

*Liguria storica*

*Fausto Brizi*

# **L'isola ritrovata**

**Comune di Capraia Isola, Provincia di Genova (1861-1925)**

**Per una storia della comunità capraiese attraverso le carte conservate presso l'Archivio Storico della Provincia di Genova**

**Prefazione di Gabriella Airaldi**



*Fausto Brizi*

**L'isola ritrovata**  
Comune di Capraia Isola, Provincia di Genova (1861

È diffusamente noto che l'isola di Capraia abbia a lungo condiviso con la vicina Corsica l'egemonia politico-militare e commerciale di quella che, un tempo, fu la "Superba". Meno noto è che la dipendenza da Genova, sebbene attenuatasi nel 1815 in semplice legame amministrativo, sia terminata "soltanto" nel 1925. Questo volume, frutto del reperimento e dell'analisi degli atti conservati presso l'archivio storico della Provincia di Genova, ripercorre alcune vicende – di diversa natura e rilievo – che contraddistinsero la storia dell'isola in epoca post-unitaria sino al suo distacco definitivo dalla Liguria. Si tratta di una ricostruzione – talvolta minuziosa, talaltra più carente in stretto rapporto alla disponibilità di fonti documentarie – finalizzata ad avviare un percorso di approfondimento storico di fatti e aspetti poco noti o sinora scarsamente indagati che hanno segnato la vita della comunità isolana a cavallo dei secoli XIX e XX.

*Collana Storica*

9/3 56

**Liguria Storica**

a cura di Gabriella Airaldi

Il nostro indirizzo internet è:  
<http://www.frillieditori.com>  
[info@frillieditori.com](mailto:info@frillieditori.com)

EDITING  
ESTER FERETTO  
RAOUL GAZZA

LAYOUT COPERTINA  
SARA CHIARA

PROGETTO GRAFICO E IMPAGINAZIONE  
MARINA RAVAZZA

Copyright © 2005 Fratelli Frilli Editori - Genova  
Via Priaruggia 31/1 - Genova - Tel. 0103074224 - 0103772846

ISBN 88-7563-130-1

FAUSTO BRIZI

# L'isola ritrovata

Comune di Capraia Isola,  
Provincia di Genova  
(1861-1925)

*Per una storia della comunità capraiese  
attraverso le carte conservate  
presso l'Archivio storico della Provincia di Genova*

Prefazione  
Gabriella Airaldi



CON IL CONTRIBUTO DI  
PROMO PROVINCIA



CON IL PATROCINIO DI  
PROVINCIA DI GENOVA

FRATELLI FRILLI EDITORI

*“A Fernanda e Giacomo che non si sono conosciuti”*

È vietata la riproduzione anche parziale del testo e delle fonti iconografiche contenute all'interno del libro senza previa ed esplicita autorizzazione.  
L'editore si dichiara a disposizione degli eventuali aventi diritto che nonostante accurate ricerche non è stato possibile rintracciare.

## PREFAZIONE

### ABBREVIAZIONI UTILIZZATE NEL TESTO E RELATIVE NOTE:

|                   |  |
|-------------------|--|
| A.F.M.C.M.G.      | “E. A. D’Albertis”:<br>Archivio fotografico Museo delle culture del mondo di Genova “E. A. D’Albertis” |
| A.S.G.:           | Archivio di Stato di Genova  |
| A.S.Li.:          | Archivio di Stato di Livorno   |
| A.S.P.G.:         | Archivio storico Provincia di Genova   |
| C.A.:             | Civica Amministrazione   |
| Cassa DD.PP.:     | Cassa Depositi e Prestiti  |
| CC.RR.:           | Carabinieri Reali  |
| D.P.G.:           | Deputazione provinciale di Genova  |
| D.P.L.:           | Deputazione provinciale di Livorno   |
| G.P.A.:           | Giunta provinciale amministrativa  |
| Ministero LL.PP.: | Ministero dei Lavori Pubblici  |
| R.C.G.C.:         | Regio Corpo del Genio Civile (Ufficio di Genova)   |
| R.D.L.:           | Regio decreto legge  |
| U.T.P.G.:         | Ufficio tecnico della Provincia di Genova  |

### CONVENZIONI DI SCRITTURA ADOTTATE:

- C1) Il carattere corsivo o italico contraddistingue i testi direttamente estrapolati dai documenti consultati ossia le citazioni di brani originali di lettere, atti amministrativi, disposizioni normative, altre fonti bibliografiche, etc.
- C2) Le parentesi quadre racchiudono espressioni o brevi periodi inseriti nei testi riprodotti in corsivo allo scopo di facilitarne la comprensione.
- C3) I cognomi delle persone a vario titolo citate nel testo sono stati riportati (quando necessario) omettendo tuttavia, nella maggior parte dei casi, la riproduzione in esteso del corrispondente nome di battesimo.
- C4) Quando non altrimenti specificato, con il termine Prefettura si intende la Prefettura di Genova.

Racconta Oberto Cancelliere che, nel corso dell'anno 1166, nonostante divampassero a Genova aspre lotte civili tanto che nessuno osava circolare senz'armi, i consoli non cessavano di preoccuparsi di ciò che egli definisce "l'utile della città". Come ciò avvenisse è presto detto: anche fuori dal porto e per largo tratto dello spazio marittimo circostante bisognava essere costantemente in armi, pronti a difendersi da ogni possibile attacco dei più accerrimi nemici del momento, e cioè i pisani. Fu così che, tra la primavera e l'estate, pur essendo strenuamente impegnati a dirimere le contese interne, i consoli non cessarono di prendere provvedimenti in tal senso. Armarono quattro galee per impedire ai pisani l'accesso ai porti provenzali; ne inviarono tre verso la Sardegna per dimostrare ai nemici la subordinazione dei giudicati di Arborea e di Cagliari; infine fecero apprestare nove galee onde procedere alla definitiva conquista dell'isola. Inevitabilmente lo scontro si inasprì. Diciassette galee pisane mossero, nel golfo dell'Ogliastra, incontro alle genovesi, che, più veloci, riuscirono tuttavia ad evitare lo scontro; anzi, se ne tornarono a Genova dopo aver incendiato un certo numero di imbarcazioni nel porto pisano, mentre in città già si apprestava una flotta di trentadue galee. A dar retta a Oberto, pare che i pisani, impauriti dalla determinazione dei genovesi, avessero allora tentato azioni di pace. Erano arrivati, infatti, a Genova, in abito di eremiti e con istanze pacifiche, l'abate dell'isola di Gorgona, un eremita e un terzo ignoto personaggio; ma gli incontri successivi, svoltisi a Portovenere, non avevano dato alcun risultato, come di solito accadeva. Nel frattempo due galee pisane, mentre navigavano verso le coste provenzali, ne avevano catturato due savonesi, affondando, inoltre, un certo numero di imbarcazioni minori. Subito erano partite da Genova sette galee, dirette verso le isole, onde braccare con più facilità le pisane. "E presso l'isola di Capraia" -

dice il cronista – “trovarono cinque galee dei pisani: quando quelle videro le nostre da lontano, si diedero alla fuga e, issata la vela, quella notte si salvarono”.

L'isola di Capraia spunta dunque per la prima volta all'orizzonte genovese avvolta in una luce guerresca che immediatamente ne segnala la forte valenza strategica. A quel tempo, nel Mediterraneo occidentale, solo Pisa poteva tener testa a Genova, anche se la sua posizione decentrata, la minor capienza in movimentazione e distribuzione, la compresenza di altri centri concorrenti, alla lunga l'avrebbero penalizzata. Dopo quell'episodio, le scaramucce continuarono intorno all'Elba e in prossimità della Corsica. Di fatto, la lotta fra Genova e Pisa proseguì a lungo e senza esclusione di colpi, coinvolgendo tutto il Mediterraneo e intrecciandosi alle grandi questioni, che interessavano l'impero, il papato, i comuni e i regni. Finché giunse il giorno della famosa battaglia della Meloria (1284) a sollevare, almeno temporaneamente, i genovesi da qualche preoccupazione. In primo luogo, dal problema della difesa finitima, che poterono finalmente superare con l'acquisizione definitiva della Corsica e estendendo il proprio controllo, attraverso i De Mari, già da tempo signori del Capo Corso, anche a quello scoglio di rara bellezza che, per la sua posizione essenziale, rappresentava un approdo obbligato. In effetti, proprio la sua naturale conformazione ambientale, che in età altomedievale aveva attratto eremiti e monaci, ricca di anse e approdi protetti e sicuri, e la sua estrema vicinanza al Capo Corso facevano di Capraia un'interessante testa di ponte per chi volesse operare liberamente nell'area mediterranea. Corre dunque sul mare il filo rosso che lega la storia di Capraia e Genova, da quando, mille anni fa, la scelta di operare in un'economia di libero mercato, aveva fatto convergere sul principale porto del Mediterraneo tutte le attenzioni dell'Occidente europeo.

In ogni caso, allora l'Europa guardava ad un mare Mediterraneo, considerato e definito “medium terre tenens”, il centro della terra. Il mondo era piccolo, si navigava di cabotaggio e la lotta per la supremazia e per la libertà di movimento faceva del mare un campo di battaglia, dove la pirateria commerciale si confondeva continuamente con la guerra politica. Ma lo spazio marittimo era anche altro: un ambito particolare, nel quale –

come ha ben dimostrato Jacques Heers – maturavano qualità peculiari. Navigare tra le isole, scivolare nelle anse protette e nascondersi, piombare a sorpresa sul nemico o inseguirlo in mezzo a mille pericoli, rappresentavano le tappe di un processo di formazione continua, erano la grande scuola creatrice di quelle capacità marittime che avrebbero reso famosi e ricercati dappertutto i genovesi. Nell'incontro con la Capraia, isola che incrociava le rotte e consentiva manovre insperate e fruttuose, si legge dunque una parte essenziale della storia genovese.

Ma la guerra di mare non bastava a risolvere i problemi. Chi conosce il sistema degli insediamenti genovesi nel mondo sa che, tra tante e diverse soluzioni, il controllo diretto – faticoso e dispendioso – fu generalmente evitato, usato soltanto quando si trattasse di salvaguardare località ritenute essenziali sul piano di una strategia globale. Come sempre, anche in questi casi l'intreccio tra pubblico e privato fu l'elemento guida del network genovese: si avvale, infatti, di signorie d'investitura esterna in qualche rapporto con il Comune genovese, come nel caso degli Embriaci a Jibeil; di domini diretti, come fu per la Corsica, destinata più tardi a passare attraverso la gestione di una “maona” e poi del Banco di San Giorgio; di amministrazione diretta per le colonie del mar Nero, infine cedute al Banco di San Giorgio; della signoria degli Zaccaria sull'isola di Chio, più tardi ripresa e controllata da una “maona”. Capraia, prima controllata dai De Mari, passerà poi al Banco di San Giorgio e infine alla Repubblica. Questi esempi, tra i tanti che se ne potrebbero fare, sono indicativi dell'importanza del ruolo che i genovesi riconoscevano a certe località, considerate non solo anelli di una catena economica, ma punti imprescindibili per la difesa del sistema o addirittura, come nel caso della zona insulare prossima a Genova, necessari alla sopravvivenza della città e del suo porto.

È questo il caso di Capraia; nella quale, come nella vicina Corsica, si può cogliere l'impronta guerresca conferita dai genovesi alla configurazione ambientale, in cui il segno della potente fortezza di San Giorgio e il pullulare delle torri di avvistamento rappresentano un linguaggio forte pari, per incisività e profondità, alla persistenza di forme linguistiche omologhe, che dimostrano anch'esse l'esistenza di un lungo e intenso rapporto. Un



rapporto di cui si conoscono bene le radici, che, come in altre storie importanti per la costruzione dell'identità europea, affondano nel lontano Medioevo.

GABRIELLA AIRALDI

## *Introduzione*

La genesi di questa ricerca è piuttosto curiosa e forse merita di essere brevemente narrata. Durante la redazione della mia tesi di laurea lessi un articolo di un importante storico genovese dedicato alla configurazione politico-amministrativa della Repubblica di Genova nel 1777. In tale occasione, constatai che nell'elenco delle varie circoscrizioni civili repubblicane compariva anche l'isola di Capraia, sorta di ultimo lembo dell'antico dominio genovese d'Oltremare. Il fatto suscitò la mia curiosità ed in seguito l'interesse personale crebbe così tanto da spingermi a visitare ripetutamente l'isola. Scoprii allora una realtà particolare e affascinante: le tante meraviglie naturalistiche, le antiche vestigia pisane e genovesi, tra cui le splendide torri costiere, la magia dello Zenobito... Tornai a Genova e approfondii le mie ancora scarse conoscenze sulla storia dell'isola, consultai anche numerose fonti manoscritte conservate presso l'Archivio di Stato e finii così per scoprire che Capraia era appartenuta sino al 1925 al territorio della Provincia di Genova. Pensai allora che il reperimento, l'esame e la rielaborazione del materiale conservato presso l'Archivio storico dell'Amministrazione provinciale di Genova, della quale ero nel frattempo divenuto un dipendente, potesse costituire un contributo, sebbene parziale, ad una più puntuale ricostruzione della peculiare vicenda storica capraiese dall'Unità d'Italia sino al momento dell'aggregazione alla Provincia di Livorno. Il risultato dei miei umili sforzi è questo lavoro, basato, pressoché interamente, sulla documentazione amministrativa e contabile tuttora disponibile presso la Provincia di Genova, (e diffusamente citata nelle note al testo); una ricerca che mira soprattutto a riscoprire, attraverso il ricorso a fonti archivistiche sinora inutilizzate, i legami a lungo intercorsi fra il capoluogo ligure e la minuscola, splendida Capraia.

*L'AUTORE*

## CAPITOLO I

### *Genova, Capraia e la lenta riscoperta di una storia comune*

Come sarà facilmente desumibile dalla lettura dei successivi capitoli, la presente ricerca rappresenta un semplice tentativo di rielaborazione dei diversi eventi che determinarono la redazione dei documenti riguardanti l'isola di Capraia attualmente conservati presso l'Archivio storico della Provincia di Genova (d'ora in poi, A.S.P.G.). Si tratta di vicende di natura, portata e significato storico assai diverso che si è tentato, per quanto possibile, di porre in relazione fra loro con l'obiettivo di ovviare alla evidente frammentarietà delle fonti e alla parziale discontinuità cronologica delle medesime. Sono stati comunque descritti accadimenti riferibili a temi storicamente assai rilevanti per la popolazione capraiese durante il periodo intercorso fra l'Unità d'Italia (1861) e l'aggregazione alla Provincia di Livorno (1925) seguita alla lunga "parentesi genovese": la tutela dell'ordine pubblico, le opere portuali, le strade, il cimitero comunale, i collegamenti con la terraferma, l'assistenza sanitaria, l'esercizio della caccia, il passaggio dell'isola alla Toscana. Si tratta di una storia senz'altro minore che tuttavia, non soltanto racchiude fatti poco indagati ed altri di notevole interesse locale (basti pensare alla costruzione della rotabile portopaese, oggi denominata S.P. 38 di Capraia Isola), ma testimonia pure la significativa persistenza, anche in epoca post unitaria, della dipendenza amministrativa (e, in buona misura, anche economica e commerciale) di Capraia dal capoluogo ligure, un dato che venne meno soltanto nel corso del XX secolo.

Proprio per questo, diviene quindi necessario tracciare, a scopo introduttivo, un breve profilo storico dei rapporti intercorsi nei secoli passati tra l'isola e la Superba. I primi contatti fra Genova e Capraia risalgono infatti, con tutta probabilità, ad epoche remote; essi si fecero comunque assai più frequenti nel corso del Basso Medioevo e si infittirono ulteriormente quando, a causa dell'inasprirsi della lotta contro i pirati saraceni prima



A.S.P.G., *Annuario della Provincia di Genova 1869-70*, Regia Tipografia Ferrando, Genova, 1869. Carta stradale della Provincia di Genova, dettaglio dell'Isola di Capraia. In essa sono ancora riprodotti i percorsi delle mulattiere e dei sentieri (oggi pressoché scomparsi) conducenti alle torri dello Zenobito e della Teglia.

(secoli XI-XII) e della contesa sorta fra la stessa Superba e Pisa per la supremazia militare e commerciale nell'alto Tirreno poi, le navi genovesi si trovarono sempre più spesso a veleggiare (e a combattere) tra le isole di Corsica e Capraia. Anche se la vittoria conseguita dai genovesi sulla rivale Pisa nella celeberrima battaglia navale alle secche della Meloria (1284) non pare aver determinato l'automatico instaurarsi di un loro dominio su Capraia (che continuò pertanto ad essere governata dai pisani), già a partire dalla turbolenta Signoria corso-genovese dei De Mari (1430-1506), essa entrò decisamente nell'orbita politica ligure. Dopo la ribellione popolare del 1505 contro il tentativo perpetrato da Giacomo De Mari di abolire la proprietà collettiva della terra e di tassare gli usi civici locali (legnatico, seminazione, pascolo), alla Signoria subentrò, per volontà della stessa popolazione dell'isola e sotto l'egida della Repubblica di Genova, il controllo della "Casa di San Giorgio" che durò sino al 1562. Si aprì allora un periodo sostanzialmente positivo per Capraia, durante il quale i commissari geno-

vesi dipendenti dal governatore della Corsica (anch'essa amministrata dal Banco) concessero ampie franchigie fiscali ai capraiesi, rispettando gli ordinamenti e le consuetudini locali, e favorendo i traffici commerciali essendo l'isola un ottimo scalo e rifugio (durante le mareggiate) per le navi transitanti sulla rotta Genova-Corsica oltre che un'importante base militare per combattere la pirateria arabo-turca. Inoltre, durante gli anni in cui il Banco di San Giorgio amministrò l'isola, quest'ultima venne ulteriormente fortificata mediante l'ampliamento del preesistente castello pisano e la costruzione delle torri del Porto e dello Zenobito soddisfacendo, in tal modo, il grande desiderio di sicurezza espresso dagli stessi capraiesi.<sup>1</sup> Nel 1562, a seguito delle dispendiose guerre nel frattempo combattute contro i francesi, i turchi e varie fazioni corse, il Banco, nonostante avesse riconquistato tutti i territori in un primo tempo perduti, decise però di cedere Corsica e Capraia alla Repubblica di Genova che pertanto *si ritrovò in possesso di un'isola che per la sua posizione geografica poteva essere di grande aiuto, un'isola che alle bellezze naturali accoppiava [...] opere di grande pregio artistico[...]*<sup>2</sup>. L'acquisizione dell'isola di Capraia al "dominio diretto" della Repubblica (il contratto di cessione fu sottoscritto in data 30 giugno 1562), comportò la costituzione dell'omonimo commissariato (ch'era ufficio maggiore da assegnarsi a patrizi genovesi) sempre dipendente dal governatore di Corsica risiedente in Bastia. In sostanziale continuità con il metodo di governo del Banco, Genova esercitò sull'isola un potere basato sulla ricerca del consenso piuttosto che sull'egemonia militare, senza pertanto introdurre eccessive imposizioni per gli abitanti. Capraia potette così godere di una certa autonomia amministrativa eleggendo liberamente un suo Consiglio e propri "padri del Comune" deputati a regolamentare, entro certi limiti, la vita civile dell'isola. Furono altresì rispettati gli assetti proprietari locali e i diritti della popolazione residente sulle terre indivise. In altre parole, la Repubblica cercò sempre di soddisfare, per quanto possibile, le principali aspirazioni ed esigenze della popolazione capraiese inviando, quando necessario, derrate alimentari o concedendo parziali sgravi fiscali o, ancora, potenziando le difese costiere con l'edificazione della torre delle Barbici (1699), sulla punta settentrionale dell'isola. Dal canto loro, gli abitanti dell'isola diedero più volte prova di fedeltà e di abne-

gazione andando in soccorso della “dominante” come, ad esempio, nel 1747, quando essi rifornirono (via mare) di grano la città durante le note vicende dell’assedio ed occupazione di Genova e della Liguria da parte delle truppe austro-piemontesi.<sup>3</sup> Nel 1767 Capraia fu occupata dai patrioti corsi di Pasquale Paoli che dovettero poi abbandonarla a seguito dell’arrivo dei francesi a cui l’isola venne momentaneamente ceduta col trattato di Versailles (1768). L’accordo tra la Superba e la Corona d’Oltralpe contemplava infatti la sua restituzione a Genova entro un termine di quattro anni; pertanto l’undici novembre 1771 i genovesi tornarono in possesso di Capraia erigendola nuovamente a commissariato.<sup>4</sup> Caduta la Repubblica aristocratica (1797) e cessata la non breve parentesi franco-napoleonica, Capraia seguì il destino di Genova e diventò, come la sua antica capitale, parte integrante del Regno di Sardegna (1815). Nel 1859, con l’entrata in vigore della nuova legge comunale e provinciale piemontese, l’isola, ormai eretta in municipio autonomo, fu assegnata alla Provincia di Genova di cui fece parte per i successivi decenni sino al 1925. A dire il vero, tale aggregazione produsse probabilmente negli stessi amministratori genovesi qualche perplessità, soprattutto a causa della lontananza e della sua precaria situazione economica, come traspare da un brano di un interessante *Annuario* provinciale risalente al 1869, dove l’isola veniva descritta in questi termini:

*“[...] posta rimpetto alle spiagge Toscane, e distante da Genova 222 chilometri. Essa conta quasi 700 abitanti, ed è sede di molti deportati delle Provincie Meridionali. Appartenente da antico agli Stati Sardi, [Capraia] fu nell’ultima circoscrizione territoriale (23 ottobre 1859) aggregata alla Provincia di Genova come era in passato, dacché la Toscana non faceva ancora parte del Regno, ma e da prevedersi che in un nuovo riparto di territorio, Capraia passerà a far parte della Provincia di Livorno”*<sup>5</sup>

In realtà, quell’auspicio (?) si concretizzò soltanto molto tempo dopo, nel 1925 e solo a seguito di un vero e proprio diktat del regime fascista. Assai prima di quella data, tuttavia, l’isola di Capraia era diventata, al pari di altre consorelle toscane (Pianosa, Gorgona, la stessa Elba), una delle tante sedi penitenziarie del neo costituito Regno d’Italia. Su richiesta degli stessi rappresentanti locali, a Capraia fu infatti impiantata una colo-

nia penale agricola che, sulla base della convenzione all’uopo stipulata fra il Comune ed il Ministero degli Interni nel 1873, finì per occupare circa un terzo del territorio isolano. Tuttavia, la decisione di stabilirvi un vero e proprio carcere, dettata dalla grave crisi economica e sociale conseguente alla chiusura della manifattura tabacchi (1867) ed alla soppressione dei privilegi doganali (1869), non fu certo indolore: la sottrazione al patrimonio comunale di terreni gravati da usi civici, l’instaurazione di servitù e divieti di vario genere su aree, strade ed edifici (fuori o ai margini dell’abitato), la difficile coesistenza con i detenuti (gran parte dei quali erano, almeno inizialmente, ex briganti del Meridione d’Italia) ed il personale di guardia (anch’esso non indigeno), rappresentano soltanto alcuni dei numerosi disagi con i quali la popolazione locale dovette iniziare a convivere in quegli anni.

