottica di intralciare i traffici finali e di «spezzettare» i flussi su più scali del Dominio – in modo da non permettere eccessivi *exploit* locali che possano ledere gli interessi mercantili e doganali del porto genovese. A Ceriale – già beneficiato dalla condotta del sale in Piemonte – è concesso un portofranco a condizioni più favorevoli di quello savonese (a quanto dicono gli Anziani

---

<sup>70</sup> ASS-1, 140 e 142. In data 30 aprile 1585 il podestà di Savona invia una lettera riguardante la pratica della manutenzione della darsena ai Collegi, e «l'ha indrisata ad un suo fratello quale la doveva portar in Senato con anco favorire questa pratica».

<sup>71</sup> ASS-4, Leonardo Siri, 1533; Marco Antonio Castellani, 1100. A riferire della missione del Gorbo il 17 gennaio 1620 è Battista Musso «misurator conducte salis Status Sabaudie»

<sup>72</sup> ASS-1, 142; ASG-2, 547. Francesco Sacco, inviato a Genova nel luglio 1651, riferisce che «la condotta del sale quando si faceva in questa città dava grandissimo utile alle gabelle et a cittadini per il concorso de mulattieri che venendo a prender il sale conducevano merci e vettovaglie». I Chioatero diventano baroni di Coaraze (nel contado di Nizza) alla metà del XVII secolo.

<sup>73</sup> ASG-2, 1159. Sulla diatriba per il possesso della stapola finalese si veda Calcagno 2011, alle pp. 397-426. È nel 1669 che il Rizzo ha stipulato accordi con San Giorgio per l'acquisto di 18.000 mine di sale rosso d'Ibiza (da 15 rubbi per ogni mina) «da riceversi in Genova condotto in barca franco d'ogni cabelle e spese al compratore, da levarsi detti sali fra anni nove, e ogni anno mine 2.000 e più in arbitrio del compratore» (ASG-2, 565).

in una lettera al Senato del 15 marzo 1670), e circa due anni dopo viene ultimata una nuova strada «per introdurre per mezzo di essa il traffico del Piemonte nel Dominio Serenissimo». La regolamentazione doganale dello scalo viene varata il 20 giugno 1672: «che per tutte le robbe e merci eccettuate le sete, panni di seta, cocciniglie, peli di capra e altre simili di valuta quali si estraeranno da [Genova] e saranno condotte [...] a Ceriale per d'ivi transitarle in Piemonte si paghi solamente soldi otto di cartulario per ogni collo di rubbi nove sino in diece»; mentre «per le [merci] originarie del Piemonte che saranno introdotte in detto luogo destinate per fuori del distretto e Dominio della Serenissima Repubblica si pagherà solo soldi cinque». Curiosa la forma con la quale i savonesi, già nel 1670, chiedono l'applicazione delle stesse agevolazioni concesse a Ceriale, a conferma di una precisa consapevolezza dei punti sensibili dell'*establishment* genovese: in sostanza – si legge nella lettera – bisogna fare in modo che la strada di Savona non sia abbandonata, «mentre per l'altra non siino per sentirne concorso considerabile», un po' come «un fonte che sgorga per due rivi»<sup>74</sup>.

All'inizio del Settecento la precarietà dei collegamenti provocata dallo scoppio della guerra di successione spagnola induce i governanti della Repubblica a giocare nuovamente la carta della Riviera di ponente, dove opera un folto e vivace naviglio che frequenta assiduamente il Tirreno e le coste provenzali. «Le guerre che infestano presentemente il Piemonte – fanno osservare i Protettori di San Giorgio ai Collegi il 23 luglio 1704 – impediscono il commercio fra questa e quella parte per la strada di Savona che tutto va a declinare, [...] a segno che rimane abbandonata la suddetta strada non ostante la facilità di cui gode per leggi particolari». La decisione (legge approvata dai due Consigli il 6 agosto) è quindi quella di «aprire un altro scalo e passo nel luogo della Pietra per le merci che si volessero spedire in Piemonte et dal Piemonte a Genova et altrove [...] col solo pagamento di soldi venti di cartulario per ogni collo» - in tutto e per tutto come a Savona. Ma questa volta si tratta davvero di un diversivo obbligato, dato che il 5 marzo 1705 in seguito agli «avvisi» che «fosse in gran parte cessato l'impedimento del transito di Savona» le disposizioni riguardanti Pietra vengono sospese, e si torna a puntare tutto sulla Fedelissima<sup>75</sup>.

