

Abstract

Questo lavoro di ricerca nasce con l'intento di approfondire due aspetti fondamentali della politica economica carloalbertina: le strade ferrate e il commercio transatlantico.

L'elaborato è perciò suddiviso in due parti.

Nella prima parte viene analizzata nel dettaglio la grande rete ferroviaria sognata da Carlo Alberto.

Questa sezione è introdotta dal vivace dibattito piemontese dell'epoca intorno al nuovo mezzo di trasporto che, mentre in Europa trovava una felice applicazione pressoché ovunque, nel Regno di Sardegna faceva fatica a decollare.

Ci si sofferma dunque sui contributi favorevoli del conte Piola, di Petitti di Roreto e del giovane Cavour, che per primi intravidero nelle strade ferrate un fattore di progresso civile ed economico in grado di rafforzare l'unione degli Stati di Terraferma, collocare la Liguria e il Piemonte al centro del commercio internazionale e fare dell'intera Penisola una sola contrada ed una sola famiglia.

Essa prosegue poi con l'indagine dei primi progetti ferroviari elaborati in Savoia, dalla linea Chambéry-Lago del Bourget passando per la Saint Genix-Ginevra e la Aiguebelle-Montmélian, e con la ricostruzione delle vicende che porteranno all'approvazione della grande arteria ferrata Genova-Torino-Lago Maggiore, a partire dalle prime domande di concessione d'epoca pre 1831 sino ad arrivare alla coraggiosa scelta carloalbertina di seguire l'esempio del Belgio di avocare allo stato la costruzione della stessa.

Fallite le negoziazioni con il team inglese capitanato dall'ingegnere I. K. Brunel, il ministro Luigi Des Ambrois de Névache strinse ancor più i rapporti con l'amico Belgio assicurandosi le prestazioni dell'ingegnere Henri Maus, che marcherà indelebilmente la storia ferroviaria piemontese, e inviando nelle grandi officine di Malines e di Seraing un pool di tecnici sabaudi per assorbire il know-how dei maestri belgi.

La trattazione continua proprio con i tentativi di "autarchia ferroviaria" fatti dall'amministrazione carloalbertina, che con lo stabilimento Taylor & Prandi e le ligniti di Noceto e di Cadibona puntava all'indipendenza meccanico-energetica, e si conclude con i primi appalti e le prime realizzazioni di strade ferrate, culminate con l'inaugurazione del tronco Torino Porta Nuova-Moncalieri (24 settembre 1848).

Vengono poi riprese ed esaminate nel dettaglio le tre grandi imprese che avrebbero potuto e dovuto garantire alla rete ferroviaria degli Stati di Terraferma un lucroso sbocco internazionale: il Lukmanier Pass, il traforo del Fréjus e l'intercetto della Valigia delle Indie.

Per quanto riguarda il Lukmanier Pass, viene analizzato lo sforzo fatto dall'ingegnere Giovanni Antonio Carbonazzi, ideatore e promotore della strada ferrata sardo-elvetica, e dalla diplomazia sabauda per convincere i Cantoni del Ticino, di San Gallo e dei Grigioni e i Länder di Baviera, del Württemberg e di Baden a unire i propri binari a quelli piemontesi.

Per quanto riguarda l'altro grande traforo progettato in epoca carloalbertina, ovvero quello del Fréjus, vengono invece illustrati i prodromici progetti Médail e Maus.

Infine, la prima parte sulle strade ferrate si conclude con un approfondimento sulla rivalità tra i porti di Genova e Trieste per accaparrarsi il transito della mitica Valigia delle Indie e con il conseguente “scontro ferroviario” tra Austria e Regno di Sardegna.

Nella seconda parte viene invece analizzata nel dettaglio la politica estera d’apertura verso il Nuovo Mondo attuata dal conte Clemente Solaro della Margarita.

Questa sezione è introdotta dalle molteplici iniziative liberiste intraprese dall’amministrazione carloalbertina per smantellare il vetusto sistema protezionistico ereditato dal governo Carlo Felice, favorire il movimento commerciale e riportare così il Portofranco di Genova al centro dei traffici internazionali.

Ci si sofferma dunque sui provvedimenti volti all’abolizione di dazi e privilegi secolari e all’ammodernamento infrastrutturale del grande scalo ligure con, in particolare, l’approvazione della maestosa Strada Carlo Alberto, del bacino di carenaggio di Damiano Sauli e dei progetti di Nicola Poggi.

L’ambizioso programma carloalbertino di rinascita del porto e della città di Genova puntava a fare della stessa il punto di partenza delle relazioni sabaude con l’America e favorire così l’integrazione del Regno di Sardegna con il ricco mercato Atlantico. Per questo motivo, la trattazione prosegue proprio con la disamina dello sforzo diplomatico, compiuto principalmente dal conte Clemente Solaro della Margarita, per sviluppare la rete consolare sarda, concludere dei trattati di commercio e di navigazione, facilitare i flussi migratori e gli scambi commerciali con le molteplici entità politiche del Nuovo Mondo.

I ministri degli Esteri carloalbertini insediarono infatti degli agenti a Cuba, a Saint Thomas, ad Haiti, in Nicaragua, in Venezuela, in Colombia, in Ecuador, in Cile, in Perù, in Uruguay, in Argentina, in Brasile e negli Stati Uniti. Una folta rete americana che agevolò le negoziazioni con i governi cileni, peruviani, brasiliani e favorì la stipulazione degli accordi commerciali con gli States (1838) e le Repubbliche dell’Uruguay (1840) e della Nuova Granada (1847).

Infine, il lettore potrà dilettarsi seguendo i tragicomici intrighi diplomatici in salsa sabauda per accaparrarsi i diritti consolari, gli infiniti sforzi mercantili per aumentare l’import-export con il mondo Atlantico, gli sconfinati traffici (più o meno leciti) dei naviganti liguri e le romanzesche vicende di quegli esuli provenienti dal Regno di Sardegna che, citando Benedetto Croce, “ebbero parte nei rivolgimenti accaduti tra la fine del secolo decimottavo e i primi decenni del seguente, vennero sbalzati [...] nel Nuovo Mondo e accumularono esperienze e nutrono sentimenti, che, divulgati e irraggiati da essi con gli scritti e con la parola, trasformarono i vecchi italiani della decadenza negli italiani del Risorgimento”.