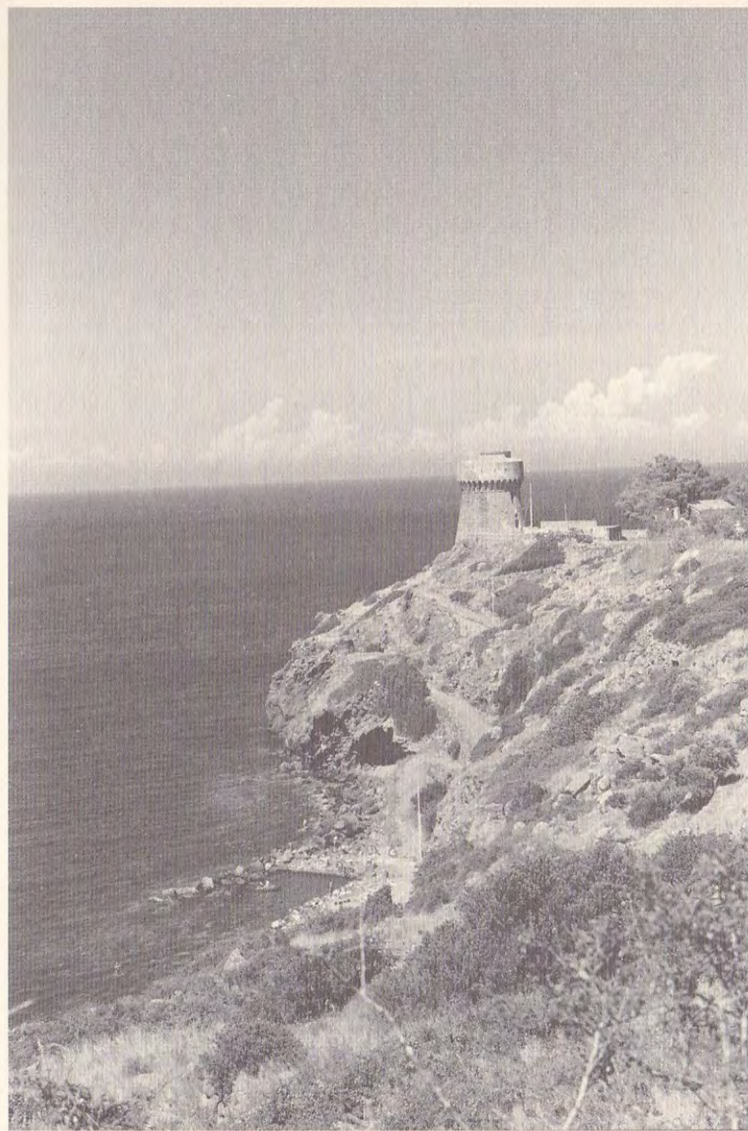
Ciò detto, restano da esaminare i contenuti di quella che potremmo chiamare “l’eredità genovese”. Nonostante che per secoli le vicende storiche



Isola di Capraia. Veduta sul territorio in antico appartenente all’ex colonia penale con la strada “Cordero” (dal nome del prefetto di Livorno che per primo visitò la colonia penale nel 1873) risalente la collina per le località Aghiale, Pollaio e Oville sino alla “diramazione della Mortola”, 2003.

dell'isola (umane, politico-amministrative e commerciali) si siano intrecciate con quelle della vicina Corsica, e di Genova che ne era la padrona, e pur essendo ancora ben visibili le numerose testimonianze architettoniche risalenti a quel periodo, oggi, a quasi ottanta anni dal distacco avvenuto nel 1925, non è facile individuare legami fra due realtà così apparentemente lontane come Genova e Capraia. A prima vista, si potrebbe affermare che, al di là di alcune tracce sparse, come lo stemma comunale riprodotto un'inconfondibile croce di San Giorgio (adottato nel 1928) o dei ricordi che pochi tra gli attuali residenti serbano delle visite solenni compiute dai cardinali genovesi sino al 1976 (anno in cui la parrocchia di San Nicola di Capraia fu assegnata alla diocesi di Livorno), ben poco sia sopravvissuto degli antichi rapporti tra l'isola ed il capoluogo ligure nella memoria collettiva e nel vissuto dell'attuale, composita comunità capraiese. Anche la recente scomparsa dell'antica parlata locale, un dialetto corso ricco di contributi linguistici genovesi e toscani, sembrerebbe confermare tale impressione. La situazione reale è tuttavia più complessa e sfumata, basti pensare alla provenienza dei numerosi visitatori (velisti, escursionisti, bagnanti, etc.) che si recano oggi a Capraia, di cui molti sono liguri e, della stessa popolazione residente, una piccola parte della quale ha lavorato e/o abitato in passato a Genova o in Liguria. Ma, detto ciò, l'eredità più notevole lasciata dalla dominazione della Superba è costituita, come già evidenziato, dal patrimonio storico-artistico-monumentale ancora esistente sull'esiguo territorio isolano, in gran parte riconducibile proprio al periodo della presenza genovese, come nel caso delle chiese di Sant'Antonio (1661, di eleganti forme barocche) e San Nicola (1759), o delle belle torri costiere (al tempo stesso di avvistamento, difesa e segnalazione) dello Zenobito, del Porto e delle Barbici (detta anche della Teglia o della Regina). A tale proposito, si noti che queste ultime, insieme al massiccio forte San Giorgio (purtroppo parzialmente precipitato a mare a seguito del crollo della volta dell'enorme cavità ad esso sottostante, avvenuto nel 1853) e ad altri arnesi militari minori, formarono il temibile apparato difensivo che fece di Capraia l'isola relativamente più sicura dell'intero arcipelago toscano durante i secoli XVI e XVII, quando più frequenti e devastanti furono le scorrerie dei pirati barbareschi.

L'attuale stato di conservazione di tali strutture è tuttavia decisamente

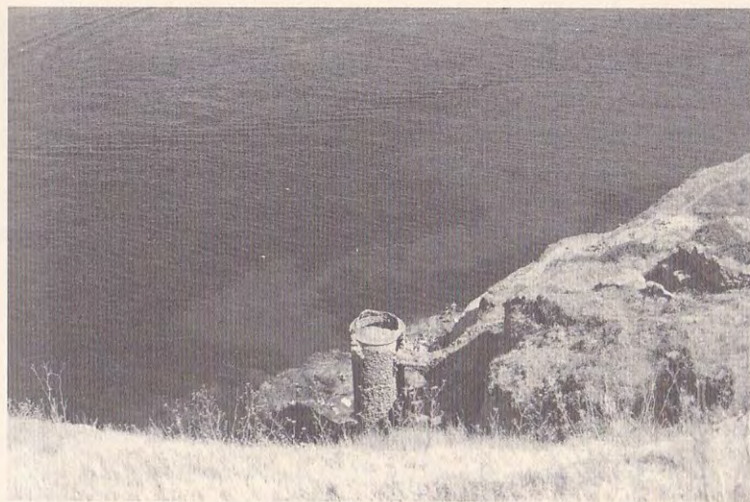


Isola di Capraia. Veduta della torre del Porto (secolo XVI), 1997.

precario, tranne la torre del Porto che, a più riprese, fu restaurata nel secondo dopoguerra (nel 1978 divenne poi sede della locale Pro Loco), e particolarmente deplorabile per quanto riguarda la torre delle Barbici ed il castello San Giorgio. Anche la pregevole torre dello Zenobito è in stato di totale abbandono e meriterebbe davvero di essere recuperata stante l'eccezionalità del contesto geologico e floro-faunistico in cui risulta calata. Il massiccio manufatto di forma cilindrica, che la tradizione storica fa risalire al 1516, aveva dimensioni e struttura interna (cisterna, polveriera, cappella) tali da poter ospitare una vera e propria guarnigione (sino a 50 uomini, secondo il Riparbelli<sup>6</sup> anche se, come emerge da vari rapporti conservati presso l'A.S.G., vi furono periodi (ad esempio, durante il secolo XVIII) in cui a presidiare la torre rimasero soltanto un *capo torregiano* ed un paio di soldati.<sup>7</sup> Un breve cenno merita pure la cosiddetta torretta del Bagno, ora ridotta a poco più di un rudere, in deliziosa posizione sotto gli spalti sud orientali del castello ed un tempo raggiungibile attraverso un lungo camminamento coperto proveniente dal forte San Giorgio ed ancora ben visibile al tempo (1926) della visita compiuta sull'isola dall'insigne geologo G. Rovereto.<sup>8</sup>



Isola di Capraia. Veduta dalla cima del Monte Arpagna (m. 411 circa) della Piana e torre dello Zenobito (secolo XVI, da cenobio, ossia luogo di antico insediamento monastico), 1999. La torre è situata sull'omonimo "capitello", spettacolare estremità meridionale dell'isola.



Isola di Capraia. Veduta dall'alto della torretta del Bagno (secolo XVI), 1997.

Data la bellezza di tali manufatti, sarebbe veramente auspicabile che nel prossimo futuro, a prescindere dalla proprietà pubblica o privata dei medesimi, si concretizzassero delle proposte per un loro recupero a fini turistici e culturali. A tale proposito, tra le varie possibilità teoricamente esistenti, un particolare significato acquisterebbe il restauro della torre delle Barbici, il cui tozzo profilo, alto sulla sottostante scogliera, è facilmente visibile dal traghetto proveniente da Livorno. Posta sulla punta settentrionale dell'isola, essa si distingue dalle altre due torri costiere per l'epoca più tarda di costruzione (1699),<sup>9</sup> la pianta quadrangolare anziché circolare, le dimensioni un poco più ridotte. Un tempo collegata al paese attraverso una tortuosa mulattiera, attualmente la torre può essere raggiunta agevolmente soltanto via mare, ma lo stato di prolungato abbandono, minando la solidità dell'intera struttura, ha reso piuttosto rischiosa la visita ai locali interni e pertanto necessario un suo pronto e possibilmente completo recupero. Proprio in quest'ottica sarebbe auspicabile che anche gli enti locali genovesi promuovessero degli studi volti ad approfondire le conoscenze storiche sul tema delle fortificazioni litoranee di Capraia. Si tratte-

rebbe, ovviamente, di progetti culturali per la cui realizzazione non potrebbe mancare il concorso degli enti locali toscani (Regione Toscana, Comunità Montana Elba e Capraia, Provincia di Livorno, Comune di Capraia Isola) e dell'Ente Parco Arcipelago Toscano così come il coinvolgimento attivo delle associazioni culturali ed ambientaliste locali. Tali iniziative, lungi dal configurarsi come fantasiosi proponimenti, rappresenterebbero invece delle preziose occasioni di approfondimento delle ricerche già intraprese, ad esempio, alcuni anni orsono dall'Università di Genova allo scopo di rilevare e studiare l'architettura degli insediamenti commerciali e militari genovesi nell'area mediterranea<sup>10</sup> e, nello specifico, un contributo alla riscoperta in chiave storico-critica della presenza genovese nell'isola di Capraia, il tutto con l'obiettivo di suscitare, per quanto possibile, un rinnovato e più ampio interesse verso i siti di interesse storico ed architettonico locale.

Del resto, il tema del recupero funzionale di antichi manufatti a scopi turistici, escursionistici, etc. assume a Capraia un rilievo del tutto partico-



Isola di Capraia. Il castello San Giorgio. Veduta delle mura del lato meridionale. L'immagine mostra l'avanzato stato di degrado delle strutture interne ed esterne della pur sempre poderosa ed affascinante fortificazione, 1997.

lare poiché, a partire dalla chiusura della colonia penale (1986), si è posto anche il problema, peraltro di non facile soluzione, di un riuso razionale ed economicamente sostenibile dei numerosi edifici (non tutti di pregio) un tempo costituenti la ex casa di reclusione. Tra questi vi sono anche l'antica torre del Porto (o della Grotta), l'ex cappella di San Leonardo (oggi trasformata in civile abitazione) e l'intero complesso conventuale di Sant'Antonio. Alcuni di questi manufatti ed altri ancora (la Salata, la casa del direttore, oggi sede municipale, la stessa chiesa di Sant'Antonio) sono già stati oggetto di importanti interventi di recupero finanziati con fondi nazionali e comunitari, ma molte altre costruzioni dell'ex colonia penale, pur meritevoli di una rinnovata attenzione, si trovano tuttora in un pessimo stato di conservazione. La riscoperta in positivo delle peculiarità del passato, il conseguente recupero del significativo patrimonio architettonico, la piena valorizzazione delle eccezionali risorse naturali a fini turistici e produttivi: ecco alcuni dei temi all'attenzione dei decisori pubblici locali... Il presente lavoro, nonostante i suoi evidenti limiti storiografici derivanti dalla concomitante limitatezza e specializzazione delle fonti utilizzate, vorrebbe allora rappresentare un tassello, beninteso tra i più modesti, di un progetto ideale teso, da un lato, a ricostruire la trama dei rapporti intercorsi, a cavallo dei secoli XIX e XX, fra Genova e la Capraia, ch'era località a pieno titolo inseribile in quella sorta di costellazione di basi commerciali e militari su cui Genova potette contare nel Mediterraneo durante i secoli della Repubblica marinara ed aristocratica; dall'altro, a suscitare un ulteriore e rinnovato interesse storico, artistico ed ambientale verso una realtà, territorialmente esigua, ma, in proporzione, ricca di importanti testimonianze del suo singolare passato oltre che di una natura aspra ed incontaminata. In questo quadro, sarà allora possibile cogliere la vera particolarità storica che connota la Capraia: l'aver conservato, sino al secolo XX, un legame politico, socio-economico ed amministrativo con Genova, anziché con le ben più vicine città toscane e, pertanto, l'aver rappresentato, dal 1861 sino alla "svolta" del 1925, una sorta di ultimo simulacro dell'antico e vasto dominio d'Oltremare dell'ex Repubblica marinara.

## QUANDO FU COSTRUITA LA TORRE DELLE BARBICI?

A proposito della datazione di questa torre, alcune fonti a stampa indicano, erroneamente, un periodo di costruzione analogo a quello delle altre due torri litoranee di Capraia, del Porto e dello Zenobito (risalenti al primo Cinquecento), altre pubblicazioni riportano, un po' più correttamente, il solo anno di grazia 1706. Tuttavia, presso l'A.S.G. (fondo Corsica, filza n. 245), sono stati reperiti alcuni documenti di natura epistolare dai quali risulta che la torre delle Barbici (o della Teglia) fu sicuramente costruita nel corso del 1699. Da tale carteggio emergono altresì le ragioni per cui la Repubblica di Genova decise l'edificazione di un'altra torre all'estremità settentrionale dell'isola, oltre alle preesistenti torri del Porto (a presidio della relativa insenatura) e dello Zenobito (sulla punta meridionale dell'isola). A conferma di queste affermazioni, eccone un parziale, ma tuttavia significativo estratto:

– da una lettera del governatore di Corsica in Bastia al magistrato di Corsica in Genova in data 7 giugno 1697: “[...] e sicome la torre del Senopito in Capraia fa un ottimo effetto per la sicurezza de naviganti per la parte di levante, e mezzogiorno così potrebbe dirsi di pari beneficio, e forse anche maggiore ve ne fosse altra nella detta isola situata al posto chiamato Barbisi, di quale mi viene imposto per Humanissime di VV.SS. Ser.me di prender le dovute informazioni riflettere se sii detto luogo il farvene l'edificazione [...]”.

– da una relazione del magistrato di Corsica in Bastia ai Ser.mi Collegi in Genova in data 14 luglio 1698: “[...] è qualche tempo che si sta esaminando di far fabbricare due nuove torri, una in Capraia nel luogo detto li Barbisi e l'altra del golfo di San Fiorenzo [...], le quali si stimano necessarie, e forzose, tanto da S.ri governatori quanto da altri Ufficiali, e marinari; quella di Capraia per che non potendo la torre del Senopito scoprire per lungo tratto a' ponente, si ritirano in quella parte i Turchi senza poter essere veduti, se osservati dai naviganti; onde escono poi all'improvviso depredate i bastimenti, quando per altro se vi fosse la torre, si corrisponderebbe col Senopito e scoprirebbero tutte quelle marine a beneficio de naviganti [...]”.

– da una lettera del governatore di Corsica in Bastia al magistrato di Corsica in Genova in data 13 agosto 1698: “*In essecutione degl'ordini riveritissimi di VV. SS.rie Ser.me feci fare il disegno della pianta della torre da fabbricarsi nell'isola di Capraia in luogo di maggiore altura detto le Barbisi dall'ingegnere stante qui in Bastia Bernardo Verrina et a tale affetto o' poi spedito in detta isola il maestro della Camera di VV. SS.rie Ser.me Matteo Vaccaio con ordine riconosca alla presenza di quel signor commissario, de' Padri del Comune e di altre sei persone per migliori del paese il fisso luogo, ove si può fermare la detta pianta con prendere il consiglio da ognuno di essi, a' fine riesca in posto di beneficio maggiore alla salvezza dei naviganti [...]”.*

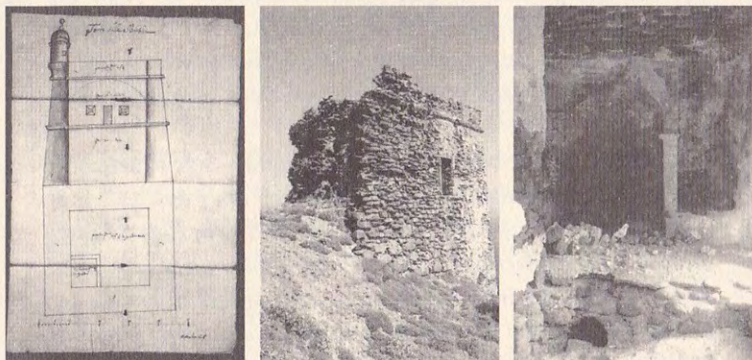
– da una lettera del commissario di Capraia al governatore di Corsica in Bastia in data 8 ottobre 1699: “[...] con grazia del Signore Iddio resta terminata la nuova torre alli Barbici in Capraia e con prima occasione invierò a VV.SS.rie Ser.me le liste tutte, e conto della spesa che vi è bisognata. Restami sol'hora di raguagliar loro che per armare detta torre ad effetto di renderla difesa da corsari, vi sarebbe necessario di un sagro, et un quarto da cannone [...]”.

– da una lettera del governatore di Corsica in Bastia al magistrato di Corsica in Genova in data 25 febbraio 1700: “[...] Ser.mi Signori, trasmetto a VV. SS.rie Ser.me il bilancio della spesa fattasi per la fabrica totale della torre delle Barbici di Capraia assieme col disegno della pianta di essa, lista di spese di ogni genere distintamente ed attestati di quel commissario, Padri del Comune, e particolari affinché riconoscano con quanta diligenza, e risparmio si sii andato in tal fabbrica [...]”.

– da una lettera del governatore di Corsica in Bastia al magistrato di Corsica in Genova in data 1 marzo 1700: “[...] si è fabricata per l'opposto, e di tutta pianta la torre delle Barbici, et ha durato il travaglio con l'assistenza anche personale del sindaco sudetto, quali tutto il tempo, non più di due mesi e giorni 26, mentre si principiò al 2 luglio caduto, nel qual giorno fu posta la prima pietra, e restò terminata li 28 settembre [1699], e pure è una torre for-



*mata con 4 lati o siano facciate col suo cordone e gaitta. Ha palmi 33 e 1/2 di piazza, e sostiene al di sopra un quarto cannone con un sagro, vi è il tavolato grande, capace di sei soldati, la sua camera per il capo, S.ta Barbara per la polvere, e la cisterna per l'acqua, et è in altezza da terra palmi 50, larghezza sino al cordone palmi 10 e 9 come dal disegno inviato [...]"*



Isola di Capraia. La torre delle Barbici (o della Teglia, secolo XVII). Da sinistra a destra: a) progetto di torre redatto dall'ingegnere Matteo Vaccaro (da A.S.G., fondo Corsica, filza n. 245, 1698-1700, autoriz. n. 18/05 – prot 2765.V/9.05), b) veduta esterna, 1999, e c) particolare della nicchia situata all'interno dell'edificio, 1999.

## CAPITOLO II

### *Nota sulle fonti utilizzate*

Le fonti documentali originali, in gran parte manoscritte, utilizzate per lo svolgimento della presente ricerca sono essenzialmente costituite da undici fascicoli cartacei conservati presso l'Archivio storico dell'Amministrazione provinciale di Genova (in sigla: A.S.P.G.) che comprende documenti risalenti al periodo 1860-1952. I fondi dell'archivio sono attualmente depositati presso i locali dei Se.Di (Servizi Distaccati) siti in Genova-Quarto, Largo Cattanei, 3.<sup>1</sup> Il materiale inventariato preso in esame per l'occasione è riferito quasi esclusivamente ad un periodo storico (1861-1928) in cui l'isola di Capraia appartenne, sotto l'aspetto amministrativo, al territorio della Provincia di Genova con lo status di Comune autonomo. In particolare, i fascicoli tuttora disponibili fanno riferimento a pratiche inerenti a svariati ed eterogenei argomenti di competenza prevalentemente provinciale: dall'“accasermamento” delle forze di Pubblica Sicurezza (i Carabinieri Reali, in sigla: CC.RR.) alle spese per la realizzazione di opere pubbliche (strada comunale di accesso al porto); dalla concessione di sussidi al Comune isolano (per la manutenzione delle opere portuali, per la costruzione del cimitero, per il servizio medico, etc.) alla regolamentazione della caccia agli uccelli ed al coniglio selvatico, per concludere con le carte relative all'aggregazione del municipio di Capraia alla Provincia di Livorno. Più in dettaglio, si tratta di deliberazioni e di altri provvedimenti (in originale autografo o dattiloscritto, o, talvolta, in copia minuta) adottati dal Consiglio o dalla Giunta comunale di Capraia, dal Consiglio o dalla Deputazione provinciale di Genova (in sigla: D.P.G.), di lettere del sindaco isolano, del prefetto di Genova, di vari Ministeri, di altri enti locali, di privati cittadini e, ancora, di prospetti contabili e finanziari di varia natura e provenienza. Essi rappresentano pertanto una preziosa fonte documentale, seppur molto parziale e spesso discontinua, per approfondi-

re la conoscenza della singolare vicenda storica dell'isola e, in particolare, dei gravi problemi socio-economici (povertà, emigrazione, etc.) che contrassegnarono la vita della comunità capraiese tra i secoli XIX e XX. In appendice al testo viene fornita una più dettagliata descrizione dei fascicoli sopra citati con l'indicazione della dicitura utilizzata per la loro archiviazione ed è inoltre riprodotto un piccolo campionario di note ed atti amministrativi ritenuti di particolare interesse. Occorre infine sottolineare che l'importanza del materiale archivistico esaminato è comunque accresciuta dalla malaugurata perdita delle preziose carte un tempo conservate presso l'archivio del Comune di Capraia Isola, atti che, come amaramente scrisse lo storico A. Riparbelli nel suo libro, *Aegilon. Storia dell'isola di Capraia dalle origini ai giorni nostri*, furono quasi totalmente smarriti nell'immediato secondo dopoguerra.<sup>2</sup>

### CAPITOLO III

#### *Breve nota sull'ordinamento degli enti locali dall'Unità d'Italia all'avvento del fascismo*

Per una piena comprensione dei capitoli seguenti è indispensabile conoscere, almeno per sommi capi, gli assetti istituzionali locali ed i poteri accordati, in particolare a Province e Comuni nel periodo compreso fra l'Unità d'Italia e l'instaurazione del regime fascista. La legge 23 ottobre 1859, n. 3702 (legge Rattazzi) suddivise il Regno di Sardegna in Province, Circondari, Mandamenti e Comuni. Alle Province e Comuni fu attribuita personalità giuridica, ma i loro atti e organi furono sottoposti alla vigilanza del Governo. Organi della Provincia erano il Consiglio e la Deputazione. Il Consiglio eletto a suffragio ristretto eleggeva a sua volta un presidente e un segretario ed i rispettivi vicari. La Deputazione era presieduta da un governatore di nomina regia ed era composta da membri eletti dal Consiglio provinciale. Con la costituzione del Regno d'Italia (17 marzo 1861) tutto il territorio nazionale venne suddiviso in Province, Circondari, Mandamenti estendendo all'intera penisola l'ordinamento amministrativo piemontese. La legge di unificazione amministrativa 20 marzo 1865, T.U. n. 2248, prima legge comunale e provinciale dell'Italia unita, stabilì che a capo di ciascuna Provincia venisse posto un prefetto nominato dal Governo centrale ed un Consiglio provinciale eletto su base censitaria ristretta, nell'ambito del quale veniva nominata una Deputazione provinciale, quale organo esecutivo, presieduta dallo stesso prefetto. In tal modo la distinzione tra la Provincia come istituzione del potere governativo decentrato e l'ente locale a base democratica era lieve, con una netta prevalenza del primo profilo. Il prefetto presidente, coadiuvato dai membri della Deputazione, dal Consiglio provinciale, dai sottoprefetti residenti nei capoluoghi di circondario, e da altre autorità minori che da esso dipendevano, regolava tutti gli affari di competenza dell'Amministrazione provinciale che riguardavano principalmente la viabilità, la difesa del suolo, l'istruzione tecnica superiore, l'assistenza ai meno abbienti, etc. Il

testo unico del 10 febbraio 1889, recependo le principali disposizioni della legge n. 5865 del 30 dicembre 1888, introdusse alcune significative modifiche al precedente ordinamento degli enti locali prevedendo, per quanto riguarda le Province, l'elettività del presidente della Deputazione, finalmente distinto dal prefetto, da parte del Consiglio provinciale (e, per analogia, l'elezione dei sindaci da parte del Consiglio comunale), ma rafforzando, al tempo stesso, il controllo statale sugli enti locali con l'istituzione della Giunta provinciale amministrativa (in sigla: G.P.A.) presieduta dallo stesso prefetto. Nel 1898, col R.D.L. n. 164 in data 4 maggio, entrò in vigore il nuovo testo unico con il quale venne allargato l'elettorato amministrativo attivo sino a quel momento assai ristretto. La composizione della G.P.A. rimase invariata mentre per quanto attiene alle sue competenze, la sua funzione di controllo venne estesa, oltre ai casi previsti dal precedente testo unico del 1889, anche alle deliberazioni del Consiglio provinciale relative alla "creazione di stabilimenti pubblici a spese delle Province". Un altro testo unico fu emanato nel 1908; in esso vennero trasferite altre normative già introdotte negli anni precedenti come la legge 11 febbraio 1904, n. 35, riguardante la rinnovazione dei Consigli comunali e provinciali. Al 1913 risale invece l'estensione al voto amministrativo del suffragio universale maschile. Il testo unico del 1915, l'ultimo approvato in età liberale, recepì le innovazioni introdotte dalla legge elettorale del 1913 e riprodusse la normativa precedente per quanto riguarda la composizione della G.P.A., il numero dei consiglieri provinciali, gli organi di presidenza e segreteria (del Consiglio), la loro durata, le competenze consiliari (eccetto qualche variazione), la distinzione fra spese obbligatorie e facoltative. Il prefetto mantenne rilevanti poteri: di intervento alle sedute del Consiglio (senza diritto di voto); di sospensione della sessione consiliare; di convocazione straordinaria della medesima. La Deputazione provinciale mantenne a sua volta inalterata la propria durata, il numero dei suoi componenti e le sue competenze ivi compresa quella di adottare, in caso di urgenza, le deliberazioni ordinariamente spettanti al Consiglio. Passata la bufera della Grande Guerra, il R.D.L. 20 dicembre 1923, n. 2389 modificò parzialmente il testo unico del 1915, con riferimento, in particolare, alla soppressione della presidenza e della segreteria del Consiglio

provinciale ed alle competenze dell'ente in materia di contratti, strade ed assistenza a tubercolotici, ciechi e sordomuti. Nel 1925, tuttavia, le innovazioni introdotte dal R.D.L. n. 2839/1923 furono abrogate e vennero richiamate in vigore le disposizioni del testo unico del 1915. Durante quello stesso, lungo periodo, anche per i Comuni vi furono numerosi mutamenti normativi. Il testo unico del 1865 mise a capo di ogni municipio un sindaco, di nomina governativa sino alla riforma del 1888, coadiuvato da una Giunta municipale estratta da un Consiglio comunale inizialmente eletto su base censitaria e in seguito, con l'entrata in vigore della legge elettorale del 1913 e del testo unico del 1915, a suffragio universale maschile. Le competenze dei comuni, delineate con precisione a partire dal testo unico del 1865, sono sempre state, com'è noto, molteplici ed eterogenee svolgendo essi funzioni sia proprie che statali. Sulla base di tale constatazione si è pertanto ritenuto più opportuno approfondire soltanto in un secondo momento tale importante aspetto, trattando degli specifici argomenti a cui sono dedicati i successivi capitoli e limitando l'analisi sulle funzioni del Comune, almeno in questa fase, ai brevi cenni di cui sopra. La sintetica rassegna normativa che segue dà pertanto prevalentemente conto dei mutamenti via via intervenuti nella sola legislazione di argomento provinciale. Ciò detto, con l'avvento del fascismo ambedue gli enti, Comune e Provincia, furono nuovamente e pesantemente sottoposti al controllo statale in evidente coerenza con le concezioni accentratrici ed autoritarie tipiche di quel regime. I provvedimenti assunti dal Governo tra il 1923 ed il 1928 finirono infatti per annullare progressivamente l'autonomia amministrativa e finanziaria dei Comuni e delle Province italiane attraverso la nomina di commissioni straordinarie, la successiva abolizione del sistema elettivo e la nomina di podestà (per i Comuni) e di presidi (per le Province) direttamente designati dall'esecutivo. L'operato delle Province, in particolare, ritornò ad essere di fatto subordinato alle direttive impartite dai prefetti e, pertanto, al Governo centrale. Come anticipato sopra, a compendio di quanto già evidenziato, si propone nel seguito una breve rassegna dei principali provvedimenti normativi riguardanti l'ordinamento nazionale degli enti locali (Comuni e Province) adottati nell'intero periodo 1849-1928.