Un intervento episodico, niente affatto risolutivo per quanto riguarda la concorrenza degli scali franchi che sfuggono alla giurisdizione genovese. Specie dopo la peste che ha colpito Genova e parte del suo Dominio, i finalesi accentuano la loro vocazione commerciale e si attrezzano per potenziare il settore manifatturiero. È con viva preoccupazione che il 2 aprile 1668 il Governatore di Savona scrive ai Collegi che «non contenti di avervi introdotto l'arte delle cotonine, cuoiami, cere, sartie et altro che prima non si facevano se non in Savona, [gli abitanti del Finale] cominciano anche a voler intraprendere l'arte de ferri grossi per galere e vascelli, facendo condurre li ferri dalle ferriere di Fornelli e Millesimo, [...] e cominciano d'introdurre l'arte della seta». Già qualche anno prima (7 giugno 1665) Ottavio Reggio, Commissario di San Giorgio a Savona, aveva notava che «vi erano persone da Finale che per la strada di terra mandavano a questi luoghi circonvicini del Segno, Vezzi e Vado fili e bombaci perché da quelli lavorieri [...] fossero lavorati e fabricati e ne facessero le cotonine quali poi rimandavano al Finale». Per il resto, il commercio di transito in arrivo da Livorno e diretto in Piemonte è facilitato paradossalmente dalla stessa regolamentazione doganale del porto franco genovese, che non prevede l'obbligo di sicurtà per le merci spedite «per di là dal Varro» - cioè il Var, che sfocia nei pressi di Nizza - «ma è cosa a tutti notoria che dette mercantie sbarcano tutte al Finale ne mai passano Cavra Zoppa con grave danno della Casa di San Giorgio». La tenue fiscalità indiretta spagnola rende poi più allettanti le strade di collegamento del

---

<sup>74</sup> ASS-1, 143; ASG-8, 1045. Una tariffa ancora più agevolata per «li grani, risi, castagne et ogn'arte sorti di legumi originari del Piemonte», che condotti a Ceriale per essere esportati verranno tassati solo per 2 soldi a collo. Si decide inoltre di concedere «salvo condotto civile a tutti coloro etiamdio genovesi che anderanno ad habitare in detto luogo del Ceriale». Sulla mancata fortuna della strada del Ceriale cfr. Calcagno 2011, pp. 356-357 (si aggiunga che in un documento della primavera 1679 si osserva che la strada di Ceriale è «riuscita di mala soddisfazione alli mulatieri, che non la frequentano per esser horrida con dirupi e longa hore otto di camino continuato in boscaglie senza alcun habitazione». ASG-2, 1159).

<sup>75</sup> ASG-8, 1050. Sulla pratica delle agevolazioni a Pietra – soprattutto sul dibattito che l'opzione solleva in quei mesi – vedi anche ASG-2, 1646.



Finalese: a parità di lunghezza («la strada è pari, e con la medesima distanza») da Savona a Carmagnola si pagano 4 lire e 3 soldi di gabella per ogni somata; da Finale soltanto 2 lire, 2 soldi e 4 denari (dove la differenza la fa anzitutto la prima tappa: ad Altare, nel caso savonese, si pagano 28 soldi; a Calizzano, lungo il percorso finalese, solo 14). È evidente che «i mercanti del Piemonte fanno passare le loro mercantie dove trovano maggior utile»; e anche gli stessi mercanti savonesi (in questo non diversamente dai genovesi) non si fanno sfuggire l'occasione di realizzare qualche negozio di contrabbando: secondo quanto dice nei suoi «papeli» Nicolò Grimaldi, «in congiuntura di commissioni che vengono fatte da dette isole [Sardegna e Sicilia] alli mercanti di Genova e Savona et altri del Dominio, fanno ne più ne meno far l'imbarco in detti luoghi [Finale e Loano], di dove adempiscono li ordini de loro corrispondenti senza verun introito della Casa di San Giorgio»<sup>76</sup>.

C'è poi l'altra «piaga» di Oneglia (in quest'ultima località si conterebbero all'inizio degli anni Sessanta «centoventi grossi fondachi di panni di tutte sorti, che ne provedono a tutta la Riviera») <sup>77</sup>. Ma in questi decenni diviene soprattutto più pericoloso il porto franco di Nizza-Villafranca, che sconta comunicazioni stradali malagevoli con l'interno, ma dispone rispetto a Savona di più risorse agricole (*in primis* olio, vino e agrumi); e che è oggetto di attenzioni sempre maggiori da parte del duca di Savoia: «da Sua Altezza Reale tanto gratiato che alletta e quasi oblige tutto il Piemonte colà concorrere», si legge in una relazione savonese del 1679<sup>78</sup>.