- 1849: Regno di Sardegna, legge comunale e provinciale emanata da Carlo Alberto. Il territorio del regno piemontese venne suddiviso in Divisioni, Province e Comuni. Alla Provincia, sino ad allora semplice circoscrizione statale, fu riconosciuta una propria personalità giuridica, con un'amministrazione distinta che ne curava gli interessi e la facoltà di possedere beni.
- 1859: Regno di Sardegna, legge n. 3702 in data 23 ottobre 1859 (legge Rattazzi, dal cognome del primo ministro sabauda dell'epoca, U. Rattazzi). Con questa legge, sostitutiva di quella emanata nel 1848, il territorio del regno piemontese venne suddiviso in Province, Circondari, Mandamenti e Comuni. Fra questi, soltanto Province e Comune erano enti autarchici seppure sottoposti alla vigilanza del Governo sia per quanto riguarda la condotta adottata dai loro organi che per gli atti da questi ultimi adottati. La Provincia era amministrata da un Consiglio provinciale, organo elettivo (a suffragio ristretto) e deliberante, e da una Deputazione provinciale, organo esecutivo e di controllo su alcune tipologie di deliberazioni comunali. La Deputazione provinciale era composta dal governatore che la convocava e presiedeva, e da membri eletti in seno al Consiglio provinciale.
- 1860: Costituzione della Provincia di Genova in data 1 marzo 1860 (prima seduta del Consiglio provinciale).
- 1861: Costituzione del Regno d'Italia in data 17 marzo 1861.
- 1865: Regno d'Italia, T.U. n. 2248 in data 20 marzo 1865 (allegato A, parte prima). Prima legge comunale e provinciale dello stato italiano con la quale venne realizzata l'unificazione amministrativa della penisola. Analogamente alla legge piemontese del 1859, il territorio italiano venne suddiviso in Province, Circondari, Mandamenti e Comuni. La legge introdusse una qualche forma di prima separazione fra Prefettura e Amministrazione attiva provinciale. In ogni Provincia risiedeva un prefetto ed un Consiglio di Prefettura. Il prefetto rappresentava il potere esecutivo nazionale in tutta la Provincia, e, in particolare, sovrintendeva alla Pubblica Sicurezza, aveva il diritto di disporre della forza pubblica e di richiedere l'intervento delle Forze Armate. L'Amministrazione provinciale era composta da un Consiglio provin-

ciale e da una Deputazione provinciale. Il Consiglio era composto da membri eletti a suffragio ristretto e presieduto da un proprio presidente eletto dai consiglieri stessi. Il Consiglio provinciale, a sua volta, eleggeva nel suo seno la Deputazione provinciale che era presieduta dal prefetto. La legge precisò minuziosamente le competenze dell'ente provinciale elencando ventuno differenti settori di intervento, tra le quali spiccano: l'istruzione secondaria e tecnica, il mantenimento dei *mentecatti* poveri, le strade provinciali ed i lavori sui fiumi e torrenti, la concessione di sussidi a favore di comuni o consorzi per opere pubbliche o per la pubblica istruzione, la determinazione del tempo entro cui la caccia e la pesca potevano essere esercitate. Si introdusse inoltre una distinzione tra "spese obbligatorie" e "spese facoltative" secondo cui erano obbligatorie le spese riguardanti, in particolare, gli stipendi del personale; la sistemazione e la manutenzione dei ponti, degli argini e delle strade provinciali; la costruzione ed il mantenimento di porti e fari in conformità alle leggi, l'istruzione, l'"accasamento" dei CC.RR., gli uffici di Prefettura e di Sottoprefettura, etc. (l'elenco non è esaustivo). Erano invece considerate facoltative le altre spese riferentesi ad oggetti di competenza provinciale. Le deliberazioni del Consiglio provinciale erano sottoposte al controllo del prefetto che ne constatava la formale regolarità e la conformità alle leggi nazionali. Tali deliberazioni, se il prefetto non ne disponeva l'annullamento per i motivi accennati, diventavano esecutive con il decorso di un determinato periodo di tempo. La Deputazione provinciale svolgeva, oltre che funzioni meramente esecutive, anche quelle di organismo di controllo sulla legittimità ed il merito delle deliberazioni approvate dai comuni. La stessa Deputazione interveniva con frequenza su materie e attività di competenza comunale con interventi di natura sostitutiva o autorizzativa.

1888-1889: Regno d'Italia, T.U. n. 5921 in data 10 febbraio 1889. Il testo unico della nuova legge comunale e provinciale assorbì la di poco anteriore legge 30 dicembre 1888, n. 5865 e sancì il distacco completo tra Prefettura e Provincia prevedendo l'elezione del presidente della Deputazione da parte del Consiglio provinciale, ma raf-

forzò al tempo stesso la sorveglianza statale sull'attività degli enti locali istituendo la Giunta provinciale amministrativa presieduta dal prefetto. Essa era composta da membri in parte di nomina governativa ed in parte eletti dal Consiglio provinciale e svolgeva funzioni di controllo, anche di merito, sugli atti adottati dalle province e dai comuni ad esse appartenenti. Il testo unico del 1865 venne invece confermato per la durata e le modalità di rinnovazione del Consiglio, le competenze consiliari, la distinzione fra spese obbligatorie e spese facoltative e le altre competenze. La Deputazione provinciale non era più presieduta dal prefetto, ma aveva un proprio presidente, eletto ogni anno dal Consiglio provinciale che deteneva tuttavia una sua distinta presidenza. Inoltre, la composizione e le funzioni della Deputazione rimasero quasi immutati (ad eccezione di quelle di controllo sugli atti dei comuni che vennero da quel momento in poi esercitate dalla G.P.A.) rispetto al testo unico del 1865. La Deputazione poteva adottare, sotto la sua responsabilità, deliberazioni di spettanza del Consiglio quando l'urgenza fosse tale da non permettere la convocazione e fosse dovuta a causa nuova e posteriore all'ultima adunanza. Di tali deliberazioni la Deputazione era tuttavia tenuta a dare comunicazione al prefetto e a relazionare al Consiglio nella prima seduta successiva per ottenerne la ratifica. Il presidente della Deputazione ereditò le funzioni che erano spettate al prefetto quale capo dell'Amministrazione provinciale: rappresentare l'ente in giudizio, procedere per le contravvenzioni ai regolamenti provinciali, firmare gli atti ed i mandati, esercitare la sorveglianza sugli uffici e sul personale. Per quanto attiene i controlli, essi rimasero pressoché invariati rispetto allo stesso testo unico del 1865 per ciò che concerne, in particolare, il controllo prefettizio che venne semplicemente esteso alle deliberazioni della Deputazione. L'approvazione della Giunta provinciale amministrativa era prevista, fra l'altro, per le alienazioni di beni incolti; l'alienazione di immobili, di titoli del debito pubblico, etc., l'acquisto di azioni e l'impiego del denaro pubblico, le locazioni e conduzioni aventi durata superiore a dodici anni; le spese ripartite su un numero di esercizi di bilancio superiore a cin-

- que, il cambio di classificazione delle strade o progetti di apertura o ricostruzione delle stesse, i pedaggi, le regolamentazioni d'uso e di amministrazione dei beni e delle istituzioni, etc. Di converso, la Deputazione provinciale venne privata delle sue funzioni di controllo sulle attività dei comuni già attribuitegli dal testo unico del 1865.
- 1898: Regno d'Italia, T.U. n. 164 in data 4 maggio 1898 (cui seguì il Regolamento 19 settembre 1899, n. 394). Il provvedimento allargò l'elettorato (attivo) amministrativo, sino a quel momento assai ridotto. Esso confermò la precedente composizione della Giunta provinciale amministrativa, precisando che i due consiglieri di Prefettura sarebbero stati nominati ogni anno dallo stesso prefetto e non più dal Ministero dell'Interno. La durata in carica del Consiglio provinciale e le modalità seguite per la sua rinnovazione ricalcarono le disposizioni contenute nella legge n. 287 del 1894. Quanto alla Deputazione provinciale, si stabilì che essa dovesse essere interamente rinnovata ogni tre anni e che il presidente della Deputazione, eletto dal Consiglio nel suo seno, restasse anch'egli in carica per un intero triennio. Per quanto concerne i controlli, il nuovo testo unico estese l'intervento della G.P.A. (oltre ai casi già previsti dal testo unico del 1889) alle deliberazioni consiliari relative alla creazione di stabilimenti pubblici a spese delle Province.
- 1902: Regno d'Italia, legge n. 144 in data 7 maggio 1902, *portante disposizioni per la nomina dei segretari comunali e di altri impiegati comunali e provinciali*.
- 1904: Regno d'Italia, legge n. 35 in data 11 febbraio 1904 (sulla rinnovazione dei Consigli comunali e provinciali).
- 1908: Regno d'Italia, T.U. della legge comunale e provinciale approvato con R.D. n. 269 del 21 maggio 1908. Esso recepì le disposizioni delle precedenti leggi del 1902 e 1904 e introdusse, fra l'altro, il visto obbligatorio del prefetto sulle deliberazioni adottate dagli organi provinciali.
- 1913: Regno d'Italia, legge n. 640 in data 19 giugno 1913. Il provvedimento estese anche alle elezioni amministrative quanto disposto dalla legge n. 666 del 30 giugno 1912 con la quale era stato disposto un

notevole allargamento del diritto di voto maschile (suffragio universale). La legge eliminò inoltre il meccanismo di rinnovazione parziale del Consiglio provinciale i cui componenti, da quel momento in poi, sarebbero stati eletti tutti contestualmente ogni quattro anni.

1915: Regno d'Italia, T.U. della legge comunale e provinciale approvato con R.D. 4 febbraio 1915, n. 148. Esso rappresenta l'ultimo testo normativo organico emanato dallo stato liberale prima dell'avvento del regime fascista. Questo testo unico formalizzò l'avvenuta estensione del suffragio universale (maschile) alle consultazioni elettorali comunali e provinciali. Tra le altre disposizioni introdotte si segnalano: l'immutata composizione della G.P.A. rispetto ai testi unici precedenti; la conferma degli organi di presidenza e segreteria del Consiglio provinciale e della loro durata annuale; la parziale modifica delle competenze assegnate allo stesso Consiglio rispetto al testo unico del 1865 (scomparsa dei riferimenti alle pensioni per allievi delle scuole normali e alle ispezioni nelle scuole elementari nonché alla disciplina per la conservazione ed il taglio dei boschi per le consuetudini e gli usi agrari; eliminazione della competenza provinciale in materia di pesca; estensione della competenza provinciale all'istruzione classica; estensione dell'assistenza ai poveri ai casi previsti dalla legge n. 36/1904 sui manicomi; la precisazione delle nomine di competenza consiliare: 4 membri effettivi e due supplenti della G.P.A., Commissione elettorale, Commissione ex legge n. 36/1904, etc.; l'eliminazione delle competenze provinciali in materia di fiere e mercati); il mantenimento della distinzione fra spese obbligatorie e spese facoltative; la specificazione dei poteri prefettizi nei confronti del Consiglio provinciale (intervento senza diritto di voto, potere di sospensione della seduta, facoltà di richiederne la convocazione straordinaria), la durata quadriennale della Deputazione (come da legge n. 35/1904), la conferma delle competenze assegnate alla stessa Deputazione nel 1865 oltre a quella di adottare, in caso di urgenza, deliberazioni spettanti al Consiglio come previsto dal successivo testo unico del 1889; la totale conferma (sempre rispetto al testo unico del 1889) delle disposizioni riguardanti il presidente della Deputazione.

1923: Regno d'Italia, Regio decreto legge n. 2839 in data 30 dicembre 1923. Il provvedimento introdusse alcune modifiche al testo unico del 1915: ridusse il numero dei consiglieri provinciali, soppresse la presidenza e la segreteria del Consiglio provinciale attribuendo le funzioni presidenziali al presidente della Deputazione e quelle segretariali al segretario provinciale anziché ad un consigliere, ridusse il numero dei componenti della Deputazione, precisò ulteriormente alcune competenze del Consiglio provinciale in materia stradale e di contratti e introdusse un riferimento all'assistenza dei tubercolotici, dei ciechi e dei sordomuti, permise che per determinate materie, la Deputazione provinciale potesse deliberare al posto del Consiglio provinciale su delega di quest'ultimo, determinando in tal modo un notevole ampliamento delle competenze dell'organo esecutivo rispetto a quello deliberante.

1925: Regno d'Italia, legge n. 1094 del 18 giugno 1925. Essa abrogò le innovazioni introdotte dal Regio decreto legge n. 2389/1923 richiamando in vigore le norme del testo unico del 1915. In particolare, nel ripristinare la presidenza e la segreteria del Consiglio provinciale fu stabilito che entrambe avessero durata quadriennale anziché annuale.

1928: Regno d'Italia, legge 27 dicembre 1928, n. 2962. Tale provvedimento, abolendo il Consiglio provinciale, affidava l'amministrazione della Provincia ad un preside e a un Rettorato di nomina regia, il primo coi poteri della Deputazione e del presidente della Deputazione, il secondo coi poteri del soppeso Consiglio provinciale.<sup>1</sup>

A conclusione del capitolo è forse utile ricordare che il Comune di Capraia Isola o, come sovente riportato nei documenti dell'epoca, di *Capraja Isola*, con la lettera "j", entrò a far parte della Provincia di Genova (e dell'omonimo circondario) nel 1859, anno di promulgazione della cosiddetta legge Rattazzi. All'epoca la Provincia di Genova era molto più estesa di quanto non sia attualmente: essa ricomprendeva infatti anche i circondari di Albenga, Savona, Chiavari e La Spezia ossia la gran parte del territorio ligure, ad eccezione dell'estremo ponente incluso nella provincia di Porto Maurizio. Come altrove anticipato, la dipendenza amministrativa di Capraia col capoluogo ligure rimase immutata sino al 1925, quando il Governo fascista decretò l'aggregazione dell'isola alla più vicina Provincia di Livorno.



Carta della Liguria suddivisa in Province e Circondari in appendice a: Siro Corti, *Le Province d'Italia sotto l'aspetto geografico e storico. Regione Ligure. Provincia di Genova*, G.B. Paravia&C., Torino, 1914.

## CAPITOLO IV

### *Uno sguardo d'insieme (1861-1928)*

L'isola di Capraia è oggi un'importante meta del turismo ecologico e marino. La dismissione nel 1986 della vecchia colonia penale agricola e l'inserimento, dieci anni dopo, del suo territorio nel neo costituito Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano<sup>1</sup> hanno determinato una situazione nuova, ricca di potenzialità, seppure non del tutto priva di rischi. La bellezza delle sue coste alte e frastagliatissime, il fascino dell'entroterra incontaminato e quasi straniante per l'inusitato silenzio che vi domina, rappresentano i necessari elementi di una rinascita sociale ed economica dell'isola incentrata sulla valorizzazione delle sue risorse naturali, culturali ed umane. Capraia sta pertanto vivendo una sua particolarissima fase di transizione della quale sono parte evidente alcune importanti realizzazioni, come il recupero dell'edificio della Salata, ove è stato creato un ufficio del parco, o il ripristino di alcuni vecchi sentieri,<sup>2</sup> o ancora, il trasferimento della sede municipale presso l'edificio che un tempo ospitava la direzione della locale casa di pena. Anche la reintroduzione della coltura vitivinicola *al piano* ed i progetti riguardanti il nuovo molo di attracco dei traghetti e l'impianto di desalinizzazione (completato nel 2004) sembrano marcare la progressiva acquisizione di una nuova identità isolana all'insegna di una maggiore vivibilità e di uno sviluppo compatibile con le esigenze di tutela di un ambiente pressoché unico. Nel momento in cui anche il patrimonio storico-monumentale dell'isola inizia ad essere oggetto, nonostante alcune clamorose eccezioni,<sup>3</sup> di nuove attenzioni e, in qualche caso, di interventi di ristrutturazione e riconversione a fini turistico-culturali, riemerge tuttavia il problema, da più parti già sottolineato,<sup>4</sup> di una storia locale ancora ed in gran parte da scrivere, operazione resa peraltro difficile a causa della nota carenza di fonti archivistiche locali<sup>5</sup> e del profilo tradizionalmente composito della stessa comunità capraiese. A modificare parzialmente questo dato, sebbene

limitatamente alla storia contemporanea, possono tuttavia ora citarsi i documenti rinvenuti presso l'A.S.P.G. i quali fanno riferimento al periodo in cui l'isola di Capraia, formatosi il Regno d'Italia, venne a dipendere, sotto l'aspetto amministrativo, dal capoluogo ligure, una situazione che, come vedremo meglio nel seguito, si protrasse sino al 1925. Il materiale dell'archivio provinciale copre quindi un lungo periodo che inizia nel 1861, risalendo ai giorni in cui le autorità locali e governative discussero della necessità di stabilire a Capraia un servizio di assistenza sanitaria per la popolazione locale, e termina nel 1928, con l'approvazione definitiva del piano di separazione patrimoniale tra le Province di Genova e Livorno a seguito dell'aggregazione di Capraia alla circoscrizione labronica. Come detto in precedenza, le carte consultate fanno riferimento a materie allora di competenza dell'ente provinciale, e per la loro natura amministrativa, esse consentono di giungere ad un livello di approfondimento e di dettaglio che talvolta può apparire eccessivo, ma che, per altri versi, risulta congeniale ad una puntuale ricostruzione di fatti e situazioni lontane nel tempo e sovente difficilmente semplificabili. Il punto di partenza sono, come anticipato sopra, gli anni immediatamente seguenti al 1861, anno in cui avvenne l'unificazione politico-territoriale della nostra penisola sotto la dinastia dei Savoia. Occorre pertanto calarsi nella situazione socio-economica in cui venne a trovarsi l'isola di Capraia poco dopo la formazione del Regno d'Italia. Gli avvenimenti che si succedettero durante il primo quindicennio post unitario furono infatti talmente rilevanti da condizionare pesantemente il futuro dell'isola per più di un secolo. Alcuni mutamenti normativi, in particolare, produssero effetti nefasti sui già precari equilibri locali. In questo senso, il primo provvedimento legislativo che compromise la fragile economia dell'isola fu il Regio decreto legge 30 giugno 1867, n. 3767, con il quale lo Stato dispose la soppressione della manifattura tabacchi di Capraia (ivi insediata nel 1838 per volere di Carlo Alberto, coevo re di Sardegna) a partire dal primo agosto dello stesso anno.<sup>6</sup> Poco dopo, con il Regio decreto legge 6 dicembre 1868, n. 4736 venne inoltre decisa l'estensione del servizio doganale alle isole dell'arcipelago toscano e all'isola di Capraia dal 1 gennaio 1869, determinando così l'abolizione del

regime di porto franco sino ad allora goduto dallo scalo "ligure". Com'era prevedibile, queste misure, volte ad eliminare attività produttive non profittevoli e privilegi non più sostenibili dal bilancio del nuovo stato unitario, causarono a Capraia una drastica riduzione dell'occupazione operaia ed intaccarono i profitti derivanti dalle attività commerciali e marittime. Peraltro, anche l'agricoltura locale attraversò in quegli stessi anni una fase di forte decadenza dal momento che, a partire dal 1850, gran parte dei terreni dell'isola furono attaccati da un pericoloso fungo parassita (la crittogama) la cui diffusione accentuò la già conclamata sterilità dei fondi rurali (data infatti al 1816 la concessione all'isola di una fornitura governativa annuale di frumento a prezzi di primo costo), provocando il loro abbandono e, giocoforza, l'emigrazione di numerosi capraiesi.<sup>7</sup> La stessa istituzione, avvenuta nel 1873, di una colonia penale agricola su circa un terzo del territorio comunale<sup>8</sup> si sarebbe col tempo rivelata un ulteriore passo falso, anche se all'epoca gli amministratori locali pensarono, non senza qualche ragione (già nel 1869, infatti, lo stesso Consiglio provinciale aveva espresso voti al Governo per l'impianto sull'isola di *un qualche stabilimento* per mitigarne l'estrema miseria) che tale iniziativa potesse procurare notevoli benefici economici agli abitanti dell'isola. In fondo, anche prima della creazione del nuovo carcere, già diverse centinaia di briganti provenienti dal Mezzogiorno d'Italia erano stati condotti a Capraia in regime di domicilio coatto e, del resto, la situazione venutasi a creare sull'isola dopo la chiusura del sigarificio e l'abolizione del portofranco non lasciava molti spazi di manovra. Tuttavia, l'insediamento di un vero e proprio stabilimento penale che, almeno teoricamente, avrebbe dovuto procurare al Comune e ai residenti nuove risorse finanziarie (ad esempio, sotto forma di proventi da dazio di consumo) e manodopera a buon mercato per i lavori edili ed agricoli, non diede nel lungo periodo gli esiti sperati. Dopo un promettente avvio, culminato nella presenza sull'isola di oltre 450 fra detenuti e personale di custodia (di prevalente origine meridionale o toscana) e nella disponibilità di nuove rendite per il Comune, la colonia subì infatti un progressivo ridimensionamento sino a divenire meno importante di quelle già impiantate nelle vicine isole di Gorgona e Pianosa.<sup>9</sup> Così, nonostante le



pesanti servitù territoriali e la parziale perdita di autonomia decisionale che ne derivarono al Comune, la popolazione locale non poté godere delle sperate agevolazioni economiche proprio perché il numero dei detenuti non fu mai così alto da assicurarle stabilmente i vantaggi in un primo tempo ipotizzati. Per di più la conflittualità fra il Comune e la direzione della colonia penale divenne quasi da subito<sup>10</sup> molto aspra perdurando nel corso del tempo a causa della sostanziale inconciliabilità degli interessi di cui si facevano portatrici le due istituzioni. In altre parole, nonostante i mutamenti intervenuti nei decenni successivi (costruzione di nuovi alloggiamenti per i detenuti, avvio di produzioni agricole poi commercializzate localmente a prezzi "politici", matrimoni "misti" fra donne capraiesi e personale del carcere, etc.), l'estraneità (anche culturale) e la diffidenza reciproca fra le due realtà si mantenne pressoché inalterata, protraendosi sostanzialmente sino alla definitiva chiusura dello stabilimento penale nel 1986.



A.F.M.C.M.G. "E. A. D'Albertis", Capraia Isola, località Mandola. La prima casa a destra della torre genovese è quella che per molti anni ospitò gli uffici della direzione della colonia penale (oggi essa ospita la nuova sede comunale), 1915 circa.

### L'ISOLA DI CAPRAIA NELLE FOTO D'EPOCA DEL CAPITANO E. A. D'ALBERTIS

Alcune fotografie riprodotte nel presente volume furono scattate a Capraia dal capitano ed armatore E. A. D'Albertis (1846-1932), personaggio assai noto a Genova (e non solo) per gli studi nautici, i numerosi viaggi e l'infinita curiosità intellettuale. Le immagini inserite nel testo, in numero di sei, risalgono al 1915 circa, stando almeno alle indicazioni presenti sulle copie originali. La riscoperta e la catalogazione dell'intera raccolta fotografica derivante dalla pluridecennale attività esplorativa del D'Albertis sono da poco iniziate per opera di una sua colta e devota discendente alla quale, va pertanto il merito di aver consentito la riproduzione, tra le altre, della preziosa immagine del piroscampo postale che un tempo collegava l'isola di Capraia con Genova e Livorno.

Data la fragile struttura socio-economica dell'isola, il fallimento del tentativo di risollevarne le sorti mediante l'insediamento della colonia penale produsse nell'ultimo quarto dell'Ottocento pesanti ripercussioni sulle attività economiche e commerciali dei residenti. Il sensibile impoverimento e la mancanza di occasioni di lavoro costrinsero moltissimi capraiesi ad emigrare causando così il progressivo spopolamento dell'isola, fenomeno a cui contribuì pure l'epidemia colerica del 1884.<sup>11</sup> Altri episodi, come l'abolizione della locale Pretura, intervenuta nel 1891, o, nel 1903, la proposta di abolizione della stazione dei Carabinieri Reali, presente sull'isola dal 1884 (ipotesi poi scongiurata), documentano il protrarsi nel tempo di uno stato di forte disagio della comunità capraiese. Le difficili condizioni in cui versò l'isola durante i primi decenni post unitari sono peraltro puntualmente testimoniate da una copiosa serie di atti amministrativi e documenti contabili (lettere, rapporti, relazioni tecniche o contabili, fra cui alcuni bilanci comunali)<sup>12</sup> e da un altrettanto nutrito epistolario fra il Comune di Capraia, la Provincia di Genova e diverse istituzioni governative (Ministeri, Sottosegretariati, Prefetture, etc.). Particolarmente illuminanti, in questo senso, risultano alcuni bra-

ni tratti da tali documenti, dai quali è facile dedurre l'isolamento e la crisi in cui Capraia era via via precipitata nel corso della seconda metà del secolo XIX. Proprio in virtù della loro esemplarità, si è scelto pertanto di riprodurre il contenuto:

[...] *Considerando che la scarsa popolazione, che ancora rimane in quest'isola infelice non ha mezzo alcuno di risorsa, mancando essa affatto di commercio, e d'industriali stabilimenti, fatta eccezione della regia manifattura de' tabacchi, onde vengono impiegati cento circa individui nella confezione dei sigari, vive stentatamente dello incerto, e scarsissimo prodotto della pesca, e locando ad estranei la giornaliera sua opera* (1862).<sup>13</sup>

[...] *Trovasi il paese abbandonato di abitanti, privo di ogni benché minimo commercio, carico di ogni sorta di pesi e non favorito da veruna fortuna...* (1868).<sup>14</sup>

[...] *Il sottoscritto onde possa disporre pel pagamento del debito a saldo del grano somministrato a questo Comune nel 1847 ed in vista anche che il Comune medesimo si trova mancante di mezzi finanziari...* (1874).<sup>15</sup>

[...] *Onde questo municipio supplica l'on.<sup>mo</sup> Consiglio provinciale, che in vista [...] dello stato eccezionale del bilancio voglia per l'ultima volta accordare altro sussidio che alleggerisca il peso che dovrebbe sopportare e pel quale non sarebbe da tanto, quando Capraia era prospera e fiorente, mai ricorsa per avere sussidi, ora è misera ed è per essa una necessità...* (1880).<sup>16</sup>

[...] *I lavori di adattamento a caserma dei Carabinieri Reali dello stabile dei signori Dussol e Gallettini affittato dalla Provincia hanno subito un notevole ritardo, sia per le disposizioni contumaciali [si allude ad un'epidemia colera] che impedirono la venuta dei materiali occorrenti, sia perché quelli dovettero affidarsi ai detenuti che lavorano assai lentamente...* (1884).<sup>17</sup>

[...] *Il Comune si trova in questa alternativa, sospendere tutti i servizi pubblici, licenziare la maestra e il Medico, e cessare di esistere. Quest'ulti[ma] evenienza attrista e spaventa i Capraiesi affezionati al loro secolare Comune, perché perdute le loro rappresentanze comunali, essi, alla pari dei condannati, come gli isolani di Gorgona, di Pianosa e di Tremiti; sarebbero alla mercé di un direttore di colonia...* (1898).<sup>18</sup>

[...] *Si spera quindi che l'on. Deputazione non solo vorrà prontamente*

*deliberare la necessaria anticipazione di somma, ma vorrà anche studiare il modo di venire in aiuto dell'abbandonata isola appoggiandone anche presso il Regio Governo quelle modeste richieste che dovrà, quanto prima, avanzare onde assicurare un po' di vita alla disgraziata Isola da tutti ingiustamente e barbaramente dimenticata* (1914).<sup>19</sup>

Com'è evidente, si tratta di stralci di atti deliberativi o di documenti amministrativi ove l'inesorabile ripetitività delle lamentazioni, di norma seguite da richieste di aiuto finanziario, da parte del municipio isolano, testimonia, talvolta con clamore, la problematica condizione in cui versava a quel tempo la comunità capraiese. In effetti, priva com'era di stabilimenti industriali, con un'agricoltura in fase di progressivo ridimensionamento (ma mancano dati precisi sulle produzioni), danneggiata, infine, dai provvedimenti normativi a cui si è fatto cenno in precedenza e che finirono per ridurre drasticamente i commerci, l'isola visse nel tardo Ottocento anni di decadenza e di crescente povertà. Per di più la presenza della colonia penale agricola non solo, come già detto, non assicurò ai residenti gli auspicati vantaggi materiali, ma, al contrario, contribuì in modo decisivo ad accentuarne anche il senso di isolamento e di distacco dal resto del paese e, in qualche misura, a gravare sulla stessa reputazione del luogo. In effetti, dal 1873 in avanti, analogamente ad altre isole dell'arcipelago toscano (Gorgona e Pianosa su tutte), Capraia, in quanto sede penitenziaria, fu fatalmente associata a tristi storie di prigionia ed afflizione e spesso dimenticata. Una significativa eccezione alla crescente indifferenza verso i suoi destini fu costituita soltanto dall'interesse che in quegli anni l'isola iniziò a suscitare presso la comunità scientifica italiana ed europea e dalle relative e molteplici campagne di studi botanici e geologici che si susseguirono nell'isola tra il 1875 ed il 1925.<sup>20</sup> Gli anni successivi all'istituzione della colonia penale non furono pertanto meno difficili dei precedenti: a causa dell'emigrazione, proseguì inesorabile l'abbandono delle attività agricole e di allevamento (è assai probabile che si fosse scesi di molto rispetto ai 970 bovini e 550 ovini documentati per il 1859) con il conseguente disfacimento degli antichi terrazzamenti (localmente denominati *piazzuole*) ed il progressivo dilavamento sia dei terreni di coltura sia, a causa degli incendi, di quelli condotti a pascolo.

Ciò influi sicuramente sulla crisi della cerealicoltura intervenuta sullo scorcio del secolo XIX e puntualmente documentata in una preziosa relazione di fonte comunale risalente al 1909<sup>21</sup> nonché sulle possibilità di ripristino delle colture vitivinicole duramente colpite dalla fillossera<sup>22</sup> a partire dal primo decennio del Novecento.



A.F.M.C.M.G. "E. A. D'Albertis", Capraia Isola, *piazzale* abbandonate presso la Cala di San Francesco, 1915 circa. Si notino il disfacimento dei muretti e il degrado in cui sembrano versare alcune case del paese.

Anche dopo la Grande Guerra del 1915-18 e le sofferenze che essa causò pure a Capraia, le condizioni sociali ed economiche dell'isola non mutarono in modo significativo, specie per quanto riguarda l'agricoltura, ormai ridotta a ben poca cosa.<sup>23</sup> L'avvenimento più importante del primo dopoguerra si ebbe invece nel 1925, quando il fascismo impose d'autorità il distacco dell'isola dalla Provincia di Genova e la sua assegnazione a quella di Livorno. Alcuni anni più tardi, forse per rimediare in qualche modo a quella iniziale forzatura, il regime promosse la realizzazione di alcune opere pubbliche di indubbia utilità (acquedotto e lavatoi, 1928).



Capraia Isola, resti di antichi terrazzamenti in località Reganico, 1997.

Seppur a grandi linee, sono queste le coordinate storiche locali entro le quali occorre collocare le varie vicende che nella loro sovente irriducibile specificità saranno narrate, per quanto reso possibile dalle fonti consultate, nei diversi capitoli riguardanti, in successione: lo stabilimento sull'isola di una stazione dei Carabinieri Reali (1884-1925), la costruzione del cimitero comunale (1877-1880), la consegna (al municipio) e la manutenzione del piccolo porto (1866-1885), la costruzione della strada di collegamento fra il porto e il paese, l'istituzione di una condotta medica (1861-1902), la tenace battaglia per il mantenimento dello scalo a Capraia della linea postale per Genova e la Sardegna (1906), la regolamentazione della caccia agli uccelli ed al coniglio selvatico (1909-1921) e, infine, il distacco definitivo del Comune dalla Liguria (1926-1928). La povertà della comunità capraiese, l'emigrazione, lo spopolamento dell'isola, le contrapposizioni fra istituzioni locali e statali (su tutte, la colonia penale) accompagneranno quasi costantemente la riproposizione di quegli ormai lontani avvenimenti. Purtroppo, in uno scenario così critico, soltanto a tratti emergeranno riferimenti all'aspra bellezza dei luoghi o alla caparbieta del-

le genti capraiesi, due fattori che, insieme, hanno sicuramente contribuito a rendere meno insopportabile agli abitanti dell'isola l'indubbia durezza dei tempi ed il peso delle servitù e dei disservizi da essi lungamente patiti durante il periodo storico preso in considerazione nel presente studio.

## CAPITOLO V

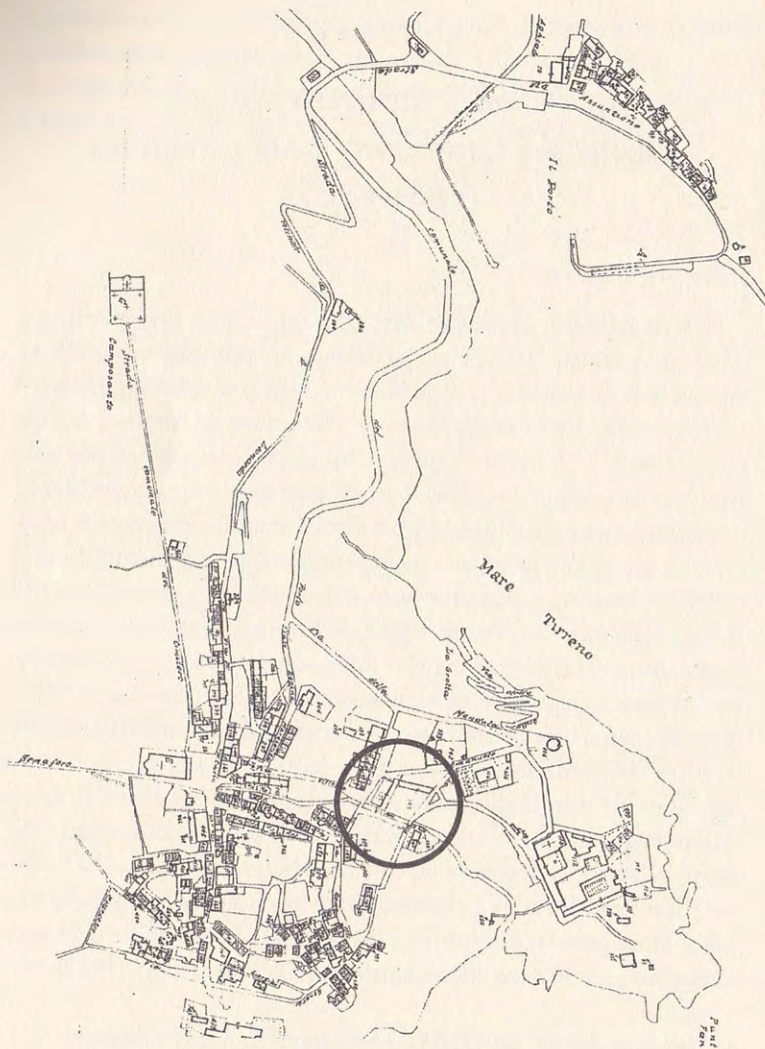
### *La Pubblica Sicurezza sull'isola: l'Arma dei Carabinieri Reali a Capraia (1884-1925)*

#### *Nota introduttiva*

È forse utile premettere che la ricostruzione minuta degli aspetti giuridici, patrimoniali, tecnici e contabili connessi all'insediamento dell'Arma sull'isola di Capraia, e, in particolare, delle procedure seguite per il pagamento del canone di locazione e la retribuzione dei fornitori di acqua potabile può, a prima vista, apparire intricata e, per certi aspetti poco significativa. La disponibilità di fonti cartacee quasi interamente riferibili alla successione dei diversi locatori e trasportatori o al frequente insorgere di controversie finanziarie fra le parti o, ancora, ad ulteriori complicazioni di carattere meramente burocratico, ostacola l'inserimento delle vicende riguardanti la caserma dei CC.RR. nel più ampio contesto della storia isolana. Ma, accanto a questi limiti, dai quali non si può purtroppo fuoriuscire, l'analisi dei documenti d'archivio ha comunque consentito di reperire alcune preziose notizie storiche sulle motivazioni che presiedettero all'istituzione di una stazione dei CC.RR. sull'isola di Capraia nonché sulla natura (localizzazione, organico, approvvigionamenti, etc.) e sulla durata di tale insediamento. E tanto basta per una ricostruzione che, ancorché parziale e, per certi aspetti, non risolutiva, rappresenta un primo passo nella direzione di una maggiore conoscenza delle vicende relative al locale presidio dell'Arma tra il 1884, anno di istituzione della nuova caserma, e il distacco dell'isola dalla Provincia di Genova (1925).

#### *a) La nuova caserma dei CC.RR.: aspetti giuridici, tecnici e finanziari*

Con l'istituzione, nel 1873, della colonia penale agricola su un terzo circa del suo territorio, Capraia entrò, nel bene e nel male, in una nuova fase della sua storia. Le speranze legate ad uno sviluppo basato sull'impiego massiccio e gratuito dei detenuti nelle attività agricole e nell'edilizia

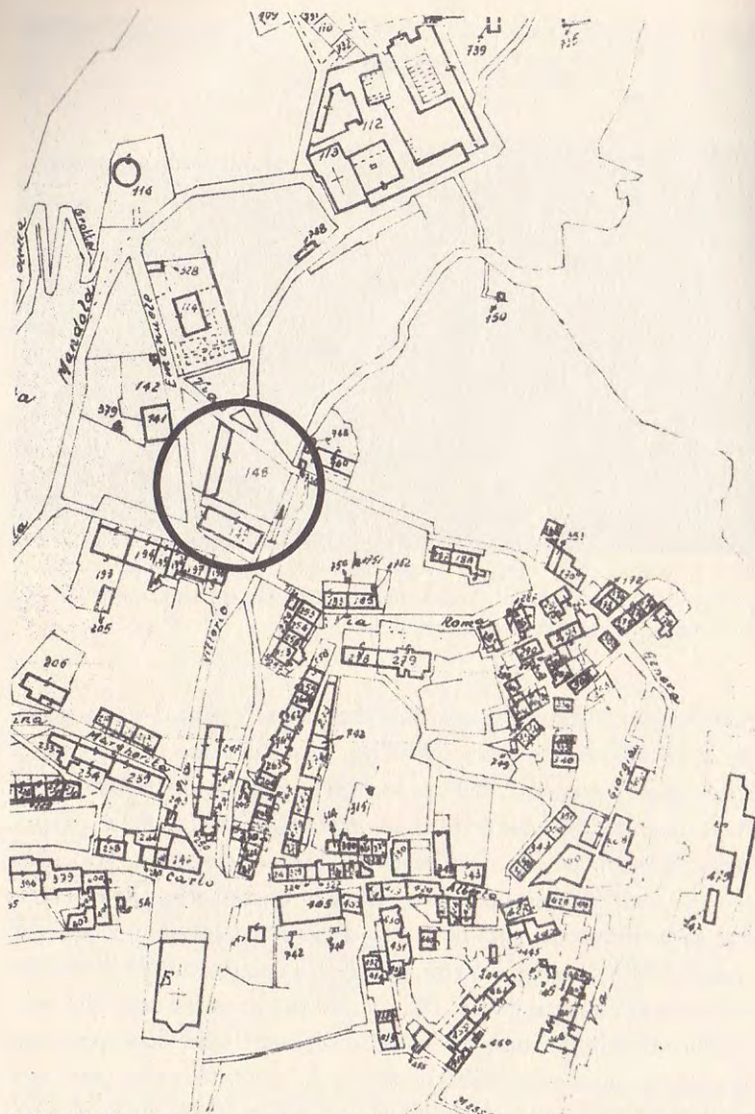


A.S.Li, fondo catasto mappe, mappa catastale della comunità di Capraia Isola, foglio 4, anno 1939/61, n. inv. 1725. I mappali nn. 148 e 149 sono quelli corrispondenti alla stazione dei Carabinieri Reali (edificio e cortile con pozzo) ivi insediata nel periodo 1884-circa 1920. Su concessione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.



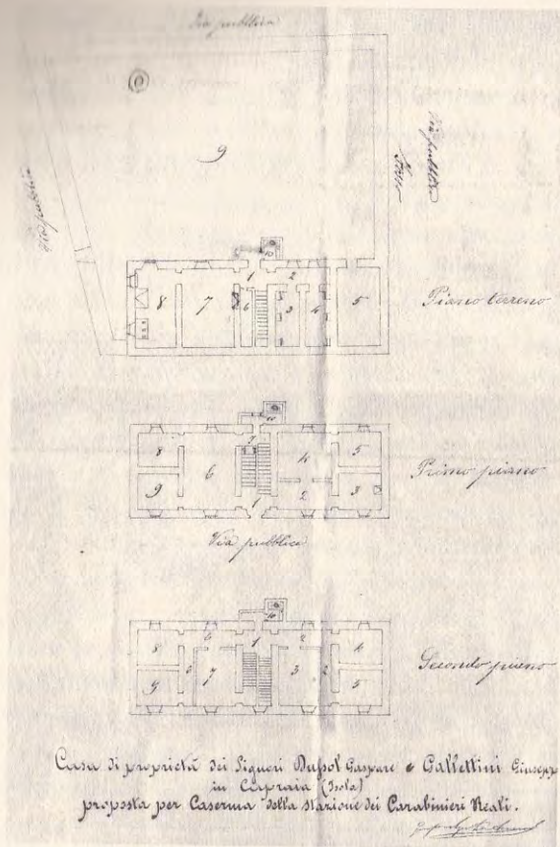
A.F.M.C.M.G. "E. A. D'Albertis", Capraia Isola. Veduta dell'insenatura del porto con, in primo piano (a destra in basso), l'edificio che dal 1884 ospitò la caserma dei RR.CC. col suo ampio cortile delimitato da un muro di cinta, 1915 circa.

pubblica non tardarono tuttavia ad andare deluse. Infatti, dopo un periodo di iniziale rilancio socio-economico, lo stabilimento penale iniziò a creare nuovi e gravi problemi alla comunità capraiese.<sup>1</sup> Ovviamente, con la creazione della colonia penale sorse pure l'esigenza di trasferire sull'isola un adeguato contingente di forze di Pubblica Sicurezza in grado non solo di garantire l'ordine pubblico, ma anche di assicurare, più in generale, una pacifica coesistenza tra la casa di pena e la comunità locale. Col tempo, il Ministero degli Interni maturò a tal fine l'intenzione di stabilire a Capraia una stazione dei CC.RR. L'importante decisione implicò il coinvolgimento della Provincia di Genova, quale ente titolare delle competenze amministrativa e finanziaria in materia di "accasermamento" dei Carabinieri Reali. La coeva legislazione sull'ordinamento degli enti locali attribuiva infatti alle Province il compito di provvedere a proprie spese alla sistemazione in caserma dei CC.RR. Il testo unico del 1865 (legge comu-



A.S.Li., fondo catasto mappe, mappa catastale della comunità di Capraia Isola, foglio 4, anno 1939/61, n. inv. 1725. Particolare dei mappali nn. 148 e 149. Su concessione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

nale e provinciale del 1865) classificava infatti tale tipologia di spesa tra quelle da sostenersi in via obbligatoria. Ciò significava, in altre parole, che le Province dovevano provvedere direttamente, ciascuna nel territorio di propria competenza, all'alloggiamento dei CC.RR. in edifici pubblici o privati adattabili a caserma d'intesa con le autorità dell'Arma e nel rispetto di quanto previsto da un apposito Capitolato generale risalente al 1861. A tale scopo, esse potevano ricorrere, quando necessario, alla stipula di contratti di affitto con i proprietari degli immobili ritenuti adatti all'impianto di stazioni dei CC.RR.; una soluzione che, come vedremo, fu adottata anche nel caso di Capraia, ove, a prescindere dalle modalità di insediamento, l'istituzione nel 1884 del nuovo presidio corrispose ad un'esigenza assai sentita dalla stessa popolazione locale, *la quale già da tempo aspira[va] di avere la tanto bramata stazione [...] il cui vantaggio non solo [veniva giudicato] immenso, ma pure assolutamente urgente.*<sup>2</sup> La vicenda entrò più decisamente nel vivo con l'invio al prefetto di Genova di un dispaccio datato 10 aprile 1884 con cui il comandante dei CC.RR. di Livorno comunicò l'imminente creazione a Capraia di una nuova stazione *dell'Arma a piedi* composta da sette militi agli ordini di un maresciallo d'alloggio. A seguito di un'indagine appositamente svolta sull'isola, lo stesso ufficiale aveva infatti già individuato un edificio dotato di un ampio cortile (e di un orto) di proprietà dei signori G. Dussol e G. M. Gallettini ritenuto idoneo ad ospitare una caserma dei CC.RR. L'ispezione svolta in loco aveva anche consentito di accertare l'indisponibilità di acqua potabile poiché quella attingibile dalla piccola cisterna adiacente allo stabile era risultata imbevibile oltretutto insufficiente. Per questi motivi, il comandante concluse il suo rapporto precisando che, nel rispetto delle norme contenute nel Capitolato generale del 1861,<sup>3</sup> sarebbe dunque spettato alla Provincia di Genova provvedere anche al pagamento delle forniture idriche alla nuova stazione dell'Arma. Tuttavia, al fine di ridurre le spese di approvvigionamento dell'acqua potabile, egli suggerì alla Provincia di concludere uno specifico accordo con la direzione della colonia penale, ma questa soluzione, per motivi non meglio precisati, non fu adottata in quel momento, ma soltanto molti anni dopo. In allegato alla sua lettera al prefetto, l'ufficiale inserì anche una pianta dell'edificio scelto per lo stabili-



A.S.P.G., planimetrie dello stabile di proprietà delle famiglie Dussol e Gallettini affittato alla Provincia di Genova per ospitare la nuova stazione dei CC.RR. a Capraia, senza data, ma databile al 1884. Dalla corrispondente lettera di trasmissione dell'U.T.P.G. al prefetto presidente della Provincia di Genova datata 5 maggio 1884 risulta che al momento delle trattative gli unici locali liberi erano al pian terreno contrassegnati nella mappa coi numeri 2, 3, 4 e 5. I restanti vani erano invece utilizzati rispettivamente da: a) il sig. G.M. Gallettini, comproprietario

dell'immobile, occupante i vani segnati coi numeri 6, 7 e 8 del pianterreno e quelli coi numeri 6, 7, 8 e 9 del secondo piano; b) la Pretura, occupante i vani segnati coi numeri 1, 2, 3, 4 e 5 del primo piano; c) il municipio, occupante i vani segnati coi numeri 1, 2, 3, 4 e 5 del secondo piano; d) la colonia penale, occupante i locali segnati coi numeri 6, 7, 8 e 9 del primo piano ad uso magazzino vestiario. Secondo quanto riportato sui partitari nn. 2121, 2122 e 2123 conservati presso il fondo catasto mappe dell'A.S.Li, l'edificio scelto per ospitare la caserma dei CC.RR. corrispondeva al civico n. 29 di via Des Geneys. Dopo la demolizione parziale ed ampliamento del 1885 (ossia dei lavori di adattamento eseguiti per lo stabilimento della nuova stazione dei CC.RR.), esso fu identificato col civico n. 6 di via Des Geneys, ed, infine, dopo la revisione generale del catasto effettuata nel 1890, col civico n. 11 di via Vittorio Emanuele II.

mento della nuova stazione dei CC.RR. con evidenziati gli adattamenti richiesti, nonché una nota descrittiva di questi ultimi.<sup>4</sup>

Da parte sua, l'U.T.P.G. (Ufficio tecnico della Provincia di Genova), su incarico dello stessa Prefettura, provvide in data 5 maggio (1884) ad elaborare un proprio parere sull' idoneità dell'edificio in questione ad ospitare la nuova stazione dell'Arma. Come risulta dal rapporto steso nell'occasione, si trattava di una palazzina di tre piani, compreso il *terraneo*, già occupata in parte dalla famiglia Gallettini e in porzioni più ampie da altri uffici e magazzini pubblici utilizzati dalla Pretura, dal municipio e dalla colonia penale. I proprietari avevano comunque manifestato l'intenzione di liberare l'edificio per poterlo concedere interamente in affitto, insieme all'annesso cortile, alla Provincia di Genova. Essi dichiararono inoltre di essere disponibili a far eseguire i lavori di ristrutturazione dei locali sulla base delle indicazioni fornite dall'Arma (la spesa totale preventivata era di circa 3.000 lire), ma soltanto nel caso in cui il contratto di locazione avesse avuto un'adeguata durata (almeno cinque anni) e la rata annua di affitto non fosse stata inferiore a lire 1.000. Sulla fissazione del canone di locazione pesavano infatti sia l'entità non trascurabile dei lavori da eseguirsi per l'adeguamento dell'immobile alle sue nuove funzioni, sia la particolare posizione geografica dell'isola, causa di innalzamento dei costi di acquisto e trasporto dei materiali di costruzione, sia, infine, la significativa incidenza percentuale dell'imposta sui fabbricati. L'U.T.P.G. rimarcò inoltre la necessità di provvedere al giornaliero approvvigionamento idrico della caserma e, allo scopo, venne nuovamente rilevato che mediante opportune trattative con la direzione della colonia penale la spesa per il trasporto dell'acqua potabile si sarebbe potuta contenere entro le lire 100 annue, visto anche il numero limitato dei militi assegnati sulla carta alla nuova stazione di Capraia. Sulla scorta dell'approfondita istruttoria svolta dall'U.T.P.G.,<sup>5</sup> la D.P.G., ritenuto che il fitto richiesto [fosse] *proporzionato al valore locativo della casa in parola e agli oneri assunti dai proprietari*,<sup>6</sup> deliberò in data 8 maggio (1884) di prendere in affitto lo stabile per un congruo periodo di tempo da concordarsi fra le parti ed il pagamento di un canone di locazione annuo di lire 1.000, a patto però che i proprietari facessero eseguire a loro spese i lavori di adattamento richiesti dall'Arma ed

evidenziati in un interessante *tipo dimostrativo* conservato tutt'oggi presso l'A.S.P.G. Con la stessa delibera, la D.P.G. autorizzò anche la spesa occorrente per il trasporto dell'acqua alla nuova caserma fissando un limite massimo di esborso pari a lire 100 annue come suggerito dall'Ufficio tecnico provinciale. Il contratto di affitto vero e proprio fu poi sottoscritto a Genova il 17 giugno 1884, *in una delle sale del palazzo provinciale*, dal prefetto Ramognini (in quanto presidente della D.P.G.) e dall'avv. A. Dussol nella sua qualità di procuratore speciale dei proprietari dell'immobile. Il dispositivo contrattuale, suddiviso in nove articoli, impegnava i proprietari a far eseguire, in primo luogo, i lavori di adeguamento strutturale dello stabile secondo le richieste formulate dall'Arma dei CC.RR.; la durata del contratto era di cinque anni decorrenti dalla data del collaudo dei lavori a sua volta previsto entro un mese dalla loro ultimazione. Come previsto, le parti si accordarono, su un canone di locazione annuale di mille lire (novecento per la casa, cento per il cortile) da pagarsi semestralmente mediante *mandati esigibili presso la tesoreria speciale della Provincia dietro nullaosta* rilasciato dal competente Comando dei CC.RR. (ossia quello di Livorno). In caso di soppressione d'autorità della stazione o di impossibilità a riadattarla a seguito dell'incremento dei militi o dell'invio di uomini a cavallo, era prevista la risoluzione automatica del contratto con il pagamento ai proprietari di un'indennità pari ad un trimestre di affitto. Questi ultimi erano inoltre obbligati a provvedere a tutte le riparazioni ordinarie (ad es. tinteggiatura camere) e straordinarie che fossero eventualmente occorse durante la vigenza contrattuale e pertanto ad eseguire anche quelle resesi necessarie a seguito di un eventuale rafforzamento del presidio (creazione di nuovi alloggi) o della sostituzione dei militi a piedi con altri a cavallo (costruzione di scuderie). Si noti che queste ultime due ipotesi non sembrano poi essersi verificate, stando almeno alle notizie desumibili dai documenti a disposizione. Le imposte annue e ogni altro tributo statale o locale erano interamente a carico dei privati i quali erano anche tenuti al rispetto delle disposizioni contenute nel già citato Capitolato generale del 1861<sup>8</sup> sulla base del quale fu, peraltro, sostanzialmente ricalcato l'intero dispositivo contrattuale. Anche le spese di redazione e registrazione del contratto furono accollate ai locatori. Una copia del *contratto di affitta-*

mento fra la Provincia di Genova e i due proprietari dello stabile G. Dussol e G. M. Gallettini fu poi ovviamente inviata al Comando (Divisione) dei CC.RR. di Livorno.<sup>9</sup>

N° 29.  
1884. 17. Giugno

Affittamento per  
anni cinque chiesi da  
Dai signori Dussol Gaspa-  
re e Gallettini Giuseppe  
Abava alla Provincia di  
Genova di una casa di loro  
proprietà per uso di caserma  
dei Carabinieri di stazione  
nel forese di Capraia (Tale)  
per e mediante l'anno fide  
di lire Mille L. 1000.