6. Come si conclude la stagione degli «aiuti di Stato»? Oltre che a causa della ritrosia savonese a pagare il debito accumulato in base agli accordi del 1686, la misura dei 5 soldi a collo pare sia stata revocata in seguito al sorgere di insistenti sospetti sulla destinazione delle merci soggette a regime agevolato. Che prenda piede il commercio a Savona non è in verità desiderio dei governanti quanto rischio da controllare a dovere; c'è una soglia oltre la quale l'accrescimento degli introiti doganali nelle periferie diventa spia di uno sviluppo che va fermato. Una relazione letta dai Protettori il 7 luglio 1690 rivela che con «l'abuso della gratuita permissione» dei 5 soldi si sono fatte «molte spedizioni di merci destinate per Spagna e altrove originarie di Francia, Fiandre, Olanda e altri paesi» - che invece avrebbero dovuto pagare il 3% «e non [avrebbero potuto] spedirsi che nella presente città di Genova, in conformità di quanto dispongono in questa parte li capitoli del porto franco»<sup>79</sup>. Un implicito riconoscimento di fervore e di capacità di intercettare correnti di traffico internazionali, dal nostro punto di vista. Quanto agli introiti, è possibile che nel corso della guerra della Lega d'Augusta (che si conclude nel 1697) vi sia una contrazione dovuta al «malizioso abuso» dei patroni francesi, che forti della tolleranza osservata nei loro confronti in linea con i nuovi dettati di politica estera denunciano «a singhiozzo». Il 29 marzo 1688 i Protettori di San Giorgio ricevono le istruzioni del Doge e dei Collegi, i quali alla notizia che debba «fra breve uscire da porti di Provenza un'armata de re Cristianissimo» dispongono di «contenere li Commissari, guardiani, marinari delle filuche e gozzi delle cabelle perché non vadino sopra le barche [francesi] a fare diligenze, [...] né [facciano] trattenere [le merci], etiamdio che trasgredissero le regole delle

---

<sup>76</sup> ASG-2, 581; ASG-3, 2885; ASG-10, 12 e 86 (e cfr. Calcagno 2011, nota 19 pp. 27-28). Il 12 luglio 1665 il Governatore di Savona Federico Imperiale era tornato sulla questione sollevata dal Reggio: «io posso dirli che dall'altra volta che fui qui servendo trovo hora il traffico di questa città a maraviglia diminuito; [...] [i finalesi] si servono di quelli che possono in questa giurisdizione, dando nelle valli di Segno e Cugliano a filare e tessere, [e] procurano anche di tirare colà operai di queste fatture per stabilirvi et avvanzarvi l'arte». E a chiosa delle sua lettera: «ogn'uno va dove li torna più il conto, e le pene alla fine sconcertano, ma non spaventiano». I dati sui costi delle due strade per Carmagnola sono tratti da una relazione preparata per i Collegi «circa lo stato presentaneo della navigatione e traffico de finarini» (20 novembre 1675): di quella di Savona si dice addirittura che è «più commoda» (ASG-2, 596).

<sup>77</sup> ASG-8, 1044.

<sup>78</sup> Lo Basso 2002, pp. 39-43; ASG-2, 1159.

<sup>79</sup> ASG-3, 2885 (ma vedi anche la precedente relazione dei Governatori dei carati del 4 gennaio, in *ibidem*, 2884/1). Tutto alla fine si risolve con il solito indulto, e i Protettori che danno facoltà a «tutti coloro che havessero sino a quest'ora introdotto li colli e merci [...] che non sono del Piemonte e Monferrato [di poter] stante la buona fede nella quale si trovano farne la spedizione col solo pagamento delli soldi 20 [...] alla forma di dette concessioni dentro di un mese, [...] ad effetto anche che possano troncare le corrispondenze che havessero intavolato per detto conto, e che passato detto termine restino soggette al pagamento delle cabelle e dretti dovuti alle nostre Compere».

gabelle et osservanza di esse». Con il risultato che a Savona Luigi Martini di Saint-Tropez viene sorpreso a non denunciare tutte le balle di merluzzo del suo carico, e il Commissario di San Giorgio deve comunicare che «diversi patroni francesi han denontiato in questa dogana meno la metà o il terzo di quello havevano di carrico, e poscia la parte non denontata con industria di persone di terra [è] furtivamente stata introdotta qui o in queste circonvicinanze»<sup>80</sup>.

All'aprirsi del nuovo secolo si torna a insistere sull'opzione savonese. Il 25 gennaio 1700 il Senato legge una relazione della Camera in merito alle «forme di facilitar il commercio del Piemonte e Monferrato per la strada di Savona», e tre giorni dopo i Consigli danno il loro assenso a deliberare che nel regolamento doganale dei 20 soldi «s'intenda libero il transito delle [merci] non solamente dal pagamento del peaggio et ostelaggio ma anche di tutte le altre gabellette, carichi et aggravii che oggidì irremisibilmente si esigono non ostante lo sborzo di detti soldi 20» - «il che – non ce ne stupiamo – s'intenda solamente di que' generi de merci permessi colla legge del 1653 e non altrimenti». E in quegli stessi mesi viene stabilita una stapola di sale lungo la strada che porta al colle di Cadibona, «che leva in parte il commercio alla stapola del sal del Finale, [...] particolarmente che nella stapola del Finale il sale si vende a soldi trenta quattro il rubbo et in quella nuovamente aperta come sopra nel luogo de Ca de Buona il sale si vende a molto minor prezzo, cioè solamente a soldi venti il rubbo»<sup>81</sup>. Savona sta però via via perdendo il suo ruolo di scalo commerciale, e queste residuali misure non arresteranno la conversione della città in capoluogo di una vasta area rurale, dove è la terra ad attirare i maggiori investimenti economici. Non è senza significato che nella sua descrizione del 1700 il cronista Filippo Casoni usi gli aggettivi “grosso” e “mercantile” per alcuni borghi rivieraschi ponentini e definisca Savona, sì, «la maggiore e la migliore [città] che habbia la Repubblica» ed oggettivamente «nobile», ma non spenda alcuna parola sul suo ruolo marittimo<sup>82</sup>.