L'anno milleottocento  
ottanta quattro, addì dieci  
sette del mese di giugno  
in Genova ed in una delle  
sale del Palazzo Provinciale  
ove hanno sede gli uffici  
della Provincia; avanti  
il signor Avv. Ramognini  
Comand. Ferdinando, Sotto  
Prefetto della Deputazione

A.S.P.G., frontespizio del contratto di affitto di una casa... ad uso di caserma dei Carabinieri Reali stipulato il 17 giugno 1884 fra i sigg. G. Dussol e G.M. Gallettini, proprietari dell'edificio, e la Provincia di Genova.



I lavori di ristrutturazione dell'immobile furono regolarmente eseguiti nei mesi seguenti, ma la loro durata si protrasse al di là delle previsioni sia a causa delle disposizioni contumaciali adottate dalla autorità a seguito di un'epidemia di colera, che impedì a lungo l'arrivo dei materiali occorrenti, sia per la lentezza con cui gli stessi lavori vennero svolti dai detenuti della colonia penale.<sup>10</sup> Nonostante i ritardi, il giorno 12 dicembre 1884 il sindaco di Capraia comunicò al prefetto che la caserma era quasi pronta e che rimaneva soltanto da costruire il muro di cinta per il quale sarebbero occorsi più o meno altri venti giorni di lavoro. In previsione della fine lavori, si susseguirono una serie di contatti epistolari fra il Comune, il Comando (Divisione) dei CC.RR. di Livorno (preoccupato di regolare, prima di inviare il proprio personale, anche la questione delle forniture di casermaggio) e lo stesso prefetto, per concordare le modalità di effettuazione del collaudo del locale. Poiché l'ingegnere dell'U.T.P.G. all'uopo già designato era recalcitrante a partecipare a tale verifica stante le difficoltà di approdo sull'isola durante la stagione invernale,<sup>11</sup> il prefetto suggerì di delegare ad un ufficiale dell'Arma il compito di presenziare alle operazioni di controllo finale dei lavori. Il pragmatico suggerimento fu prontamente accolto cosicché, sul finire del gennaio 1885, un ufficiale del Comando (Divisione) dei CC.RR. di Livorno si recò a Capraia con il compito di visitare lo stabile e di verificare se i lavori erano stati eseguiti in conformità alle previsioni contrattuali nonché al relativo programma di interventi concordato fra le parti. Fu così accertato che gran parte delle opere di riadattamento dei locali erano state regolarmente eseguite, ad eccezione: a) del muro di cinta, non ancora terminato; b) degli infissi, mancanti o difettosi; c) della cisterna, non ancora ripulita. Per quanto concerne gli arredi interni, l'ufficiale collaudatore segnalò solo la mancanza di un camino nella stanza delle riunioni e di una stufa nel locale da adibirsi ad ufficio di stazione. Solo successivamente, a seguito dell'intervenuta conclusione dei lavori, il Comando (Divisione) dei CC.RR. di Livorno si dichiarò pronto ad inviare finalmente il proprio personale sull'isola a condizione, tuttavia, che la Provincia di Genova provvedesse pure ad assicurare in tempi brevi il servizio di casermaggio cui essa doveva attendere ai sensi di legge.<sup>12</sup> Proprio tale richiesta, tuttavia, causò molto probabilmente un

ulteriore ritardo nella presa in consegna dell'immobile da parte dell'Arma. A riprova di ciò può citarsi l'istanza che il 22 settembre 1885 i proprietari dello stabile presentarono al prefetto per fargli notare che i lavori supplementari richiesti in fase di collaudo erano stati eseguiti celermente e che la caserma era stata messa a disposizione dei CC.RR. già a partire dal primo febbraio 1885. Dal loro punto di vista tale data doveva ritenersi quella di decorrenza del primo semestre di affitto e perciò, dato che quest'ultimo era già scaduto col 31 luglio (1885), essi sollecitarono la D.P.G. ad autorizzare l'emissione del corrispondente mandato di pagamento.<sup>13</sup> Il prefetto richiese allora al comandante dei CC.RR. di Livorno di comunicargli il giorno in cui l'Arma aveva effettivamente occupato i locali, essendo necessario stabilire senza equivoci il termine iniziale di decorrenza del primo semestre di affitto. Venne così chiarito che la presa in consegna della caserma da parte del comandante dei CC.RR. di Livorno era in realtà avvenuta il 22 luglio (1885) e che, dunque, nulla avrebbe impedito, a tempo debito, il pagamento ai proprietari del canone di locazione per il secondo semestre 1885. Di conseguenza, è da questo momento in poi che, con cadenza semestrale, i CC.RR. iniziarono ad inviare all'Amministrazione provinciale i nullaosta al pagamento del canone di affitto che, unitamente ad altri documenti contabili, costituiscono larga parte delle fonti disponibili presso l'A.S.P.G. Per fortuna, l'indubbia ripetitività e lo scarso rilievo intrinseco di tale materiale sono parzialmente controbilanciati dall'esistenza di un ricco epistolario riferito a: 1) controversie sorte tra i proprietari dell'immobile e l'Amministrazione provinciale durante la vigenza contrattuale a causa dei ritardi occorsi nel pagamento dei canoni, 2) conflitti sorti per le opere di manutenzione da eseguirsi sull'immobile, 3) vertenze derivanti dalle successioni ereditarie intervenute nel corso del tempo, etc. Tutte vicende queste che offrono diversi spunti di riflessione. Con riferimento al primo tema, ad esempio, occorre evidenziare i disagi arrecati ai proprietari della caserma dalla procedura adottata per il pagamento delle rate semestrali di affitto della caserma che, pur non essendo particolarmente complicata, generò ritardi ed equivoci fra le parti a causa delle distanze geografiche, della frammentazione delle competenze o dell'inerzia talvolta palesata dagli uffici deputati a sbrigare le pratiche. La prassi segui-

ta abitualmente per la liquidazione dei canoni era la seguente: sulla base di un nullaosta o *contenta* compilata per ogni semestre dal maresciallo della stazione di Capraia,<sup>14</sup> il Comando dei CC.RR. di Livorno redigeva un apposito certificato<sup>15</sup> che veniva poi spedito alla Provincia di Genova. Il presidente della D.P.G. decretava l'emissione di un mandato di pagamento per un importo corrispondente alla quota semestrale corrente (pari a 500 lire, importo corrisposto per ben 35 anni di seguito!). Il tesoriere dell'ente provinciale<sup>16</sup> provvedeva invece alla materiale compilazione e spedizione di tale mandato al Comune di Capraia per la quietanza da parte di tutti i locatori. Dopo la sottoscrizione del mandato da parte dei comproprietari e l'autenticazione delle loro firme ad opera del sindaco, lo stesso documento veniva rispedito alla Provincia per il pagamento della rata mediante vaglia bancario o postale. Di norma, il vaglia veniva poi recapitato al sindaco di Capraia il quale provvedeva al materiale riparto della somma dovuta fra i diversi aventi diritto. È bene precisare, tuttavia, che nel corso del tempo tale procedura non fu esente da varianti ed eccezioni sulla natura delle quali risulterebbe però ozioso indugiare in questa sede.<sup>17</sup> Un certo rilievo rivestono anche quegli avvenimenti che attengono più direttamente alla vita della caserma dei CC.RR. di Capraia negli anni successivi alla stipula del contratto di affitto e che trovano un riscontro, sebbene molto parziale e discontinuo, nelle carte d'archivio consultate. A tale proposito, un primo, importante tema è quello che riguarda l'esecuzione, di tempo in tempo, dei lavori di manutenzione allo stabile ospitante il presidio dell'Arma. Nel corso del 1898, ad esempio, si manifestarono alcuni contrasti fra il *brigadiere a piedi* comandante della stazione dei CC.RR. ed i proprietari dell'edificio a causa di presunte inadempienze da parte di questi ultimi nella manutenzione ordinaria dei locali dati in affitto. Nell'occasione, il comandante compilò una distinta delle riparazioni ritenute necessarie (imbiancatura delle stanze, riparazione del tetto, riparazione di un canale di scolo esterno delle acque piovane, sostituzione di alcuni mattoni dei pavimenti e verniciatura di varie porte). Inoltre, avendo personalmente riscontrato la violazione di alcune disposizioni contenute nel contratto di affitto originario, egli non provvide al rilascio del nullaosta al pagamento del rateo di pigione relativo al primo semestre '98. A seguito di tale

decisione, la Provincia sospese il pagamento dell'affitto ed invitò i proprietari a fare eseguire celermente i lavori. Questi ultimi, però, rilevarono polemicamente che alcuni dei guasti segnalati dal comandante della stazione erano stati causati dagli stessi militari dell'Arma e che, comunque fossero andate le cose, quasi tutte le riparazioni richieste sarebbero state sicuramente eseguite entro il mese di luglio. Facendo leva su tali argomentazioni, i proprietari rivendicarono il loro diritto ad ottenere il regolare pagamento della rata di affitto in contestazione. La D.P.G. trasmise allora le proprie controsservazioni al prefetto pregandolo di sollecitare una presa di posizione da parte del Comando generale dei CC.RR. di Firenze. Assecondando la richiesta della Provincia, il prefetto, consultò il Comando fiorentino e riferì poi al presidente della D.P.G. (la missiva è del 15 settembre 1898) che, a seguito di apposite verifiche, erano stati chiariti i reali motivi per cui occorrevo alcuni interventi di manutenzione ordinaria allo stabile. In particolare, venne accertata la necessità di imbiancare nuovamente i vani interni poiché la precedente tinteggiatura risaliva al giugno 1896 e che i danni al tetto provocati, a quanto pare, dall'uragano abbattutosi su Capraia nella notte del 3 febbraio 1898, non erano poi stati efficacemente riparati. Dalle indagini svolte fu inoltre possibile appurare, in coerenza con quanto affermato dal comandante della stazione, il cattivo esito sortito da un precedente e maldestro intervento di manutenzione del canale di scolo adiacente alla cucina e la necessità di riverniciare tutte le porte della caserma. Il rapporto servì inoltre a confutare la (curiosa) accusa rivolta ai militi di aver danneggiato il tetto dell'edificio passeggiandovi sopra *per qualche loro desiderio*.<sup>18</sup> In questo senso, l'Arma invitò i proprietari del palazzo a constatare come, a prescindere dall'improbabile bizzarria di un tale comportamento, l'accentuata pendenza del tetto in ardesia della caserma non avrebbe certo consentito ad alcuno di camminarvi sopra senza rischiare di precipitare rovinosamente a terra. L'invito in realtà non fu colto, ma i contrasti sorti tra le parti si risolsero comunque in settembre (1898) quando, dopo un nuovo intervento del presidente della D.P.G., i proprietari fecero finalmente eseguire le riparazioni richieste nonostante essi rimanessero ancora totalmente convinti delle loro supposte buone ragioni.<sup>19</sup> Risoltasi pertanto la "querelle", il Comando (Divisione) dei

CC.RR. di Livorno inviò nuovamente al prefetto il nullaosta per il fitto della stazione di Capraia e la Provincia riprese dunque a pagare, secondo la consueta procedura, la rata semestrale di affitto spettante ai proprietari dell'edificio. Alcuni anni più tardi, con lettera del 23 gennaio 1903, il sindaco di Capraia informò il presidente della D.P.G. della morte, avvenuta in data 28 agosto 1902, di G. Dussol, uno dei due originari proprietari dello stabile. Ai fini del pagamento dell'affitto del secondo semestre 1902, gli eredi furono quindi invitati dalla Provincia a presentare i documenti previsti dal Regolamento di Contabilità dello Stato (art. 337, R.D.L. del 4 maggio 1885). A soddisfacimento di tale richiesta, il sindaco di Capraia inviò per conto degli eredi un atto di notorietà e una fede di morte di G. Dussol ambedue sottoscritti dai familiari del defunto. Ma ciò, almeno in un primo tempo, non fu sufficiente per ottenere il pagamento delle rate future: occorre infatti che fosse certificata la maggiore età degli eredi e che fosse già stata pagata la tassa di successione. La questione si risolse soltanto quando la D.P.G., constatata l'esistenza di tre eredi legittimi nelle persone dei figli maggiorenni G. A. Dussol e V. Dussol e della vedova M. Anselmi nonché il regolare pagamento della tassa di successione, deliberò in data 12 marzo 1903 il pagamento ai tre nuovi proprietari delle pigioni già spettanti al defunto capofamiglia. Ciononostante, a causa dell'insorgere di ulteriori intoppi burocratici (pagamento tassa di bollo, corretta sottoscrizione del mandato, etc.), l'effettivo pagamento del canone arretrato agli eredi Dussol intervenne solo il successivo 7 maggio (1903), quando fu finalmente disposta la spedizione del relativo vaglia postale. Un altro spiacevole disagio sorse quando fu smarrito il mandato di pagamento del fitto relativo al secondo semestre 1903: in poco tempo si susseguirono le lettere di protesta dei proprietari, gli interventi del sindaco di Capraia in loro appoggio, le note ora puntigliose, ora imbarazzate, degli uffici della D.P.G., fino a che quest'ultima non ammise le proprie responsabilità per lo smarrimento del mandato e dispose l'emissione di un suo duplicato datato 12 aprile 1904. Allo stesso anno (1903) risale anche il tentativo, a suo modo illuminante, di sopprimere la locale stazione dei CC.RR. per trasferirla nell'isola di Pianosa. L'evento scatenante fu la visita periodica mensile compiuta in quell'occasione da tale sottotenente Cocco, ufficiale

appartenente al Comando dei CC.RR. di Livorno. Durante l'ispezione, il militare rivelò ai suoi interlocutori, fra i quali vi erano gli stessi amministratori dell'isola, il sorprendente proponimento, caldeggiato, a suo dire, dallo stesso Comando labronico, di abolire la locale stazione dell'Arma.<sup>20</sup> La reazione dei capraiesi non si fece attendere: il 3 marzo (1903) il Consiglio comunale espresse voti per il mantenimento del presidio e scrisse al prefetto e al maggiore comandante di Divisione affinché tale ipotesi venisse prontamente scongiurata. In effetti, il Comando Superiore dei CC.RR. (di Firenze) chiarì che non risultava fossero giunte richieste in tal senso e che, con tutta probabilità, le parole dell'ufficiale in visita sull'isola erano state fraintese. Lo stesso Comando non mancò comunque di osservare che [...] *dopo l'abolizione della Pretura [1891] nella suddetta isola e per l'esodo di quella popolazione ormai ridotta ad una cifra insignificante sarebbe stato comunque opportuno studiare la cosa per farne oggetto di eventuali proposte.*<sup>21</sup> Il pro sindaco A. Dussol, ringraziando per le smentite provenienti dal Comando superiore dei CC.RR., si disse tuttavia convinto che le parole del suddetto ufficiale non fossero state travisate, ma che, al contrario, esse esprimessero la volontà di almeno una parte dei suoi superiori.<sup>22</sup> L'indizio di una certa ambiguità da parte dei vertici dell'Arma si ritrova in una nota redatta dallo stesso Comando generale, il cui testo fu interamente riprodotto all'interno di una lettera inviata il 26 giugno (1903) dal Ministero dell'Interno al prefetto. In quella missiva il Comando fece infatti notare al Governo che dopo la soppressione della Pretura e la forte diminuzione della popolazione residente, a causa della continua emigrazione, a sole circa 200 unità, la proposta di abolizione della locale caserma dei Carabinieri poteva considerarsi fondata. Il Comando generale riteneva infatti che non si dovesse impiegare sull'isola un'intera brigata di Carabinieri (ossia un brigadiere e quattro Carabinieri) dato che neppure a Gorgona e Pianosa, *sebbene in ciascuna di esse si [trovasse] una colonia penale più importante di quella di Capraia (!)*, veniva impiegato un quantitativo così elevato di militari. Altre ragioni presiedevano a tale valutazione: il Comando riteneva infatti che per la vigilanza della colonia fossero sufficienti il personale di custodia del carcere ed il distacco di truppe ivi residente (un plotone, circa 20 soldati); inoltre esso era dell'opinione che sull'isola le condizioni del-

la Pubblica Sicurezza fossero addirittura eccellenti e che non potessero sorgere complicazioni nello svolgimento del servizio di traduzione dei detenuti a cui avrebbe provveduto il piroscalo postale che all'epoca salpava da Livorno due volte alla settimana toccando tutte le isole dell'arcipelago toscano.<sup>23</sup>

Trattenendo a stento il proprio disappunto, il prefetto rispose al Ministero dicendosi convinto che la proposta di soppressione della stazione dei CC.RR. di Capraia non fosse opportuna, almeno in quel momento, poiché, volendo quel Comune continuare a far parte della Provincia di Genova, era necessario che vi fosse sull'isola un Comando dell'Arma con cui l'ente potesse direttamente interagire.<sup>24</sup> La decisa presa di posizione prefettizia indusse così il Ministero dell'Interno a non approvare la proposta di abolizione subdolamente avanzata dal Comando generale dell'Arma.<sup>25</sup> Tuttavia, trascorso poco più di un anno, il 24 agosto 1904 il sindaco di Capraia G. Chiama scrisse ancora al prefetto lamentando il rinnovato ten-



A.F.M.C.M.G. "E. A. D'Albertis", Capraia Isola, militari del Regio Esercito Italiano ritratti all'ingresso del castello San Giorgio, 1915 circa.

tativo da parte del sottotenente dei CC.RR. Cocco (ancora lui!), di proporre al Comando generale dell'Arma la chiusura della stazione di Capraia. Dal testo della nota comunale traspaiono il comprensibile sdegno per l'accanimento (forse degno di miglior causa) mostrato nell'occasione dall'ufficiale ed una forte preoccupazione per le sorti dell'ordine pubblico sull'isola, insieme ad altri elementi di un certo interesse storiografico. Accanto ad alcune controsservazioni più prevedibili, fra le quali la necessità di evitare che i capraiesi dovessero recarsi a Marciana Marina per denunciare eventuali reati o di garantire il servizio di traduzione dei detenuti, il sindaco fece infatti riferimento ad alcuni accadimenti capaci di determinare la presenza sull'isola di un numero considerevole di persone provenienti da altri luoghi con potenziali rischi per la tenuta dell'ordine pubblico. Fra essi, egli indicò, in particolare, la tradizionale confluenza sull'isola di centinaia di pescatori per la cattura delle acciughe durante la stagione estiva e, soprattutto, il possibile arrivo di molti *operai forestieri* a seguito delle trattative all'epoca in corso *per la cessione di alcune cave di granito ad una società potente [...]*. Tali riferimenti, nonostante l'enfasi un po' sospetta che sembra accompagnarli, costituiscono comunque un'indiretta conferma del rilievo rivestito, ancora in quegli anni, dalla pesca nelle acque circostanti Capraia, ed anche un'inedita, preziosa testimonianza su di un'ipotesi imprenditoriale – l'impianto di lavorazioni di cava a Capraia – della quale non esistono, almeno sinora, altri riscontri. Ciò detto, il Comune considerò la reiterazione della proposta di abolizione della locale caserma dei CC.RR. come l'ennesimo ed incomprensibile tentativo di arrecare un serio danno all'isola essendo già intervenuta negli anni precedenti la chiusura della Pretura (1891) e la *perdita di altri vantaggi* (il porto franco) *ed istituzioni* (il sigarificio).<sup>26</sup> Comunque, anche in quel caso, il prefetto, concordando sull'inopportunità della soppressione della caserma, trasmise al Ministero degli Interni la lettera inviata dal Comune di Capraia affinché il Governo, preso atto degli inconvenienti ivi elencati, non accogliesse tale proposta.<sup>27</sup> Il Ministero rispose assicurando il prefetto che nessuna iniziativa mirante alla soppressione della stazione dei CC.RR. di Capraia era in realtà pervenuta ai suoi uffici e che, in ogni modo, esso non avrebbe mancato di tener ben presente le argomentazioni favorevoli al mante-

nimento in loco del presidio. Poco dopo, e, più precisamente, in data 4 settembre 1904, il prefetto scrisse al sindaco dell'isola per comunicargli le determinazioni ministeriali favorevoli al mantenimento dello status quo.<sup>28</sup> Ebbe pertanto termine ogni discussione sulla permanenza o meno a Capraia di una stazione dell'Arma. Non altrettanto può dirsi per i rapporti tra la Provincia e i diversi proprietari della caserma che furono nuovamente segnati da diversi episodi piuttosto contrastati. Nel corso del primo quindicennio del Novecento, alcuni avvenimenti riguardanti le famiglie Dussol e Gallettini, determinando ulteriori e significativi mutamenti negli assetti proprietari dell'immobile locato ad uso caserma alla Provincia, finirono infatti per dare adito ad altre spiacevoli dispute burocratiche. Nel 1906, per effetto della scomparsa della vedova Dussol, deceduta il 5 gennaio (1906), l'importo della quota di affitto spettante ai figli G.A. Dussol e V. Dussol aumentò per ciascuno di essi da 93,75 a 125 lire, proprio in virtù del trasferimento di titolarità della quota usufruttuaria in precedenza pagata alla loro madre.<sup>29</sup> Alcuni anni più tardi (1913), a seguito di una richiesta proveniente dagli stessi eredi Dussol, la Provincia precisò di aver sino ad allora corrisposto, mediante un unico mandato, il fitto della caserma in parti eguali (di lire 250 a semestre) alle due famiglie (Dussol e Gallettini) proprietarie del palazzo, sulla base di varie annotazioni in suo possesso probanti la correttezza di tale ripartizione. Tuttavia, come divenne evidente a seguito di successive indagini, la proprietà del giardino annesso alla caserma era sempre stata della sola famiglia Dussol per cui la Provincia, ottenuta in data 6 maggio (1913) una fede giurata da A. Gallettini, attestante l'inesistenza di un proprio diritto di comproprietà sul giardino in questione, procedette, *senza alcuna difficoltà* (ma, in realtà, con evidente ritardo...),<sup>30</sup> a rettificare la suddivisione del fitto semestrale fra i diversi locatari assegnando 275 lire agli eredi Dussol e 225 lire allo stesso A. Gallettini, e legittimando, in tal modo,<sup>31</sup> un corretto criterio di ripartizione della pigione che, sino a quel momento, era stato applicato localmente in modo del tutto informale.<sup>32</sup> Il quasi contemporaneo decesso di G. M. Gallettini, l'altro dei due locatari originari, costrinse inoltre la Provincia a richiedere ai suoi legittimi eredi la trasmissione della documentazione di rito (copia atto di morte, atto di notorietà, certificato attestante l'avven-