Presto il vento cambia. Nel 1713, nell'ambito delle trattative di pace per la successione spagnola, la Repubblica di Genova riesce a battere la diplomazia sabauda e ad incorporare nel proprio territorio il Marchesato del Finale, «chiudendo la falla più grave nella barriera genovese dalla parte del Piemonte», e automaticamente le franchigie e i privilegi di cui gode Savona sono cancellati. Eliminata la più pericolosa concorrente tra il mare e l'entroterra, Genova abbandona la «Fedelissima» a un destino di decadenza – e anche il porto è lasciato in un stato deplorabile sino alla fine della guerra di successione austriaca<sup>83</sup>. A conferma del forte grado di condizionamento delle disposizioni doganali genovesi, gli aggravii del 20 agosto 1715 (10% sulle merci provenienti da levante e dirette verso nord) producono una secca caduta degli introiti: nei 16 mesi e mezzo che vanno dal 12 febbraio 1714 a fine giugno 1715 prendono la via del Piemonte 4.285 colli di merce; fra 1° luglio 1715 e il 12 marzo 1716 (più di 8 mesi) il Commissario operante a Savona registra in partenza 1.312 colli<sup>84</sup>. Una lettera del 28 marzo 1718 testimonia bene le difficoltà dello scalo savonese e i vantaggi di cui godono quelli concorrenti: con il nuovo regime doganale le merci «hanno presa diversa spedizione fuori Stato per via di Nizza», e anche «gl'altri generi delle mercanzie che qui sarebbero esenti dal 10%» passano dal Finale, nel frattempo beneficiata di una tariffa agevolata di 12 soldi a collo per le merci in transito da e verso il Piemonte, e dove non sussistono le lungaggini burocratiche legate alla presenza di un presidio doganale<sup>85</sup>. Ma già alla

---

<sup>80</sup> ASG-2, 688. A proposito di fervore, è forse significativo rilevare che tra 1671 e 1701 si registra la percentuale più alta di sposi forestieri nei registri parrocchiali savonesi (sopra il 30%) (Lamberti 1973, p. 179).

<sup>81</sup> ASG-8, 1050; ASG-10, 12; cfr. Calcagno 2011, pp. 425-426.

<sup>82</sup> Quaini 1981, pp. 202-207.

<sup>83</sup> Bulferetti, Costantini 1966, p. 132; Assereto 1999, p. 122.

<sup>84</sup> ASG-1, 12. All'opposto, Genova trae beneficio nell'immediato: le merci dirette dal porto franco genovese in Piemonte per via di Savona sono 4.004 nel periodo 13 febbraio 1714-12 febbraio 1715 e 5.298 nel periodo 13 febbraio-30 marzo 1715.

<sup>85</sup> ASS-1, 178. «Per il contrario in Finale le merci si portano nelle proprie case de mercadanti [non in dogana, come a Savona], che le spediscono di giorno e di notte, et ad ogni loro piacere, né i mulattieri soffrono alcuna dilazione o perdimento di tempo, e le merci che ne ritorni si portano in Finale d'ivi si spediscono a drittura per Livorno, Sardegna et altre parti senza pagamento alcuno» (ASG-2, 794).

vigilia delle misure dell'agosto 1715 un'«informativa» presentata a San Giorgio dal procuratore savonese Filippo Alberto Pollero aveva subodorato il sorpasso del portofranco sabauda: «le vetture da Carmagnola a Nizza, per le notizie che si hanno, sono pari di prezzo e pochissimo di più che da Savona a Carmagnola; [...] le strade si accertano per aggiustate a carri, e le nevi che hanno un continuo calpestio tosto dileguansi et i paesi confinanti possono obligarsi al mantenimento, che di buon grado faranno per l'apertura a loro vantaggi». Negli anni successivi arrivano altre brutte sorprese (e anche Oneglia viene reso scalo franco): il 17 giugno 1725 si riferisce al Senato delle «grandi angustie e miserie in quali si trova questa loro fedelissima città e cittadini» per via di una nuova imposizione pari al 10% del valore della merce sui carichi provenienti da Livorno; e tre anni dopo (30 agosto 1728) ci si lamenta perché il Commissario della dogana ha preso a riscuotere la gabella del pedaggio di Genova, «quando per il passato non è mai stata essatta né pretesa»<sup>86</sup>.