ta successione) e ad interrompere, nel frattempo, il pagamento delle rate di affitto riferite al secondo semestre 1912 ed al primo semestre 1913. Solo a seguito dell'invio alla D.P.G. degli incartamenti richiesti fu pertanto possibile ai figli G. Gallettini, D.B.A. Gallettini e A. Gallettini (ed alla vedova C. Sarzana)<sup>33</sup> ottenere gli importi relativi ai fitti scaduti (in tutto, lire 450), ad eccezione, tuttavia, della quota spettante a D.B.A. Gallettini. Quest'ultimo, essendo residente all'estero da molti anni ed irreperibile, fu infatti destinatario di uno speciale provvedimento da parte della D.P.G. Essa, con delibera del 28 novembre 1913, dispose di trattenere, da quel momento in poi, la quota (lire 56,25 a semestre) del fitto spettante al comproprietario assente (ossia il succitato D.B.A. Gallettini), e di ridurre, pertanto, i due mandati emessi a favore degli altri eredi Gallettini (a valere sul secondo semestre 1912 e sul primo del 1913) a 168,75 lire ciascuno. A seguito di tali provvedimenti,<sup>34</sup> dal secondo semestre 1913 in avanti, gli eredi Dussol continuarono a ricevere un fitto semestrale di 275 lire (550 annue) mentre gli eredi Gallettini percepirono una pigione di sole 168,750 lire (337,50 annue), permanendo, per il succitato motivo, la trattenuta su un quarto del corrispettivo semestrale loro dovuto. I mutamenti intervenuti nella proprietà dell'immobile ospitante la caserma dei CC.RR. e nella ripartizione dei canoni di locazione fra i diversi comproprietari si intrecciano con gli ulteriori interventi di manutenzione effettuati sull'edificio, per ricostruire i quali, a dire il vero, si dispone soltanto di pochi documenti presso l'A.S.P.G. Ad ogni buon conto, le carte disponibili permettono comunque di constatare che nel gennaio 1914, il comandante dei CC.RR. di Livorno, dopo essersi recato sull'isola per effettuare un'ispezione, ravvisò una serie di carenze manutentive e la conseguente esigenza di fare eseguire con una certa urgenza alcune riparazioni consistenti nella sostituzione dello stemma reale situato sopra l'ingresso della caserma, nel rafforzamento della serratura interna della porta principale *per impedire possibili uscite clandestine di militari nottetempo* (!)<sup>35</sup> e, infine, nell'inserimento di una serratura nella porta di accesso all'orto. A parte i cenni ai lavori da eseguire ed il linguaggio paludato, l'allusione a pratiche notturne, diciamo così, un po' malandrine non poteva essere più evidente! Su apposita segnalazione della Prefettura,<sup>36</sup> la D.P.G. richiese

pertanto ai proprietari di provvedere, come da contratto, alla pronta esecuzione dei lavori eccetto lo stemma reale per la cui sostituzione la stessa Deputazione riteneva di dover sollecitare l'intervento del fornitore del casermaggio (i cui oneri, dal 1907 in poi, erano stati gradualmente trasferiti allo Stato).<sup>37</sup> Nonostante l'inesistenza di precisi riscontri documentali, è assai probabile che tutte le riparazioni poste a carico dei proprietari siano state successivamente eseguite, in quanto non risultano essere sorti problemi per la corresponsione della rata di affitto relativo al primo semestre 1914. Gli anni successivi videro ancora l'insorgere di complicazioni tra le parti, principalmente a causa delle quote di affitto spettanti in teoria a D.B.A. Gallettini, ma in realtà trattenute dalla Provincia data la sua ininterrotta irreperibilità. In particolare, nel corso del 1921, essa sostenne che si dovesse liquidare ad A. Gallettini,<sup>38</sup> curatore dei beni del fratello assente, una somma a titolo di arretrati pari a lire 675<sup>39</sup> a valere sul periodo intercorrente dal primo semestre 1915 al secondo semestre 1920. La stessa Provincia non si riteneva tuttavia più obbligata a pagare i canoni di affitto per il periodo compreso fra il secondo semestre 1912 e il secondo semestre 1914 (inclusi) poiché essa riteneva ormai prescritto il diritto alla loro riscossione. Al contrario, gli eredi Gallettini sostenevano che l'ente provinciale dovesse provvedere al pagamento anche di tali canoni, ritenendo che non fosse scattata alcuna prescrizione in ordine al proprio diritto a vedersi corrisposte le pigioni relative al periodo oggetto di contestazione. La diatriba proseguì per alcuni anni: da parte sua, la D.P.G., con delibera assunta in data 30 giugno 1921, autorizzò il pagamento ai Gallettini dei canoni di affitto corrispondenti al solo periodo primo semestre 1915-secondo semestre 1920.<sup>40</sup> Cionostante, a seguito di ulteriori rimostranze da parte degli eredi Gallettini, dell'intervento del loro legale, avv. L. Porcelli,<sup>41</sup> nonché di più o meno autorevoli interventi a latere del procedimento, la Provincia di Genova, *ritenuta l'esiguità della somma [...] e la opportunità di evitare una probabile azione giudiziaria*, finì tuttavia per deliberare, in data 4 febbraio 1925, il pagamento di 281,25 lire a titolo di saldo definitivo di tutte le rate contestate.<sup>42</sup> Intanto, mentre si tentava ancora di condurre a risoluzione le complicate diatribe sorte in relazione al pagamento degli affitti scaduti ai diversi proprietari dell'immobile, la com-

petenza provinciale in materia di accasermamento dei CC.RR. cessò con l'entrata in vigore del R.D.L. 20 novembre 1919, n. 2379 (recante "*Norme per il matrimonio dei sottufficiali del Regio Esercito e degli appuntati dei Carabinieri Reali*"). Tale provvedimento dispose il trasferimento allo Stato degli oneri relativi all'alloggiamento dei Carabinieri Reali a partire dalla data del 1 luglio 1920. L'art. 3 del decreto, in particolare, prevedeva che il Ministero degli Interni assumesse su di sé le spese per le caserme dell'Arma già esistenti sul territorio nazionale in sostituzione delle amministrazioni provinciali. Le nuove norme disposero, in altre parole, che tutto quanto era stato sino ad allora riferito al servizio di accasermamento dei CC.RR. fosse assunto dagli uffici del R.C.G.C. territorialmente competenti per conto del Ministero dell'Interno,<sup>43</sup> a carico del quale sarebbe perciò iniziata a gravare parte della relativa spesa. Rimase infatti a carico delle province un contributo consolidato uguale alla spesa sopportata per il servizio stesso al primo luglio 1920. La gestione statale durò fino a tutto il 30 giugno 1923. Da questa data, per effetto del Regio decreto legge 5 luglio 1923, n. 1773, il servizio fu ritornato alle province, continuando a loro carico il suddetto contributo consolidato, col rimborso da parte dello Stato della differenza della spesa tra lo stesso contributo e quella effettivamente necessaria.<sup>44</sup> Tali mutamenti legislativi determinarono degli scenari notevolmente diversi da quello precedente al 1919, entro i quali vanno quindi correttamente collocate le successive vicende inerenti la caserma dei CC.RR. di Capraia. Le carte conservate presso l'A.S.P.G. provano che l'ultima rata di affitto pagata dalla Provincia di Genova fu quella relativa al secondo semestre 1920<sup>45</sup> e che tale importo fu anticipato per conto dello Stato. Inoltre, è certo che la stessa Provincia trasmise copia del vecchio contratto di affitto, stipulato il 17 giugno 1884 (e sempre tacitamente rinnovato alla scadenza), alla locale Prefettura dietro richiesta di quest'ultima.<sup>46</sup> Non è stato invece possibile rintracciare, per lo stesso stabile, alcun documento probante la stipula di un nuovo contratto di affitto fra i suoi proprietari e lo Stato o il sub-ingresso di quest'ultimo nel contratto in sostituzione della Provincia e tale carenza documentaria ha finito per determinare alcune incertezze interpretative con riguardo alle vicende successive al momento in cui lo Stato avocò a sé il servizio di accasermamen-

to. Diversi episodi verificatisi dopo quella data, quali la trasmissione alla Provincia di una richiesta di aumento del canone di locazione da parte di G. A. Dussol (1921), istanza poi rimessa all'attenzione del prefetto senza alcuna apparente conseguenza<sup>47</sup> o la sospensione, da parte della Prefettura, del pagamento della quota di competenza statale sugli arretrati spettanti ad A. Gallettini, sino a tutto dicembre 1920,<sup>48</sup> potrebbero alludere ad un ripensamento governativo in ordine al mantenimento della stazione dei CC.RR. presso lo stesso edificio. Tuttavia, l'orientamento generale del ministero era sfavorevole alla risoluzione dei vecchi contratti di locazione, ivi compresi quelli a *tacita riconduzione*, come nel caso di Capraia, né peraltro esistono, fra le carte di archivio consultate, documenti che attestino la formale risoluzione del vecchio contratto su iniziativa ministeriale. Fu quello peraltro un periodo in cui le province, alle quali, come già detto, fu riattribuita nel 1923 la competenza in materia di accasermamento dell'Arma, si impegnarono a stabilizzare situazioni che, a causa dei ripetuti mutamenti di proprietà e dei trapassi di gestione, erano divenute fluttuanti ed incerte. L'Amministrazione provinciale genovese, in particolare, dovette svolgere un paziente lavoro di riordinamento, revisione e sistemazione dei rapporti di locazione con i diversi proprietari delle caserme, un'operazione che si protrasse addirittura sino al 1928.<sup>49</sup> Nulla di tutto questo scaturisce comunque dalla lettura degli atti riguardanti la caserma dei CC.RR. di Capraia conservati presso l'A.S.P.G., dai quali si può invece soltanto desumere che nel 1924 il vecchio stabile degli eredi Dussol e Gallettini aveva da qualche tempo cessato di ospitare la locale stazione dell'Arma. Nella coeva corrispondenza amministrativa<sup>50</sup> l'immobile in questione risulta infatti ormai ripetutamente identificato con le sintetiche, ma assai esplicative locuzioni di *vecchia caserma* o *ex caserma* (dei CC.RR.). Nessuna notizia, invece, circa le cause ed il momento di tale epilogo né, tantomeno, sul suo carattere transitorio o definitivo.<sup>51</sup>

L'unica spiegazione plausibile potrebbe allora risiedere nella sopravvenuta fatiscenza dello stabile a cui si fa cenno in un'annotazione vergata su un registro catastale riguardante il Comune di Capraia Isola attualmente conservato presso l'A.S.Li. In corrispondenza della *partita* intestata agli eredi Gallettini riferita alla *porzione di casa e orto uso caserma Carabinieri*

7428 Spett. 3a g.  
 PROVINCIA DI GENOVA  
 5 NOV 1924  
 Direzione Provinciale di Genova  
 Pregato al pagamento, F.lli Caserma n. 2  
 Carabinieri di Capraia (isola) essendo  
 già da parecchio in possesso di tutti i documen-  
 ti per l'espletazione di detta pratica.  
 Livorno, 5 novembre 1924. Dist. Salve  
 Vecchia Caserma Antonio Gallettini  
 Molto Sanatario Umberto I° Livorno

A.S.P.G., retro di un biglietto da visita del sig. A. Gallettini, comproprietario dell'edificio adibito a caserma dei CC.RR. di Capraia. Si noti, a margine del corpo di lettera (scritta in data 5 novembre 1924), la significativa dicitura "vecchia caserma".

di loro proprietà, è infatti inserita la frase: *eliminata dai ruoli per il 1928 per inabitabilità*; un passo breve, incompleto quanto si vuole, ma sufficiente a suggerire una plausibile causa di dismissione della vecchia caserma nel corso degli anni Venti.<sup>52</sup> In questo scenario, già di per sé complicato, è peraltro possibile che ulteriori elementi di natura tecnica ed economica, quali la nuova stima del valore locativo dell'immobile in argomento o le risultanze delle perizie per l'acquisto o la riparazione dei beni mobili di arredamento che il R.C.G.C. dovette certamente compilare a seguito dell'entrata in vigore della circolare ministeriale 18 giugno 1920 (applicativa del sopraccitato decreto n. 2379/1919), abbiano potuto concretamente influire sul trasferimento ad altra sede (intesa come altro edificio) della locale stazione dei CC.RR. Ulteriori ostacoli ad una puntuale ricostruzione storica derivano, infine, dall'intrecciarsi dei succitati mutamenti normativi ed immobiliari con il provvedimento di distacco dell'isola di Capraia dalla Provincia di Genova e la sua aggregazione a quella di Livorno, adottato con Regio decreto legge n. 2001 del 15 novembre 1925.

Edificio ad uso caserma dei RR.CC. sito in Capraia Isola, via Des Geneys n. 29 (poi, n.6, poi via Vittorio Emanuele II, n. 11) 1884-1920

Contratto di affitto stipulato a Genova il 17.06.1884 fra la Provincia di Genova e i Sigg. G. Dussol e G.M. Gallettini e poi sempre tacitamente rinnovato

| Proprietari famiglia Dussol                                       | Porzione di casa | Quota di porzione | Proprietari famiglia Gallettini   | Porzione di casa | Quota di porzione   |
|---|------------------|-------------------|---|------------------|---|
| - Dussol Gaspare (1884-1902)                                      | 55%              | 1                 | Gellitini Giuseppe Maria (1884-1912)  | 45%              | 1   |
| - Dussol Gaspare Agostino fu G. (1902-)                           |                  | 1/3 poi 1/2       | Gallettini Giuseppe fu G.M. (1912-)   | 1/4 poi 1/3      | †<br>15.10.1912   |
| - Dussol Vincenzo fu G. (1902-)                                   | 55%              | 1/3 poi 1/2       | Gallettini Domenico Battista Antonio fu G.M. (1912-)                          | 45%              | 1/4 poi 1/3<br>Assente ed irreperibile  |
| - Anselmi Maria vedova Dussol Gaspare (usufruttuaria) (1902-1906) |                  | 1/3               | Gallettini Antonio fu G.M. (1912-1925)  |                  | 1/4 poi 1/3<br>Nominato curatore dei beni di Gallettini D.B.A. con atto del tribunale di Livorno del 21.02.1915<br>† 05.02.1925 |
|   |                  |                   | Sarzana Caterina vedova Gallettini Giuseppe Maria (usufruttuaria) (1912-1918) |                  | †<br>19/10.1918   |

b) *Aspetti minori dell'“accasermamento”*: il trasporto dell'acqua potabile

La vicenda riguardante la fornitura giornaliera di acqua potabile alla caserma dei CC.RR. di Capraia è strettamente legata alla permanenza della stazione dell'Arma presso il palazzo Dussol-Gallettini. Tuttavia, dai documenti di archivio riguardanti la *spesa per il trasporto dell'acqua potabile* emergono pure (anche se un po' a fatica) altri elementi, alcuni dei quali rivelano la condizione di relativa arretratezza in cui Capraia, causa l'isolamento, la scarsa rilevanza delle attività produttive locali, la forte emigrazione, etc., pareva trovarsi alle soglie del XX secolo. Sintomatica, sotto questo aspetto, è l'inesistenza, protrattasi nondimeno sino al 1928, di un acquedotto pubblico e delle conseguenti, inevitabili difficoltà incontrate dagli abitanti nel procurarsi l'acqua nonostante la presenza di pozzi e cisterne private e delle *parecchie sorgenti* (e persino laghetti!) segnalate in coeve pubblicazioni geografico-scientifiche.<sup>53</sup> Analogo significato riveste, con riferimento allo stesso periodo storico, la sola presenza, sull'isola, di tortuosi sentieri, ripide mulattiere e piste non adeguatamente carrettabili, almeno sino alla costruzione dell'attuale strada provinciale (1915).<sup>54</sup> È peraltro opportuno rilevare come gran parte delle carte conservate presso l'A.S.P.G. nei due fascicoli inerenti le spese sostenute dalla Provincia di Genova per il trasporto dell'acqua, facciano riferimento non tanto alle modalità di svolgimento del servizio di raccolta e trasporto della medesima, dalla descrizione delle quali sarebbe stato forse possibile trarre preziose notizie su certuni aspetti della vita locale, ma diano invece conto, soprattutto e più banalmente, delle procedure amministrative e contabili seguite dall'ente provinciale per il pagamento delle forniture idriche alla caserma dei CC.RR. In altre parole, prevalgono nettamente, a livello documentale, gli atti amministrativi che provano l'esecuzione del trasporto come, ad esempio, gli stati dimostrativi dei costi sostenuti, i decreti di autorizzazione della spesa, i mandati di pagamento, le ricevute, i vaglia postali, etc. rispetto a quelli contenenti notizie sulla natura e le caratteristiche dell'attività svolta. Nonostante tale prevalenza, chi scrive ha ritenuto che valesse comunque la pena di utilizzare le poche informazioni desumibili dai documenti depositati presso l'A.S.P.G. allo scopo di evidenziare alcuni aspetti della vicenda riguardante la provvista di acqua potabile alla locale caserma dei CC.RR. Come sopra ricordato, lo stabile ove, a partire dal 22 luglio



1885, furono alloggiati i militi dell'Arma era stato affittato dalla Provincia mediante la stipula di un regolare contratto di locazione con i proprietari G. Dussol e G.M. Gallettini. Tale atto non conteneva alcun riferimento alla piccola cisterna annessa allo stabile poiché l'acqua ivi contenuta era già stata giudicata inutilizzabile in un rapporto steso dall'U.T.P.G. in data 5 maggio 1884.<sup>55</sup> Perciò, in quella stessa occasione, i funzionari provinciali suggerirono di prendere accordi con la direzione della locale casa di pena<sup>56</sup> per la fornitura dell'acqua potabile necessaria al presidio dei CC.RR. confidando in una forte riduzione dei costi di approvvigionamento, ma la loro proposta, al momento, non fu presa in debita considerazione. La direzione della colonia penale inizierà infatti a fornire acqua potabile ai Carabinieri Reali di Capraia soltanto a partire dal terzo trimestre 1916, stando perlomeno ai documenti rinvenuti presso l'A.S.P.G.<sup>57</sup> Poiché, ai sensi del Capitolo Ministero degli Interni in data 18 maggio 1861<sup>58</sup> sull'accasermamento dei CC.RR., nel caso in cui una caserma non fosse dotata di *cortile con pozzo o fontana di buona acqua potabile*, spettava comunque alla Provincia provvedere al pagamento degli oneri relativi alla fornitura giornaliera di acqua *sì per gli uomini che per cavalli*, la D.P.G. autorizzò in data 8 maggio 1884 la spesa per l'approvvigionamento idrico della caserma stabilendo un limite massimo di esborso, 100 lire annue, ma senza individuare uno specifico fornitore.<sup>59</sup> È probabile che, nonostante tale provvedimento, un poco d'acqua continuasse per qualche tempo ad essere attinta dalla cisterna della caserma poiché nel corso dell'anno successivo, a seguito di un'ispezione a sorpresa effettuata dal comandante dei CC.RR. di Livorno il 26 agosto 1885, l'acqua del pozzo situato nel giardino della caserma venne nuovamente giudicata imbevibile rendendo così necessario l'utilizzo dell'acqua della fonte del paese situata a circa un chilometro dall'abitato di Capraia.<sup>60</sup> Il Comando dei CC.RR. di Livorno, con susseguente nota del 30 agosto (1885), ribadì pertanto al prefetto di Genova l'esigenza di procurarsi altrove l'acqua potabile e l'opportunità di affidarne la provvista al domestico della stessa caserma, certo I. Saletti. In tale frangente, il Comando sostenne anche, fra le altre cose, che la spesa per il trasporto dell'acqua avrebbe potuto essere finanziata mediante i fondi a tal fine già stanziati dalla Provincia. Nella sua risposta del 16 settembre (1885), il prefetto precisò che la D.P.G. aveva in effetti già *deliberato di accollarsi la*

*spesa mensile di lire 8,50 per il trasporto di acqua alla stazione di Capraia [...]* e che pertanto essa sarebbe stata [...] *pagata trimestralmente a seguito di certificato rilasciato dal comandante di stazione.*<sup>61</sup> Di converso, i documenti consultati non hanno consentito di stabilire alcunché circa l'esatta provenienza dell'acqua potabile fornita alla stazione dei Carabinieri di Capraia, ma soltanto di constatare che essa continuò per lungo tempo ad essere attinta, in quantità peraltro imprecisata, da una o più fonti situate a notevole distanza dalla caserma. Il prelievo ed il trasporto dell'acqua erano inoltre resi disagiati sia dalla sua presumibile scarsità (in aperto contrasto, pertanto, con quanto affermato in diversi atlanti dell'epoca) sia dalla natura accidentata del suolo isolano, elementi che emergono con nettezza da alcuni documenti di archivio risalenti al 1888, anno in cui il Saletti presentò alla D.P.G. un'istanza di aumento del suo compenso motivandola proprio con la considerevole durata del trasporto e la scarsità dell'acqua.<sup>62</sup> In quell'occasione, sia il prefetto di Genova che il comandante dei CC.RR. di Livorno concordarono sulla effettiva gravosità del servizio giudicandolo anch'essi *molto faticoso per la considerevole distanza da percorrersi*<sup>63</sup> e, pertanto, meritevole di essere adeguatamente retribuito. Di conseguenza, con delibera assunta in data 2 agosto 1888, la D.P.G., accolse la domanda di aumento della paga mensile trattandosi, si osservò, di un *servizio faticoso attesa la distanza della caserma dal luogo da dove si [doveva] attingere l'acqua*, e stabilendo altresì che la remunerazione al *bracciante* fosse aumentata nella misura richiesta (lire 12,50 mensili) a partire dal terzo trimestre (1888).<sup>64</sup> Il servizio di fornitura dell'acqua ai CC.RR. mantenne comunque anche nei decenni successivi la natura di attività faticosa e poco remunerata. A riprova di ciò è forse sufficiente rilevare come, ancora in data 14 novembre 1914, il comandante dei CC.RR. di Livorno scrivesse alla D.P.G. segnalando l'assoluta indisponibilità, da parte degli addetti al trasporto giornaliero dell'acqua a continuare tale servizio.<sup>65</sup> Le ricerche successivamente svolte dallo stesso comandante permisero sì di individuare, seppur faticosamente, un nuovo fornitore, ma l'Amministrazione provinciale dovette, anche in questo caso, riconoscergli un aumento di retribuzione mensile (da 12,50 a 18,00 lire)<sup>66</sup> provvedendo contestualmente all'acquisto di due barili (di tipologia e capacità non specificate) per consentirgli il trasporto dell'acqua col solo impiego di un asinel-

lo.<sup>67</sup> Nonostante tutte le criticità evidenziate, da un paziente, completo esame della nutrita sequenza di documenti contabili ancora disponibili, è tuttavia emerso come il servizio di fornitura e trasporto dell'acqua potabile alla caserma dei CC.RR. di Capraia sia stato regolarmente svolto, e altrettanto sistematicamente retribuito, dal terzo trimestre 1885 al secondo trimestre 1920. La procedura amministrativa seguita per il suo pagamento era pressappoco la seguente: le spese sostenute dalla stazione dei Carabinieri per la fornitura dell'acqua potabile venivano riportate in un apposito stato dimostrativo inviato trimestralmente alla Provincia di Genova, la quale provvedeva al loro periodico pagamento mediante l'emissione di uno specifico mandato intestato sino al 1904 (primo trimestre) direttamente al trasportatore e, successivamente, al comandante della stazione; in ambedue i casi tale documento veniva poi spedito all'Arma che doveva restituirlo, debitamente quietanzato, per poter ottenere, a mezzo vaglia postale, la rifusione delle spese sostenute. Come anticipato sopra, tali documenti non consentono di risalire ai diversi siti (fontane o "fontanelle") da cui, nel corso degli anni, l'acqua fu attinta, ma permettono soltanto di stabilire l'identità di alcuni dei trasportatori/fornitori per un primo elenco dei quali si rimanda alla relativa tabella in appendice (tabella 2)<sup>68</sup> e l'ammontare della retribuzione mensile loro corrisposta. In particolare, con specifico riferimento a quest'ultimo aspetto, nel corso del tempo si verificarono i seguenti mutamenti: dal 1885 (terzo trimestre) al 1888 (secondo trimestre) la Provincia spese 8,50 lire al mese (lire 25,50 a trimestre); dal 1888 (terzo trimestre) al 1914 (quarto trimestre) il compenso assegnato al trasportatore fu di 12,50 lire mensili (lire 37,50 a trimestre) con automatico superamento del vecchio limite di spesa di 100 lire annue; dal 1915 (primo trimestre) al 1920 (secondo trimestre), infine, la spesa sostenuta dalla Provincia per la fornitura dell'acqua fu pari a 18,00 lire al mese (lire 54 a trimestre).

Proprio l'incremento della spesa sino a quest'ultimo importo (per un totale annuo di lire 216,00) fece sorgere una breve polemica nel corso del 1917, quando il deputato provinciale alla contabilità (oggi si direbbe: l'assessore al Bilancio) non sottoscrisse il mandato di pagamento relativo alla provvista di acqua potabile del primo trimestre (1917) trovando la spesa mensile di 54 lire troppo onerosa per la Provincia, ma il suo diniego non

ostacolò la liquidazione della somma in favore del comandante la Tenenza dei CC.RR. di Livorno in quanto l'aumento era già stato riconosciuto con un precedente atto della stessa D.P.G. risalente al 17 febbraio 1915. Dal primo luglio 1920, con la cessazione per legge della competenza provinciale in ordine all'accasermamento dell'Arma (intervenuta con Regio



## Legione Territoriale dei Carabinieri Reali

di Fiume

STAZIONE DI Capraia

ELENCO delle spese sostenute per provvista acqua potabile alla caserma dell'Arma sopra indicata durante il 2° trimestre 1914

| STAZIONE | COGNOME E NOME della persona incaricata del trasporto dell'acqua | Somma dovuta mensilmente |    | DOCUMENTI d'appoggio | Annotazioni |
|----------|--|--------------------------|----|----------------------|-------------|
|          |  | Lire                     | C. |                      |             |
| Capraia  | Solinas  | 12                       | 50 | 1 Mes di Ottobre     |             |
|          | <i>Fontana</i>   |                          |    |                      |             |
|          | Solinas  | 12                       | 50 | 1 Mes di Novembre    |             |
|          | <i>Fontana</i>   |                          |    |                      |             |
|          | Sardi  | 12                       | 50 | 1 Mes di Dicembre    |             |
|          | <i>Carabinieri</i>   |                          |    |                      |             |
|          | <i>Costole</i>   | 54                       | 50 |                      |             |

A Capraia li 31 Dicembre 1914

Il Carabinieri Maggiore  
Comandante la Stazione  
Tagliari

Ditta D. Ervini - Firenze

A.S.P.G., elenco delle spese sostenute dalla stazione dei CC.RR. di Capraia Isola per la provvista di acqua potabile durante il quarto trimestre 1914 compilato dal locale Comandante stazione.

decreto legge n. 2379 del 20 novembre 1919), anche le spese per l'approvvigionamento idrico della stazione dei Carabinieri di Capraia iniziarono ad essere sostenute direttamente dallo Stato, come bene documentano le stesse carte conservate presso l'A.S.P.G. Il succitato trasferimento di competenza ha pertanto determinato anche l'indisponibilità di ulteriori fonti documentarie riguardanti l'argomento qui trattato e, per questa via, l'inevitabile conclusione della presente specifica trattazione.<sup>69</sup>

*Note dell'Ufficio di Segreteria.*

Il contratto di locazione della caserma di Capraia reca la data del 17 giugno 1884 e non fu mai rinnovato. In esso non è contemplata la piccola cisterna d'acqua annessa allo stabile, la quale, come risulta dal rapporto 8 maggio 1884 dell'Ufficio Reale, dà una quantità d'acqua insufficiente e non potabile. Nessun dubbio quindi dev'essere, (data la questione della minima) incombe l'obbligo di sopporre la spesa per l'acqua potabile.

Valle aveva fra dell'Anno<sup>1884</sup> assunto con l'unità deliberazione 8 maggio 1884, nella misura però di non oltre 100 lire annue.

Fino a poco tempo addietro la spesa mensile per l'acqua era di L. 12,50, e non L. 1,50 come erroneamente è detto negli ultimi atti, se l'ufficio saprebbe spiegare se sul principio si mantenne nei limiti suddetti di 100 lire annue, ma si ritiene il contrario, non essendo trovate deliberazioni che modificassero quella spesa. Quel che è certo è che da molti anni si pagavano L. 12,50 al mese, spesa non molto superiore a quella in origine stabilita.

Esiste invece una deliberazione recata nell'Anno deputazione (17 febbraio 1914) con la quale, su istanza del Comandante dei Carabinieri di Firenze, da cui Capraia dipende territorialmente, e su parere favorevole del l'Ufficio Reale Provinciale (rapporto 3 dicembre 1914) venne elevato da L. 12,50 a L. 19 il corrispettivo per il trasporto dell'acqua.

10-7-1917.

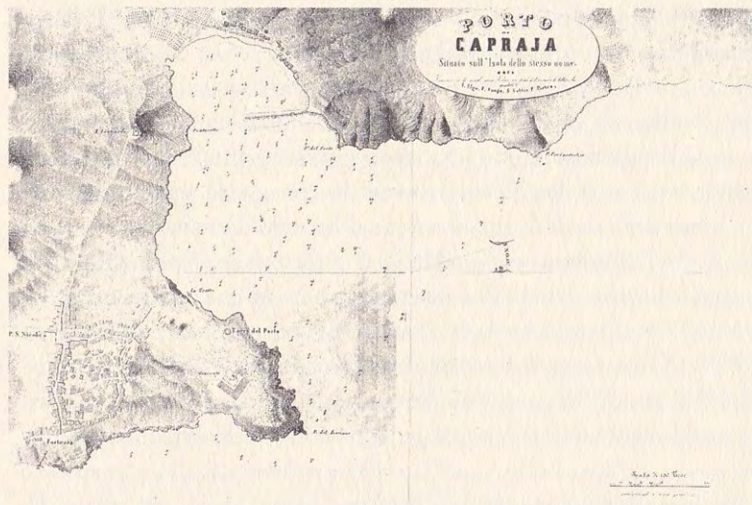
A.S.P.G., nota dell'ufficio di segreteria (della D.P.G.), redatta il 1° luglio 1917, riguardante le spese di approvvigionamento idrico della caserma dei CC.RR. di Capraia Isola.

CAPITOLO VI

*Le opere e i servizi pubblici:  
porto, strada, cimitero, linea postale,  
servizio medico*

a) Il porto di Capraia: aspetti giuridici, finanziari e gestionali (1866-1885).

A metà circa del secolo XIX, il porto di Capraia era dotato di poche essenziali strutture: dalla visione della carta di G. Albini risalente al 1855 si può infatti constatare che all'imboccatura dell'insenatura portuale compresa tra le punte del Ferraione e di Portovecchio era situata soltanto l'antica torre di avvistamento genovese, non comparendo ancora alcun impianto di segnalazione o faro modernamente inteso. Il molo posto a protezione della zona di ormeggio appare piuttosto esile e apparentemente privo di fanale. Sopra Punta del Frate (attuale area di sbarco) si intrave-



Rilievo del porto di Capraia tratto da: Albini G., *Portolano della Liguria*, Genova, Litografia Armanino, 1855. L'album è articolato in 26 tavole di porti e rade della Liguria, da Nizza alla foce del Magra, di cm 45x32 in scale variabili.

de infine una non meglio specificata struttura (forse muraria) difficilmente relazionabile, allo stato delle conoscenze, con le altre opere portuali. Questa era pertanto (con la probabile eccezione del fanale di Capo Ferri, costruito alcuni anni dopo) la situazione antecedente l'adozione, in epoca immediatamente post unitaria, di importanti provvedimenti legislativi in materia di opere pubbliche portuali.

In seguito all'entrata in vigore della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, n. 2248, della successiva circolare applicativa n. 1858 del 6 aprile 1866, nonché del R.D.L. sulla classificazione dei porti italiani risalente al 15 marzo 1866, il porto di Capraia venne collocato in quarta classe,<sup>1</sup> fra quelli di rango e competenza esclusivamente comunali. La conseguente attribuzione alla municipalità capraiese degli oneri e delle spese di manutenzione ordinaria e straordinaria del porto già poste a carico dello Stato non mancò, pertanto, di generare una profonda preoccupazione negli amministratori locali, sia a causa dell'esiguità delle entrate comunali che non consentivano, a loro avviso, neppure la copertura delle spese obbligatorie, sia per i criteri, fortemente discrezionali, introdotti dalla suddetta normativa per la determinazione dei pur previsti contributi statali e provinciali. Nonostante queste forti perplessità, nella seduta del 30 settembre 1866, il sindaco di Capraia propose al Consiglio comunale di accettare la formale consegna dello scalo da parte delle autorità statali, subordinando tuttavia l'effettiva presa in carico delle strutture portuali alla risoluzione delle complicità finanziarie connesse al contestuale trasferimento (al Comune) degli oneri di manutenzione dello scalo. Data la rilevanza della questione, l'assemblea consiliare decise di presentare un apposito ricorso al Governo. In altre parole, la delibera approvata in quell'occasione stabilì una sorta di sospensione degli effetti pratici dell'operazione di consegna del porto sino a *nuova superiore disposizione* da parte del Ministero dei LL.PP. Il sindaco trasmise alla Prefettura copie della deliberazione e del ricorso richiedendone l'appoggio per il buon esito dell'istanza nel frattempo rivolta al Governo. A quest'ultimo fu richiesto di riservare speciale attenzione alla precaria situazione della finanza municipale di Capraia, circostanza che impediva al Comune di ottemperare pienamente alle nuove disposizioni di legge. L'esortazione ebbe successo poiché il prefetto presi-

dente segnalò prontamente (la missiva è del 10 ottobre '66)<sup>2</sup> al Ministero dei LL.PP. la particolare condizione in cui versava all'epoca il municipio isolano, il quale, impossibilitato, per la sua stessa collocazione geografica, a costituire un consorzio con altri comuni per la gestione del porto (modalità pur prevista all'art. 198 della legge n. 2248 del 20 marzo 1865), non pareva proprio in grado, con le sole, proprie risorse, di assicurare la manutenzione delle opere portuali e, pertanto, la sicurezza dell'approdo. L'inesistenza di industrie e la scarsissima consistenza delle attività commerciali evidenziavano infatti una situazione economica e reddituale particolarmente critica per le genti dell'isola. Un prospetto finanziario risalente al 1866 allegato alla documentazione pro ricorso, dà ulteriore conferma di tutto ciò, evidenziando uscite per un totale di 6.041,65 lire (dovute a spese ordinarie: amministrative, giudiziarie, pulizia, igiene e sicurezza pubblica, lavori pubblici, istruzione pubblica, culto e cimiteri; spese diverse e straordinarie) a fronte di entrate per complessive 4.705,00 lire (date da redditi patrimoniali e gettito del dazio), e facendo emergere, di conseguenza, la necessità di coprire il deficit attraverso l'applicazione di un'imposta locale sui redditi che assicurasse per il 1866 un gettito molto superiore (1.389,72 lire) a quello mediamente raggiunto nel quinquennio 1861-65, ch'era stato di sole 424,21 lire. Il prefetto poté quindi concludere la propria perorazione a favore del Comune di Capraia auspicando una conciliazione fra il doveroso rispetto della legge con l'altrettanto necessaria solidarietà ad un Comune *veramente povero e mancante d'ogni sorta di risorse per procurarsi li opportuni mezzi*. Egli non mancò di informare il Municipio dell'iniziativa assunta dalla Provincia nei confronti del Ministero dei LL.PP. per favorire la positiva risoluzione della difficile vertenza ottenendo dal sindaco dell'isola un ringraziamento davvero ossequioso.<sup>3</sup> Sollecitato da più parti, il Governo, attraverso lo stesso Ministero dei LL.PP., fornì alla Prefettura una prima risposta con una nota del 22 ottobre (1866) in cui furono inserite varie considerazioni tendenti a spiegare i motivi per cui il porto di Capraia era da considerarsi di esclusivo interesse locale (ossia di "quarta classe"). Al tempo stesso, col fine di garantire la futura funzionalità dello scalo, il Ministero auspicò l'intervento finanziario della Provincia ipotizzando pure quello dello stesso Governo, seppure a certe con-

dizioni. In particolare, il Ministero precisò che in base ai nuovi criteri da utilizzarsi per la classificazione dei porti italiani solo quelli che interessavano la navigazione generale e servivano unicamente e precipuamente di rilascio dovevano essere definiti di "seconda classe" ossia di rilievo superiore a quello meramente locale. A tale proposito, il Ministero dei LL.PP., nel considerare il caso di Capraia, aveva soltanto preso atto, secondo legge, delle risultanze delle statistiche ufficiali pubblicate dal Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio. Queste ultime dimostravano come il movimento dei bastimenti nel triennio 1861-63 fosse stato, per il porto dell'isola, prevalentemente di commercio (290 bastimenti per 14.556 tonnellate) e solo in misura minore di rilascio o in approdo forzato (326 bastimenti per 8211 tonnellate) e tale, pertanto, da non consentire di classificare lo scalo di "seconda classe". Nella risposta ministeriale non mancava tuttavia, un riconoscimento della difficile situazione finanziaria in cui versava il Comune ch'era aggravata dalla contestuale impossibilità di procedere alla formazione di un consorzio, pur previsto dalla stessa legge sui lavori pubblici. Per tali motivi, il Ministero suggerì al prefetto di corrispondere al Comune di Capraia il sussidio provinciale previsto dalla legge per i porti di "quarta classe" per un importo il più elevato possibile e comunque adeguato ai bisogni derivanti dall'amministrazione del porto. Comunque, date le particolari condizioni locali, anche il Governo si disse disponibile a corrispondere dei propri sussidi al Comune di Capraia, ma solo nella misura in cui la normativa e gli stanziamenti disponibili l'avessero consentito. Il Ministero non mancò tuttavia di precisare che lo stesso municipio doveva comunque accettare, senza ulteriori ritardi, la consegna del porto e, a tale scopo, il prefetto fu invitato a procedere con provvedimenti d'ufficio ai sensi di legge. Quest'ultimo diede puntuale esecuzione alle istruzioni governative ed impartì pertanto al Comune di Capraia l'ordine di procedere senza indugi alla consegna del porto; inoltre, egli informò il sindaco che a tale avvenimento avrebbe partecipato un proprio delegato con facoltà di risolvere le controversie che fossero eventualmente insorte tra il rappresentante comunale e quello del Ministero dei LL.PP. Nell'occasione il prefetto dichiarò il proprio appoggio alle richieste di contribuzione finanziaria avanzate dal municipio capraiese, confermando la

disponibilità ad accordare, se le circostanze lo avessero richiesto, adeguati contributi provinciali per le spese portuali e a favorire la concessione di ulteriori sussidi statali.<sup>4</sup> Nonostante le intenzioni già espresse un po' da tutte le autorità coinvolte, la consegna del porto di Capraia fu rimandata, per motivi puramente tecnici, all'anno successivo (1867), a dopo il completamento di analoga operazione per il porto di Lerici.<sup>5</sup> Prima che si procedesse effettivamente alla consegna, il R.C.G.C. poté quindi comunicare alla Prefettura l'esclusione del faro di Capo Ferraione dalla lista delle opere portuali da trasferirsi al Comune. Le spese di manutenzione ed illuminazione di quel *fanale* rimasero perciò a carico dello Stato (nel 1869, ad esempio, lo Stato stanziò per esso 1.500 lire).<sup>6</sup>

A quel punto, però, subentrarono altri ritardi tanto che, dopo nuovi solleciti governativi,<sup>7</sup> il prefetto dovette informare il Ministero dei LL.PP. circa le cause dell'ulteriore differimento occorso nell'operazione di consegna del porto, consistenti, principalmente, nella prolungata impossibilità a raggiungere l'isola a causa del tempo burrascoso e nella sopravvenuta indisposizione del personale tecnico del Genio Civile. Il prefetto assicurò

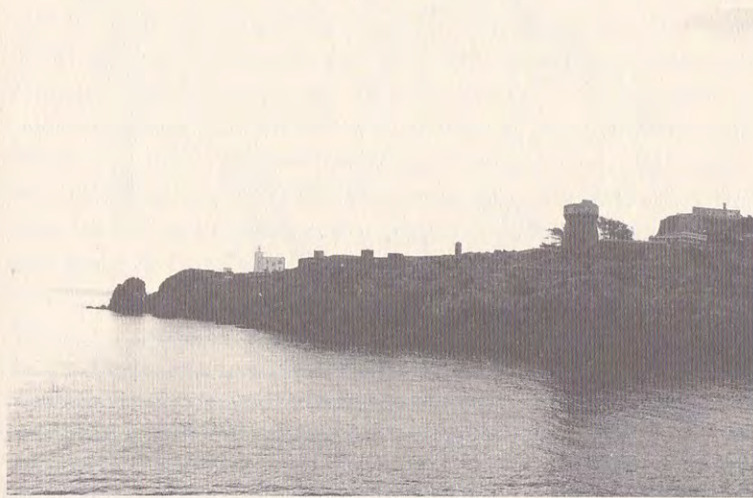
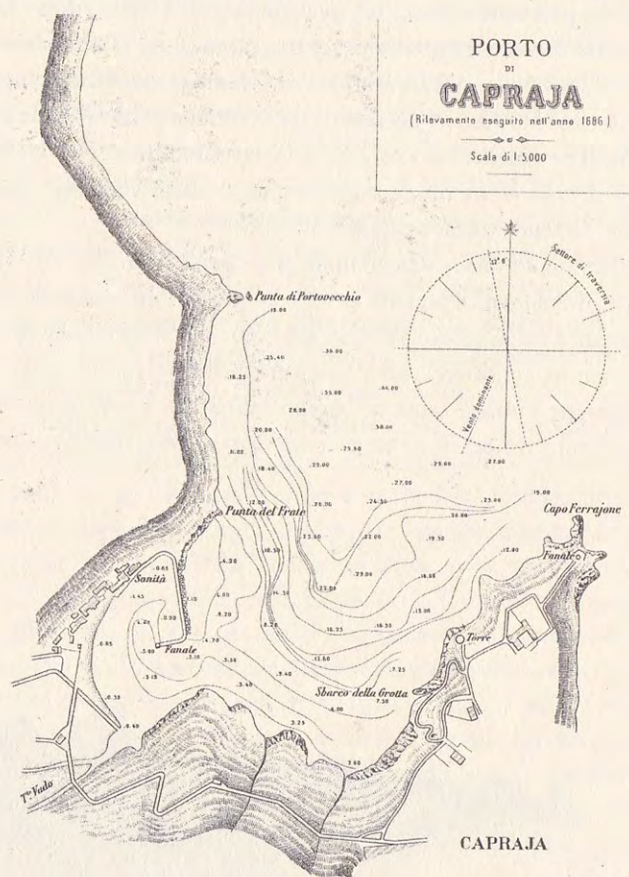


Immagine di Capo Ferraione col faro, 1998.

comunque allo stesso Ministero il completamento della consegna dello scalo capraiese entro il mese di marzo del 1867.<sup>8</sup> In coerenza con tale asserzione, la tanto attesa consegna dello scalo si svolse finalmente il giorno 19 marzo 1867.



Rilievo del porto di Capraia (1886) tratto da: Istituto Geografico Militare (I.G.M.), *Album dei porti del Regno*, Firenze, 1890-93. Esso comprende una carta dei porti marittimi del Regno d'Italia classificati secondo la legge 16 luglio 1884 in due fogli di 71x49 cm in scala 1:1.350.000 e 47 tavole variamente datate prevalentemente in scala 1:5.000 più una carta riepilogativa.

Nell'occasione, il delegato prefettizio Trotta, l'ing. Errico del Ministero dei LL.PP. e il sindaco Lamberti effettuarono un sopralluogo presso le strutture portuali (molo, fanale, etc.) che, come già detto, dovevano essere trasferite dallo Stato in gestione al Comune di Capraia per effetto della sopraccitata legge n. 2248 del 1865. Con la consegna dello scalo e la relativa mutua sottoscrizione dell'inventario delle dotazioni portuali riconosciute durante l'ispezione si compì così il trasferimento alla municipalità isolana degli oneri connessi ai servizi del porto ed alla manutenzione/potenziamento delle sue strutture. Ma com'era del resto ampiamente prevedibile, nel corso della ricognizione si manifestarono alcuni dissidi fra i rappresentanti dei vari enti coinvolti nell'operazione. In particolare, fu il sindaco Lamberti, subito dopo aver enunciato la formale accettazione in consegna del porto, a dichiarare che il Comune, a causa della *squallida condizione in cui versava l'azienda comunale*, non avrebbe potuto provvedere al pagamento delle spese di manutenzione relative all'esercizio 1866 (decorrendo dal primo gennaio di quell'anno gli effetti del trasferimento al municipio dello scalo isolano) tanto da dover nuovamente sollecitare l'intervento del prefetto per ottenere dal Governo l'esonero da tale gravame.<sup>9</sup> A seguito della consegna, la Giunta municipale decise inoltre di rivolgere al Ministero dei LL.PP. un'ulteriore supplica per ottenere anche l'esenzione dal pagamento delle spese di illuminazione del fanale del porto (già sostenute dallo Stato per 368,10 lire con riferimento al primo/secondo/terzo trimestre 1866). Secondo gli amministratori locali, le risorse finanziarie a disposizione del Comune non erano infatti neppure sufficienti ad assicurare i servizi essenziali alla popolazione (ad es. una condotta medica) né sussisteva alcuna possibilità concreta di ricorrere ad altre forme di finanziamento, come l'introduzione di una tassa ad hoc, viste le miserrime condizioni socio-economiche dell'isola.<sup>10</sup> Il sindaco inviò al prefetto una copia della delibera in cui erano esposte tali considerazioni, pregandolo, una volta di più, di sostenere le proprie richieste nei confronti del Governo.<sup>11</sup> La Prefettura, riconosciuta l'effettiva incapacità del Comune di Capraia ad assicurare la regolare manutenzione e la sicurezza del suo porto, ripropose al Ministero dei LL.PP. di modificare la classificazione dello scalo sulla base dell'importanza che esso, nonostante la

poca rilevanza del traffico commerciale, rivestiva per la navigazione e per la sua funzione di ricovero delle imbarcazioni durante le frequenti burrasche invernali. La qualificazione di porto "di rilascio" avrebbe infatti consentito di inserire lo scalo capraiese tra quelli di "seconda classe" e pertanto di sottrarlo alla diretta competenza comunale. Del resto, secondo la Prefettura, gli oneri finanziari derivanti dal mantenimento in funzione delle strutture portuali, ivi comprese le costose opere di escavazione dei fondali, non potevano certo essere sostenuti da un Comune, come quello di Capraia, in costante deficit finanziario e neppure dalla sola Provincia di Genova, costretta a sua volta a limitare, per mantenere in equilibrio i propri bilanci, l'entità dei sussidi annualmente accordati ai comuni compresi nel suo territorio.<sup>12</sup> Prolungandosi il silenzio delle autorità statali, il prefetto, apparentemente forzando le stesse intenzioni del Comune di Capraia, chiese al R.C.G.C. di valutare se non fosse opportuno interpellare l'ing. Errico, affinché si potesse appurare la sussistenza dei presupposti tecnici e nautici per procedere allo spegnimento del fanale (!) posto all'estremità del molo portuale allo scopo di ridurre le spese a carico del Comune.<sup>13</sup> L'atteggiamento del Governo continuò tuttavia ad essere assai prudente e sostanzialmente poco sensibile alle ripetute richieste provenienti dall'isola; e questo nonostante che le diverse suppliche presentate dal Comune fossero in gran parte condivise anche dal prefetto. Il Ministero dei LL.PP. ribadì infatti che la legge non consentiva di esonerare<sup>14</sup> il Comune dal pagamento del debito accumulato con lo Stato per la manutenzione delle opere portuali a partire dall'esercizio 1866. Le somme anticipate dall'Erario, ch'erano ormai salite a complessive 730,47 lire, riguardavano, in particolare, l'illuminazione del fanale portuale (490,77 lire) e le spese di trasferta del personale tecnico (239,70 lire). Ma, aspetto ben più importante, da parte governativa non venne fatta alcuna concessione circa la riclassificazione del porto. Il Ministero dei LL.PP. manifestò soltanto una generica disponibilità a tenere in debita considerazione le gravi difficoltà finanziarie del Comune con riferimento al rimborso del debito contratto col Ministero delle Finanze. Una maggiore comprensione, tuttavia il Ministero dei LL.PP. sembrava intenzionato a mostrare qualora il Comune avesse richiesto un sussidio statale, posto che tale concessione sarebbe

intervenuta soltanto previo ottenimento, da parte dello stesso municipio isolano, di un sussidio della Provincia e dietro presentazione di *apposita deliberazione che dimostr[asse] lo stato delle finanze comunali unendo alla medesima deliberazione il progetto delle spese per cui il sussidio veniva domandato*.<sup>15</sup> Di conseguenza, il prefetto non considerò del tutto conclusa la faccenda e, pur ammettendo che la pratica del porto di Capraia era stata risolta dal Ministero in modo da non ammettere repliche, inviò a Firenze (allora capitale del Regno d'Italia e sede del Governo nazionale sino al 1870) un rapporto curato dal R.C.G.C. su espressa richiesta della stessa Prefettura. Il documento era accompagnato da una nota nella quale veniva evidenziata l'opinione espressa dai tecnici del Genio Civile secondo i quali l'utilità alla navigazione del fanale del molo (del porto di Capraia) era da ritenersi fuori discussione e che la riclassificazione dello scalo capraiese in quanto porto "di rifugio" era l'unica via per sottrarre al Comune la gestione del porto ed assicurarne in tal modo la piena agibilità.<sup>16</sup> Il Ministero dei LL.PP., tuttavia, pur prendendo ulteriormente atto delle infelici condizioni finanziarie dell'isola, non mutò la sua posizione contraria alla rettifica del nuovo status del porto di Capraia. In particolare esso ribadì che, ai sensi di legge, spettava al Comune la manutenzione di tutte le opere portuali ivi incluso il fanale del molo e che pertanto anche la regolare illuminazione di quest'ultimo doveva essere obbligatoriamente assicurata, a proprie spese, dal solo municipio. Il Governo si disse comunque pronto ad anticipare per conto del Comune anche la somma dovuta per le spese di illuminazione del fanale a valere sull'intero esercizio 1867 e dichiarò inoltre il proprio assenso alla concessione di un sussidio annuo provinciale per la manutenzione del porto giudicando necessariamente lieve l'importo del medesimo e opportuna la sua erogazione *per ragioni di giustizia e di equa amministrazione*. Sembrava pertanto che nessun risultato positivo potesse rapidamente concretizzarsi a beneficio della comunità capraiese. Senonché il Ministero dei LL.PP. aveva pur sempre precisato di essere disponibile a concedere un sussidio governativo al Comune a condizione che: a) sussistesse un'analogo (e preventiva) disponibilità da parte della Provincia; b) l'U.T.P.G. presentasse una perizia relativa alle spese di manutenzione occorrenti alle opere portuali; c) fosse trasmessa al Ministe-

ro una copia del bilancio comunale.<sup>17</sup> Facendo forza su tali proponimenti, il prefetto scrisse nuovamente al sindaco di Capraia per comunicargli, con un certo compiacimento, le ultime istruzioni ministeriali in ordine alla classificazione del porto e al pagamento delle spese per il suo funzionamento. Le agevolazioni finanziarie che il Governo aveva affermato di voler concedere al Comune costituivano infatti un motivo di soddisfazione per il prefetto presidente che tanto aveva insistito per ottenere dai suoi superiori una giusta considerazione delle difficoltà economiche in cui si dibatteva la comunità capraiese e che rendevano pressoché impossibile l'applicazione in sede locale delle disposizioni normative contenute nella nuova legge sui lavori pubblici. Egli giunse ad affermare che *Governo e Provincia, riconoscendo la gravità della situazione finanziaria dell'isola, [avrebbero concorso] in larga parte e in modo giustificato dalle condizioni economiche del Comune al futuro mantenimento del porto.*<sup>18</sup> Lo stesso prefetto, acquisita la disponibilità ministeriale ad anticipare le somme occorrenti per il pagamento delle spese di illuminazione del fanale portuale per il biennio 1866-67, e seguendo le indicazioni dello stesso Ministero dei LL.PP., trasmise al R.C.G.C. un richiesta di nuova perizia di stima delle spese annue di manutenzione delle opere portuali di Capraia. Nel calcolo andavano naturalmente comprese anche le spese di funzionamento del fanale del molo. La perizia aveva lo scopo di giustificare eventuali interventi finanziari del Governo e della Provincia finalizzati alla parziale copertura degli oneri sostenuti dal Comune.<sup>19</sup> Il Genio Civile, nella sua risposta del 21 maggio 1867, si limitò tuttavia a confermare interamente i contenuti di una sua precedente relazione compilata in data 31 dicembre 1866 e purtroppo non più disponibile tra le carte dell'A.S.P.G. Ciò rilevato, poiché i tecnici ministeriali incaricati di peritare le spese annuali di manutenzione ordinaria, avevano giudicato discreto lo stato di conservazione delle opere portuali, l'ispettore del R.C.G.C. ritenne opportuno mantenere inalterata la somma da impiegarsi annualmente per il regolare funzionamento dello scalo ed eguale, pertanto, all'importo (purtroppo sconosciuto) già stimato per l'esercizio 1867. Un discorso a parte doveva farsi, sempre a parere del Genio Civile, per la scogliera posta a protezione del molo del piccolo porto, che andava "rifiorida" con l'impiego di ulteriori