I timidi aiuti della Dominante sono arrivati in un momento non particolarmente favorevole. La storiografia ha anzi parlato di un vero e proprio «tracollo»: «una stasi profonda» - o se vogliamo «una lunga depressione» - che caratterizza i 120 anni fra 1620 e 1740, e che vede l'Italia allontanarsi dai traffici mercantili e ripiegare sul commercio del denaro, il quale non può apportare «alcun effetto positivo sull'insieme dell'economia»<sup>87</sup>. Anche Genova ha i suoi problemi: nel secondo Seicento – e specie in seguito al biennio di peste 1656-57 – le registrazioni del *dricetus armamenti* e in generale quelle del traffico marittimo conoscono una netta flessione, accentuando una tendenza già riscontrabile a partire dal 1637: sarebbe del 150% la contrazione del movimento portuale genovese nel corso del XVII secolo (regge solo il piccolo cabotaggio, mentre gli arrivi del naviglio nordico si fanno più radi)<sup>88</sup>. E poi si fanno maggiori le preoccupazioni di carattere militare, divenendo prioritaria la difesa dalla sempre più aggressiva e minacciosa potenza francese: nel 1675, ritenendo «di pregiudicio li borghi alla vicinanza delli forti» della città, si decide che «in quella della porta Villana fossero demolite 14 case»; nel 1681 si applica una tassa «o sia colletta di danaro» per armare quattro galee di libertà; e nel 1683 vengono «abbreviate» due strade dei quartieri artigiani di Chiappinata e Untoria (abbattendo 60 case!) «per dar luogo a nuove fortificazioni che s'accrescevan alla cittadella e suo maschio». Come se non bastasse, alla navigazione spesso interrotta per via delle guerre europee si aggiungono i disturbi legati alle scorrerie corsare dei legni del vicino scalo finalese (ancora sotto il dominio spagnolo): ai genovesi che provano ad ostacolare con le galee il commercio del Marchesato rispondono cioè i «finalini», i quali «facevan rappresaglie particolarmente de barche savonesi, come più vicine»<sup>89</sup>. Anche fuori dalla Liguria il quadro è generalmente deprimente: la dogana di Ancona, che a fine XVI secolo è affittata per 16.500 lire non ne rende più di 4.000 all'inizio del XVIII; e la guerra incide fortemente

---

<sup>86</sup> ASG-1, 536; ASS-1, 143; Assereto 2007, p. 178. La conclusione dell'«informativa» del 1715 denota una ineccepibile maturità economica, forse in parte polemica nei confronti degli indirizzi politici della Dominante: «e quando nulla di profitto vi havesse il Prencipe [con riferimento al Savoia, fresco del titolo di re di Sicilia] che il guadagno de propri sudditi, havrebbe un grande dritto, perché la pecora quanta ha più lana più può tosarsi». Il Pollero inoltre si lamenta per la reintroduzione della gabella sulla canapa spedita fuori Dominio, il cui «traghetto» dava di che vivere a «gl'hosti, i camalli, i bottegari et i marinai che le trasportano altrove»: «li negoti sono come una catena d'annelli, che uno tira l'altro, così se si perdono le canepi tirano seco per conseguenza tutto il resto».

<sup>87</sup> Romano 1974, pp. 1908, 1913 e 1915. In tutta l'Italia centro-settentrionale si registra inoltre un crollo vertiginoso di tutte le voci della manifattura, anche per via di un aumento dei costi di produzione legato all'inflazione (per ammortizzare i deficit di bilancio un po' tutte le amministrazioni tassano il pane, il vino e la carne) (Aymard 1991, pp. 115-117). Fra Sei e Settecento l'esportazione dei tessuti di seta a Genova subisce un calo del 52%, con una diminuzione degli occupati del 75% (Sivori Porro 1972). Analogo discorso per l'industria della lana (Giacchero 1973a, pp. 312-314).

<sup>88</sup> Grendi 1976, grafici in appendice; Id. 1987a, p. 346; Cipolla 1959, pp. 608-609; Aymard 1991, p. 119. Le imbarcazioni al di sopra dei 1.500 cantari a fine secolo recuperano a malapena le posizioni del 1630-35.

<sup>89</sup> Monti 1968, pp. 289-291 e 314. Sulla corsa finalese si veda il recente contributo di Lo Basso 2011b.

sul commercio del sale trapanese, con un totale di carichi che scende dagli 850 del biennio 1682-83 ai 539 di quello 1689-90<sup>90</sup>.

Genova si sente accerchiata: in una relazione «intorno alla renovatione della legge del porto franco» (luglio 1682) si prende atto che i consumi non sono più quelli di un tempo (anche perché prima della peste la popolazione raggiungeva le 90.000 unità, mentre «hora si numerano sessantacinque mila persone circa»); che la gabella dei carati si è appaltata negli anni Sessanta per 290.000 lire, contro le 350.000 lire circa del periodo 1650-55; ma soprattutto che «Livorno e Finale che prima [...] non erano luoghi d'alcun nome in materia di traffico hora con l'assistenza dell'altrui denaro e con la libertà delle navigazioni [...] [sono] notevolmente cresciuti di credito» (mentre con «la fabrica già perfettionata in Olanda [...] di due navi da guerra e mercantia per conto e de denari di una compagnia de torinesi si aggiunge certamente un nuovo e potente avversario al traffico di Genova»). E nel 1669 è stato concesso il porto franco pure a Marsiglia, che insieme a Livorno dall'altra parte porta alla Superba e alle Riviere un vero e proprio attacco concentrico<sup>91</sup>.

In questo contesto, finisce che Savona diventi terreno di scontro fra le *lobby* di un ceto di governo sempre più pressato dai problemi congiunturali: una più interessata alla difesa dei privilegi del porto genovese e probabilmente invischiata nella gestione del debito pubblico - che si fonda in buona parte sul ricavato delle gabelle; un'altra con interessi commerciali nelle Riviere, dove fare negozi è più agevole e i controlli sono minori (cosa sono i savonesi se non semplici spedizionieri, «canale che riceve l'acque dal fonte [Genova] per vuotarle nell'altrui vasi [il Piemonte]»?)<sup>92</sup>; un'altra ancora che non si fa scrupolo di far passare mercanzia lungo la scala del Finale e degli altri «luoghi franchi» non dipendenti dalla Repubblica, e che deve aver fatto di tutto per enfatizzare i dubbi di Protettori e Collegi di governo a proposito del sostegno agli scali del Dominio - dal momento che le agevolazioni rischiano di deviare i flussi del traffico di contrabbando. Come molte altre questioni, l'*affaire* savonese non esce dagli schemi di una concezione privatistica dello Stato quale base territoriale per i traffici dell'*élite*. Alla fine, a vincere è quella preponderante parte del patriziato che ha ormai riversato i suoi capitali nei «luoghi» emessi dalla Casa, e che fa di tutto per mantenere invariati gli orientamenti della politica economica statale, e per scoraggiare qualsiasi cambiamento e innovazione in merito<sup>93</sup>.

Nonostante sessant'anni di misure *ad hoc*, Savona non è riuscita a ritagliarsi nuovi spazi commerciali, ed è rimasta effettivamente un porto regionale, sbocco di una porzione ristretta del retroterra piemontese. Una supplica letta dai Protettori il 23 gennaio 1696 riflette sul fatto che alla città «no' vi vengono condotte se non tele che si fabricano ne' luoghi del Piemonte più vicini a questa città, poiché quelle de' luoghi più lontani a ponente dell'istessa città si portano al Finale in quantità di qualche considerazione». Come ha lucidamente sintetizzato Ruggiero Romano in un classico saggio di quasi quarant'anni fa, nel Seicento «la lotta di recupero che i grandi centri avevano condotto contro i centri minori nel corso del secolo XVI aveva portato i suoi frutti e, ormai, questi ultimi appaiono privi di ogni capacità di riprendersi»<sup>94</sup>. Genova aveva schiacciato Savona, e ora risollevarla non era facile, anche perché nel frattempo lo scenario era mutato, a tutto svantaggio dell'Italia e del bacino mediterraneo dell'Europa. Con ragione, alla fine del secolo il cronista Agostino Maria de' Monti poteva così metaforicamente commentare che «non [è] possibile che prenda il volo quell'uccello a cui son levate le penne»<sup>95</sup>.

#### Riferimenti archivistici

---

<sup>90</sup> Caracciolo 1965, p. 22; Benigno 1982, pp. 23-30. Come osserva una memoria genovese risalente al 1682, «dal tempo [del contagio del 1656-57] in appresso è anche mancato in tutte le parti del mondo il traffico» (Costantini 1986, p. 360).

<sup>91</sup> ASG-2, 688; Allemand 1966, specie p. 201.

<sup>92</sup> ASG-2, 794.

<sup>93</sup> Spiega in maniera chiara e sintetica tutto ciò Bitossi 2007, p. 87.

<sup>94</sup> Romano 1974, p. 1914.

<sup>95</sup> Monti 1968, p. 12.

ASG, Archivio di Stato di Genova  
ASS, Archivio di Stato di Savona

ASG-1: Archivio di Stato di Genova, Banco di San Giorgio, Cancelleria, sala 34  
ASG-2: Archivio di Stato di Genova, Banco di San Giorgio, Cancellieri, sala 35  
ASG-3: Archivio di Stato di Genova, Banco di San Giorgio, Gabelle, sale 36  
ASG-4: Archivio di Stato di Genova, Banco di San Giorgio, Gabelle, sala 37  
ASG-7: Archivio di Stato di Genova, Ufficio di Sanità  
ASG-8: Archivio di Stato di Genova, Archivio segreto  
ASG-9: Archivio di Stato di Genova, Antica finanza  
ASG-10: Archivio di Stato di Genova, Marchesato del Finale  
ASS-1: Archivio di Stato di Savona, Comune, serie I  
ASS-4: Archivio di Stato di Savona, Notai distrettuali

#### Riferimenti bibliografici

- Abate 1897: G.A. Abate, *Cronache savonesi dal 1500 al 1570, pubblicate e annotate dal dott. G. Assereto*, Tipografia Bertolotto & C., Savona.
- Allemand 1966: J. Allemand, *Les relations commerciales entre Marseille et Gênes de 1660 à 1789*, in *I Congresso storico Liguria-Provenza*, Istituto internazionale di studi liguri, Bordighera/Aix-Marseille, pp. 193-226.
- Assereto 1999: G. Assereto, *Le metamorfosi della Repubblica. Saggi di storia genovese tra il XVI e il XIX secolo*, Elio Ferraris editore, Savona.
- Assereto 2007: G. Assereto, *La città fedelissima. Savona e il governo genovese tra XVI e XVIII secolo*, Elio Ferraris editore, Savona.
- Attuoni, 1958: P. Attuoni, *Civitavecchia. Il porto e la città*, Società geografica italiana, Roma.
- Aymard 1991: M. Aymard, *La fragilità di un'economia avanzata: l'Italia e le trasformazioni dell'economia europea*, in R. Romano (a cura di), *Storia dell'economia italiana. II. L'età moderna: verso la crisi*, Einaudi, Torino, pp. 5-137.
- Basso 2008b: S. Basso, *Trieste: un porto, una città tra Impero Austro-Ungarico e Mediterraneo*, in «Storia urbana», 120-121, fasc. 3-4, pp. 165-184.
- Benigno 1982: F. Benigno, *Il porto di Trapani nel Settecento. Rotte, traffici, esportazioni (1674-1800)*, Gervasi-Modica, Trapani.
- Bitossi 2003 : C. Bitossi, *L'antico regime genovese, 1576-1797*, in D. Puncuh (a cura di), *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, Società ligure di storia patria, Genova, pp. 391-504.
- Bitossi 2007: C. Bitossi, *La Repubblica di Genova: politica e istituzioni*, in G. Assereto, M. Doria (a cura di), *Storia della Liguria*, Laterza, Roma-Bari, pp. 79-97.
- Bottari, Chiara 2009 : S. Bottari, L. Chiara, *La lunga rincorsa. Messina dalla rivolta antispagnola al terremoto del 1908*, Piero Lacaita editore, Manduria-Bari-Roma.
- Bulferetti, Costantini 1966: L. Bulferetti, C. Costantini, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Banca commerciale italiana, Milano.
- Calcagno 2011: P. Calcagno, «*La puerta a la mar*». *Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo (1571-1713)*, Viella, Roma.
- Calegari 1977: M. Calegari, *Il basso fuoco alla genovese: insediamento, tecnica, fortuna (secc. XIII-XVIII)*, in «Quaderni del Centro di studi sulla storia della tecnica del Consiglio nazionale delle ricerche», 1, pp. 1-38.

- Caracciolo 1965: A. Caracciolo, *Le port franc d'Ancône. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIII<sup>e</sup> siècle*, S.E.V.P.E.N., Paris.
- Cerisola 1968: N. Cerisola, *Storia del porto di Savona*, Editrice Liguria, Savona.
- Cerisola 1982: N. Cerisola, *Storia di Savona*, Editrice Liguria, Savona.
- Cevini 1984: P. Cevini, *La Spezia*, Sagep, Genova.
- Cipolla 1959: C.M. Cipolla, *Il declino economico dell'Italia*, in Id. (a cura di), *Storia dell'economia italiana. I: secoli settimo-diciassettesimo*, Einaudi, Torino, pp. 605-623.
- Cipolla, Doria 1982: C.M. Cipolla, G. Doria, *Tifo esantematico e politica sanitaria a Genova nel Seicento*, in «Atti della Società ligure di storia patria», n.s., XXII, pp. 163-196.
- Costantini 1986: C. Costantini, *La Repubblica di Genova*, Utet, Torino (edizione originale 1978, in «Storia d'Italia» diretta da G. Galasso, vol. IX).
- De Rosa 2004: L. De Rosa, *Porti e commerci mediterranei tra '400 e '500*, in «Storia economica», 1, pp. 95-112.
- Farris 1999b: G. Farris (a cura di), *Cronaca savonese dal 1600 al 1675. Manoscritto di Giovanni Battista Pavese*, Sabatelli, Savona.
- Ferro 1957: G. Ferro, *Lo sviluppo storico delle vie terrestri di comunicazione facenti capo a Savona*, in «Atti della Società savonese di storia patria», XXIX, pp. 197-208.
- Gallotti 2003: G. Gallotti, *7 luglio 1648: testimonianze inedite sullo scoppio del castello di San Giorgio*, in «Atti e Memorie della Società savonese di storia patria», XXXIX, pp. 227-238.
- Gatti 1999: L. Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, Brigati, Genova.
- Giacchero 1951: G. Giacchero, *Storia economica del Settecento genovese*, Apuania, Genova.
- Giacchero 1972: G. Giacchero, *Origini e sviluppi del Portofranco genovese. 11 agosto 1590 – 9 ottobre 1778*, Sagep, Genova.
- Giacchero 1973a: G. Giacchero, *Economia e società del Settecento genovese*, Sagep, Genova.
- Godoli 1984: E. Godoli, *Trieste*, Laterza, Roma-Bari.
- Grendi 1972: E. Grendi, *Problemi e studi di storia economica genovese (secoli XVI-XVII)*, in «Rivista storica italiana», LXXXIV, fasc. 4, pp. 1022-1059.
- Grendi 1976: E. Grendi, *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, fratelli Bozzi, Genova.
- Grendi 1986: E. Grendi, *L'approvvigionamento dei grani nella Liguria del Seicento: libera pratica e annone*, in «Miscellanea storica ligure», XVIII, fasc. 2, pp. 1021-1047.
- Grendi 1987a: E. Grendi, *Traffico e navi nel porto di Genova fra 1500 e 1700*, in *La Repubblica aristocratica dei genovesi: politica, carità e commercio fra Cinque e Seicento*, Il Mulino, Bologna, pp. 309-355.
- Grendi 1993: E. Grendi, *Il Cervo e la Repubblica. Il modello ligure di antico regime*, Einaudi, Torino.
- Heers 1991: J. Heers, *Genova nel Quattrocento. Civiltà mediterranea, grande capitalismo e capitalismo popolare*, Jaca Book, Milano (edizione originale *Gênes au XV<sup>e</sup> siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1961).
- Lamberti 1973: M.C. Lamberti, *Popolazione e movimenti immigratori a Savona nei secoli XVII e XVIII*, in *Territorio e società nella Liguria moderna. Studi di storia del territorio*, La Nuova Italia, Firenze, 1973, pp. 167-206.
- Lo Basso 2004: L. Lo Basso, *La costruzione della nave "Nostra Signora dell'Apparizione e S. Pietro" (Savona, 1671-73)*, in *Saper fare. Studi di storia delle tecniche in area mediterranea*, Edizioni ETS, Pisa, pp. 85-125.
- Lo Basso 2011b: L. Lo Basso, *Finale porto corsaro spagnolo tra Genova e la Francia alla fine del Seicento*, in Id., *Capitani, corsari e armatori. I mestieri e le culture del mare dalla tratta degli schiavi a Garibaldi*, Città del silenzio, Novi Ligure, pp. 95-116.

Monti 1968: A.M. de' Monti, *Compendio di memorie storiche della città di Savona, e delle memorie d'huomini illustri savonesi*, Roma, nella stamperia di Marc'Antonio & Orazio Campana, 1697 (ristampa anastatica Forni editore, Bologna).

Noberasco 1920: F. Noberasco, *Il porto di Savona nella storia*, in «Atti della Società savonese di storia patria», III, pp. 83-112.

Noberasco 1925b : F. Noberasco, *Gli scrittori della città di Savona. Parte I (secc. XIV-XVII)*, in «Atti della Società savonese di storia patria», VIII, pp. 139-217.

Pavia, Sori 1990: R. Pavia, E. Sori, *Ancona*, Laterza, Roma-Bari.

Piccinno 2000: L. Piccinno, *Economia marittima e operatività portuale. Genova, secc. XVII-XIX*, «Atti della Società ligure di storia patria», n.s., XL, fasc. 1 (numero monografico).

Presotto 1967: D. Presotto, *Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: i lavori pubblici*, in «Atti della Società ligure di storia patria», n.s., VII, fasc. 1, pp. 147-186.

Quaini 1981: M. Quaini (a cura di), *La conoscenza del territorio ligure fra Medioevo ed età moderna*, Sagep, Genova.

Ricchebono, Varaldo 1982: M. Ricchebono, C. Varaldo, *Savona*, Sagep, Genova.

Romano 1974: R. Romano, *La storia economica. Dal secolo XIV al Settecento*, in *Storia d'Italia. Dalla caduta dell'Impero romano al secolo XVIII*, vol. 2, t. II, Einaudi, Torino, pp. 1811-1931.

Sivori Porro 1972: G. Sivori Porro, *Il tramonto dell'industria serica genovese*, in «Rivista storica italiana», LXXXIV, fasc. 4, pp. 893-944.

Strangio 2006: D. Strangio, *Il porto di Civitavecchia (secc. XVI-XVIII): investimenti e sviluppo economico*, in S. Cavaciocchi (a cura di), *Ricchezze del mare, ricchezze dal mare. Secc. XII-XVIII*, Atti della XXXVII settimana di studi, Istituto internazionale di Storia economica «F. Datini», Le Monnier, Firenze, pp. 761-772.

Turchini 1989: A. Turchini, *Porto Cesenatico*, in A. Prosperi (a cura di), *Storia di Cesena. III. La dominazione pontificia (secoli XVI-XVII-XVIII)*, Bruno Ghigi editore, Rimini, pp. 579-639.