massi frangiflutti. La somma che era già stata calcolata per la realizzazione di tale lavoro (anche stavolta, l'importo è però sconosciuto!) non fu considerata sufficiente a garantirne l'effettiva esecuzione. La relativa previsione di spesa non poteva però essere incrementata data *la critica posizione in cui si [trovava] il municipio di Capraia in riguardo a finanze.* Con riferimento al solo fanale del porto, e contrariamente alle spese di manutenzione delle altre installazioni portuali, il cui importo non risulta citato, la relazione del R.C.G.C. riporta l'esatto ammontare (pari a 580 lire) della spesa annua ritenuta necessaria per la sua illuminazione (acquisto oli combustibili) e conservazione. Ai fini della prevista compilazione di un estimo delle spese portuali da parte dell'U.T.P.G., il Genio Civile, a conclusione della sua nota del 21 maggio (1867), confermò poi la validità, senza modifica alcuna, delle cifre indicate nella *distinta delle spese obbligatorie pel Comune di Capraia durante l'esercizio 1867 per la manutenzione delle opere d'arti [del porto] ed illuminazione e manutenzione del suo fanale* (n.b. trattasi sempre della relazione datata 31 dicembre 1866).<sup>20</sup> Sulla base delle istruzioni ricevute dal Ministero dei LL.PP. e delle favorevoli valutazioni prefettizie in ordine alla opportunità di agevolare, per quanto possibile, il Comune di Capraia nella copertura degli oneri derivanti dalla conservazione delle opere portuali, in data 6 giugno 1867 la D.P.G. decise di sottoporre al Consiglio provinciale la proposta di concessione al municipio capraiese di un sussidio di 300 lire (sulle 580 stimate dal R.C.G.C.) per le sole spese di illuminazione e manutenzione del fanale del porto. Il Consiglio approvò tale misura nella seduta del successivo 23 ottobre (1867), seppur con esclusivo riferimento al susseguente esercizio di bilancio 1868. La somma stanziata, nonostante l'insorgere di alcuni, non irrilevanti, problemi di carattere procedurale e contabile, venne poi regolarmente erogata alla municipalità isolana.<sup>21</sup> Ma ciò avvenne soltanto il 7 maggio 1868, quando la D.P.G. provvide ad autorizzare formalmente il pagamento del sussidio al Comune di Capraia. La corresponsione di tale contributo sarebbe regolarmente proseguita, con cadenza annuale, sino a tutto il 1874. Occorre notare, peraltro, che solo formalmente la somma ottenuta nel 1868 poteva dirsi destinata alla copertura delle spese correnti relative al fanale in quanto essa fu in realtà utilizzata dal Comune per rimborsare par-



te del debito accumulato con lo Stato nel triennio 1866-'67-'68 in conto spese di manutenzione dello scalo (ivi compreso il medesimo fanale). Si noti che con riferimento ai soli esercizi 1866 e 1867 la somma da rimborsare al Governo ammontava a 1.324,90 lire, mentre il valore stimato sull'intero triennio '66-'68 era addirittura prossimo alle 2.000 lire. Proprio la notevole dimensione dell'indebitamento comunale, unita alla perdurante povertà dell'isola, spinsero il prefetto ad auspicare un nuovo intervento finanziario ad hoc della Provincia nel corso del successivo esercizio 1869 allo scopo di ridurre il livello del debito pregresso del quale il Ministero delle Finanze voleva essere assolutamente rimborsato.<sup>22</sup> Data la situazione, di lì a poco anche il Comune di Capraia fu costretto ad occuparsi nuovamente della spinosa questione. L'assemblea municipale deliberò in data 17 novembre (1868) di assumersi definitivamente la responsabilità dell'illuminazione e manutenzione del fanale del porto a partire dal primo gennaio 1869, giorno peraltro assai infausto per l'isola in quanto coincidente con quello di attivazione del servizio doganale nell'arcipelago toscano e nella stessa Capraia (in altre parole: l'abolizione del portofranco!).<sup>23</sup> Con tale decisione, il Comune evitò di rispolverare l'irrealistica richiesta di soprassedere all'illuminazione del porto (più precisamente, del molo portuale) riconoscendo, al contrario, il proprio dovere di garantirne il funzionamento attraverso lo stanziamento di risorse finanziarie locali peraltro di difficile reperimento, tenuto conto del più volte lamentato *stato deplorabile dell'isola e conseguentemente [della] scarsità per non dire la nullità dei fondi [comunali]*. L'estrema scarsità di risorse finanziarie proprie costrinse infatti il Comune a richiedere, in quella stessa occasione, un improbabile esonero dal pagamento del residuo debito con lo Stato o, in subordine, la concessione di sussidi provinciali straordinari. Le impegnative richieste formulate dal municipio capraiese furono poi trasmesse, come di consueto, al prefetto che a sua volta le rese note al Ministero dei LL.PP. Quest'ultimo tuttavia, non si dimostrò particolarmente generoso, rigettando nuovamente qualsiasi ipotesi di condono del debito e limitandosi a dichiarare soltanto la propria disponibilità ad anticipare, tramite il Ministero delle Finanze, il pagamento delle spese occorse nel secondo semestre 1868 per il funzionamento del porto. Analogamente ad altri suoi precedenti di-

spacci, il Ministero dei LL.PP. rilasciò inoltre una sorta di nullaosta preventivo alla Provincia nel qual caso essa avesse manifestato nel proseguo l'intenzione di *promuovere un valido sussidio* straordinario a beneficio del Comune di Capraia.<sup>24</sup> Il prefetto sottopose allora tutta la questione alla D.P.G. che, preso atto della vistosa consistenza del noto debito comunale verso lo Stato (come sopra anticipato, pari a circa 2.000 lire e riferito al triennio 1866-68) e della impossibilità di un suo regolare rimborso da parte del Municipio, deliberò in data 17 dicembre 1868 la concessione di un sussidio, *in via tutt'affatto eccezionale*, di 500 lire con emissione di un mandato provvisorio imputato sull'articolo "casuali" del bilancio provinciale 1869.<sup>25</sup> La Provincia intese così ridurre, per quanto nelle sue possibilità, l'esposizione debitoria del Comune in un momento particolarmente delicato, in cui quest'ultimo aveva da poco cessato di percepire dal Governo quei pochi benefici (manifattura tabacchi dismessa nel 1867, porto franco abolito l'anno seguente) di cui aveva comunque "goduto" in passato.<sup>26</sup> Nel corso del 1868, la concessione del sussidio straordinario si sovrappose così all'erogazione della sovvenzione ordinaria liquidata negli anni 1868-74 e 1882-85 (cfr. in Appendice C/Tabelle) per il funzionamento del fanale portuale.<sup>27</sup> Nel 1875 la Provincia di Genova, valutando come ormai imminente l'aggregazione del Comune isolano a quella di Livorno, non inserì nel proprio bilancio alcun sussidio per la manutenzione del fanale dello scalo capraiese. Senonché tale avvenimento non si verificò in quella circostanza, bensì, come vedremo nel seguito, soltanto nel 1925, ossia cinquant'anni più tardi (!). La sospensione suscitò naturalmente le proteste del Consiglio comunale e del sindaco dell'isola che il 30 maggio (1875) deliberarono di presentare al Consiglio provinciale una supplica affinché venisse nuovamente iscritto a bilancio il sussidio *per il fanale del porto* e richiesero pure l'autorevole intervento del deputato nazionale e consigliere provinciale S. Castagnola allo scopo di riottenere un contributo a loro avviso indispensabile per garantire la sicurezza della navigazione.<sup>28</sup> I documenti disponibili presso l'A.S.P.G. non consentono, tuttavia, di affermare con certezza se la Provincia accolse con sollecitudine l'istanza comunale volta a ripristinare il sussidio in parola, ma soltanto di prendere atto che nei successivi esercizi di bilancio 1882, 1883, 1884 e

1885 venne sicuramente corrisposto al municipio capraiese un contributo a fondo perduto di 200 lire annue (contro le lire 300 del periodo 1868-74) per l'accensione e la cura del fanale portuale. Stante l'incompletezza delle fonti, è però veramente difficile avvalorare una qualsiasi ipotesi, e pertanto nemmeno quella di un (assai) tardivo accoglimento dell'istanza di sussidio avanzata dal Comune nel corso del 1875.<sup>29</sup> Del resto la legge su lavori pubblici del 1865 aveva introdotto criteri di concessione dei contributi portuali a carico degli enti locali accentuatamente discrezionali. Nel 1884 la normativa fu ampiamente riformata e rifusa nel successivo testo unico del 2 aprile 1885 sui porti e i fari. La nuova legge divise i porti in due grandi categorie: quelli di interesse militare e quelli di interesse commerciale; questi ultimi furono a loro volta suddivisi in quattro classi secondo il tonnellaggio. La nuova legge aumentò i contributi provinciali (e comunali) pur non fissando un indice preciso per il loro riparto. Ulteriori innovazioni legislative intervennero con l'entrata in vigore delle due leggi speciali del 1904 e 1907 e con l'approvazione del Regolamento 24 settembre 1907, n. 71. È quindi evidente come le carte dell'A.S.P.G. sul por-



Il porto di Capraia Isola con il molo ed il suo fanale, 1998.

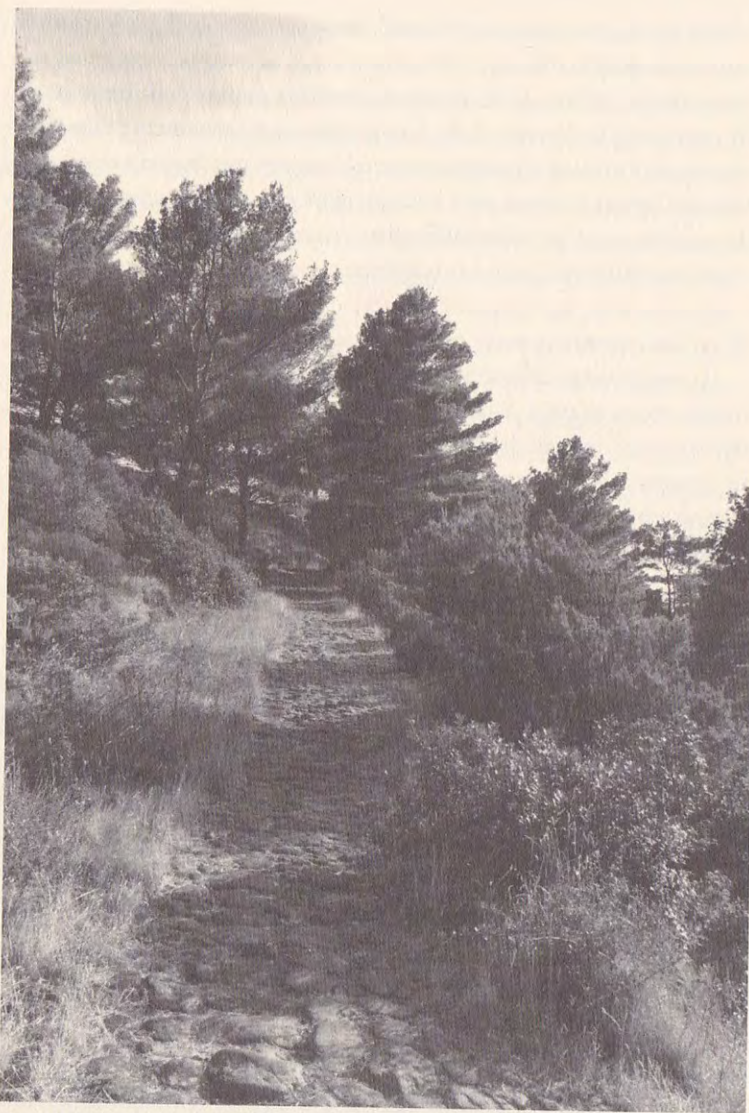
to di Capraia, tra cui le più "recenti" risalgono proprio al 1885 (anno di introduzione della riforma), abbiano permesso di documentare soltanto la parte iniziale, (che, significativamente, termina proprio con l'anno in cui fu introdotta la riforma) della lunga, onerosa e sicuramente complessa vicenda riguardante la manutenzione ed il rinnovamento delle opere portuali di Capraia in epoca post unitaria, questione peraltro ancora di grande attualità, viste le residue difficoltà che caratterizzano tuttora i collegamenti marittimi tra l'isola e la terraferma.

*b) la nuova strada comunale porto-paese (1903-1918)*

La costruzione della strada carrozzabile che attualmente collega i due nuclei abitati in cui è diviso il Comune di Capraia Isola, porto e paese, data ai primi decenni del Novecento. Il primo tentativo documentato in tal senso risalirebbe tuttavia al 1898, quando la Provincia di Genova stanziò a beneficio del Comune isolano un sussidio di 4.000 lire per l'apertura di una nuova strada che *dalla marina mettesse all'abitato*. L'ini-



Capraia Isola, un tratto dell'antico tracciato della via romano-medioevale di collegamento fra il paese e la marina nei pressi del ponticello sul vado del porto, 2003.



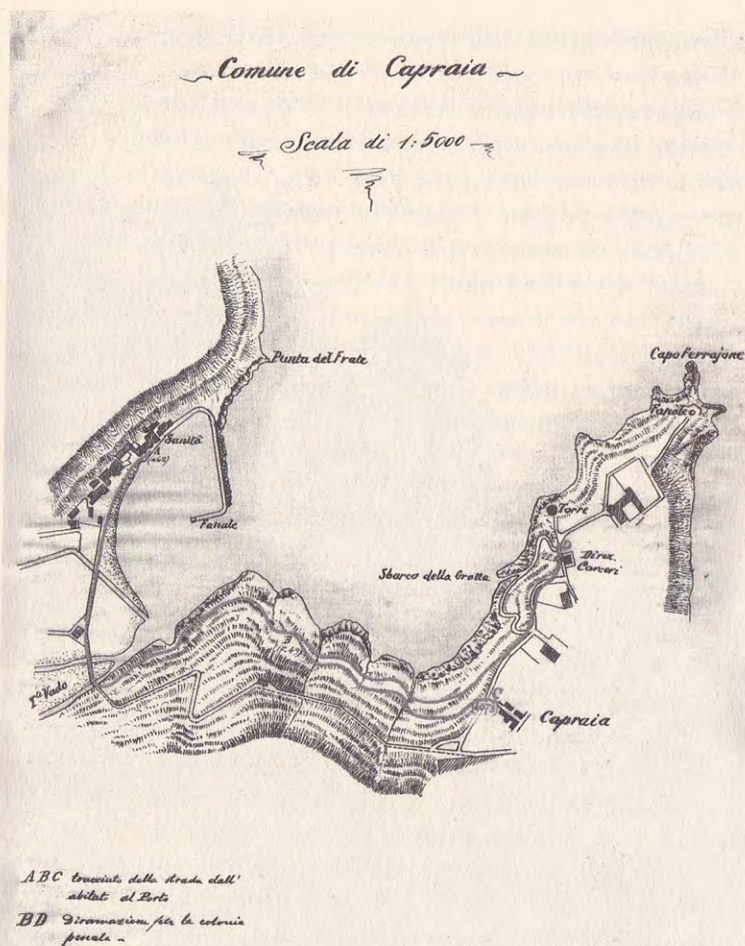
Capraia Isola, la vecchia mulattiera o strada vicinale di San Leonardo (risalente all'età moderna) che dalla chiesa di Santa Maria Assunta conduce tuttora all'abitato superiore di Capraia, 2001.

ziativa, tuttavia, non ebbe momentaneamente alcun seguito perché il Ministero dell'Interno non volle concorrere in misura proporzionata alla spesa [della strada] che doveva servire anche all'uso della colonia penale.<sup>1</sup> Poi essendosi fatto sempre più urgente il bisogno di una rotabile che mettesse in comunicazione il paese (ossia l'abitato superiore) col porto in modo migliore che l'unica e ripidissima strada mulattiera [allora] esistente, la cui pendenza raggiungeva in alcuni tratti il 30% (!),<sup>2</sup> il Comune di Capraia si rivolse direttamente al Ministero dell'Interno per procacciarsi gli aiuti finanziari necessari alla costruzione della nuova strada che, nelle intenzioni del municipio, avrebbe apportato un evidente beneficio non soltanto ai residenti, pure al locale stabilimento penitenziario.

Il Ministero, pur mostrandosi molto prudente sul versante finanziario, diede incarico (tramite la Prefettura) al R.C.G.C. di compilare il progetto di una strada carreggiabile. Gli studi preliminari furono rapidamente condotti a buon porto e si provvide alla determinazione del percorso prendendo accordi con l'Amministrazione comunale e i dirigenti della colonia penitenziaria. Il 26 settembre 1903, un terzetto costituito dall'ingegnere del Genio Civile L. Bonomi, dal sindaco di Capraia G. Chiama e dal signor S. Aliberti, direttore della locale *casa penale intermedia* si riunì nei locali del municipio e prese accordi su di una prima ipotesi di tracciato. Per la sua brevità e chiarezza vale la pena citare integralmente il passo del verbale di tracciato di massima in cui viene descritto tale percorso:

[La strada] avrà origine dalla stazione marittima ove ha luogo l'approdo al porto dei piroscafi e proseguirà in salita verso l'abitato con una pendenza non superiore al 4% svolgendosi nel modo più economico possibile a traverso le sinuosità naturali, e dovrà far capo al centro abitato, con diramazione fino alla direzione dello stabilimento centrale della predetta casa di pena. In quanto alla larghezza della strada medesima viene stabilita in metri cinque e cinquanta, compresa la cunetta a monte ed il parapetto a valle [...].<sup>3</sup>

In simili circostanze, l'entrata in vigore della legge 8 luglio 1903, n. 312 inerente la costruzione di strade comunali di accesso ai porti, pur costituendo una nuova, importante opportunità di finanziamento per la realizzazione di una rotabile tra il porto e il paese, rese paradossalmente più problematico l'iter amministrativo di approvazione dell'iniziativa. In effetti, ai



A.S.P.G., planimetria in scala 1:5.000 riprodotte il tracciato della strada di accesso al porto secondo il verbale steso in data 26 settembre 1903. La mappa è quasi sicuramente ricavata dalla carta edita dall'Istituto Geografico Militare (I.G.M.) e compresa nell'*Album dei Porti del Regno*, Firenze, 1890-93. Si noti che il tratto di strada delimitato dalle lettere B (inizio) e D (fine), corrispondente alla diramazione per la direzione della colonia penale non fu mai realizzato.

sensi dell'articolo 8 della succitata legge, anche l'U.T.P.G. doveva essere sentito (unitamente al R.C.G.C.) prima che il prefetto procedesse all'approvazione del progetto. Inoltre, la suddetta legge finanziava soltanto la costruzione di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie o agli approdi dei piroscafi postali escludendo i tratti diretti altrove, com'era il caso della diramazione alla locale casa penitenziaria. Gli accordi conclusi il 26 settembre (1903) in assenza della Provincia furono pertanto considerati dal R.C.G.C. non più rispondenti alla normativa in vigore. Il 24 luglio 1904 lo stesso Genio Civile, per tramite del prefetto, trasmise all'U.T.P.G. il verbale del tracciato di massima della strada affinché il personale di quest'ultimo potesse esaminare sul luogo tale ipotesi di percorso ed eventualmente esprimere le proprie considerazioni in merito.<sup>4</sup> Sulla base di tali accordi, i tecnici della Provincia si recarono a Capraia per esaminare il tracciato individuato dal Genio Civile e, terminata la visita, lo ritennero sostanzialmente accettabile, trattandosi, come risulta da un rapporto steso dall'ing. capo A. Cattaneo il 21 ottobre (1914) [...] di un tronco di circa un chilometro di lunghezza che partendo da via Regina Margherita in Capraia e svolgendosi sulla falda rocciosa dell'isola arriva[va] al porto omonimo. Nella stessa nota Cattaneo sosteneva che la Provincia avrebbe potuto assumere l'impegno di subsidiare a suo tempo e a termini di legge il Comune di Capraia, ma con l'avvertenza di escludere dalla contribuzione il progettato raccordo fra la strada principale e la colonia penale, non avendo tale diramazione i caratteri voluti dalla legge n. 312/03.<sup>5</sup> La D.P.G., riunitasi il successivo 10 novembre (1904), prese atto delle considerazioni svolte dall'Ufficio tecnico provinciale, dandone comunicazione alla Prefettura per gli ulteriori incombenenti.<sup>6</sup> Nel corso del 1905 il Genio Civile completò il progetto della strada. Gli elaborati tecnici, risalenti al 20 maggio (1905), precisavano, tra le altre cose, la lunghezza della futura rotabile (1018,55 metri lineari) ed il costo totale da sostenersi per la sua realizzazione, stimato in lire 38.000, di cui 29.000 per lavori e 9.000 per spese varie (espropri, assistenza, direzione lavori ed imprevisti). Trascorse circa un anno e finalmente, dopo aver ricevuto dalla Prefettura<sup>7</sup> tutti gli atti relativi all'intervento, l'U.T.P.G. diede parere favorevole al piano predisposto dal Genio Civile. Ciò avvenne il 30 aprile 1906 mediante l'invio di una nota al presidente della D.P.G. in cui l'ing. capo

Cattaneo palesò il proprio dissenso al progetto auspicando che esso potesse essere approvato e reso esecutivo nella sua interezza, ad eccezione di una parziale modifica del Capitolato di appalto.<sup>8</sup> Alcuni mesi dopo (seduta del 26 luglio 1906), avendo ormai acquisito il benessere dell'Ufficio tecnico, la D.P.G. approvò ufficialmente il progetto originariamente compilato dal R.C.G.C. recependo pure un'osservazione sulle modalità di pagamento dei lavori avanzata dallo stesso U.T.P.G.<sup>9</sup> Passarono altri mesi, sino a quando, conformemente al dettato della legge 8 luglio 1903, n. 312, il prefetto provvide ad approvare, con decreto emanato in data 17 maggio 1907, il progetto redatto dal Genio Civile. Dopo varie vicende, tra le quali occorre segnalare il fallimento del pubblico incanto indetto per l'assegnazione dei lavori di costruzione della nuova strada, il 3 ottobre 1909 il Comune di Capraia (cui spettava realizzare l'opera), fece ricorso alla procedura di trattativa privata ed appaltò i lavori all'impresario edile Butti Natale per l'ammontare presunto di 29.000 lire, senza alcun ribasso. L'avvio dei lavori intervenne probabilmente il 17 gennaio 1910, anche se ulteriori verbali di consegna furono redatti in date successive. Da quel momento in poi, innumerevoli problemi contraddistinsero la fase di costruzione della nuova strada comunale. Un primo inconveniente insorse quando, con l'attività di cantiere già in pieno sviluppo, il direttore dei lavori designato dal Comune di Capraia diede le dimissioni a causa di altri suoi impegni professionali, così da costringere il sindaco a chiedere alla Provincia di sostituirlo con personale dell'U.T.P.G.<sup>10</sup> Il responsabile di quest'ultimo Ufficio, pur sottolineando l'esigenza di poter disporre del personale occorrente al buon andamento del (proprio) servizio, acconsentì alla richiesta del Comune, valutando che tale proposta fosse capace di determinare un contenimento della spesa (così come era del resto avvenuto per la redazione del progetto) a cui dovevano notoriamente concorrere sia lo Stato (per metà) sia la stessa Provincia (per un quarto).<sup>11</sup> Il 6 luglio (1910) anche la D.P.G. dichiarò in via di massima di non essere *aliena dal concedere al Comune di Capraia* un direttore per l'esecuzione dei lavori (nella persona dell'ingegnere D. Doderò) a patto che la metà della spesa da sostenersi fosse posta a carico dello Stato ossia, in altri termini, *per una quota pari alla metà corrispondente al contributo dello Stato nella spesa di costruzione della strada*.<sup>12</sup> La stessa Depu-

## VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

### RE D'ITALIA

Vista l'istanza 22 Luglio 1907 con la quale il Comune di CAPRAIA (Isola) in provincia di Genova, ha chiesto il sussidio stabilito dalla legge 8 Luglio 1903 N. 312 Articoli 1 e 10 per la costruzione di una strada della lunghezza di metri 1018,14 in servizio dello accesso da quell'abitato al porto omonimo;

Ritenuto che nel caso concreto risulta applicabile la invocata disposizione di legge;

Che il progetto dei lavori redatto in data 20 Maggio 1905 dall'Ufficio del Genio Civile di Genova è stato approvato dal Prefetto della Provincia con Decreto 17 Maggio 1907 nello importo presuntivo di lire 38.000;

Che l'intera spesa è stata riconosciuta sussidiabile;

Udito il Consiglio di Stato;

Visti la legge 8 Luglio 1903 N. 312 ed il relativo Regolamento 13 Dicembre 1903 N. 551;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È concesso al Comune di Capraia (Isola) un sussidio di lire diciannovemila (L. 19.000) pari alla metà della suindicata spesa;

Tale sussidio sarà pagato in due rate delle quali unadi lire 15.000 e l'altra lire 4.000 decorrenti rispettivamente dal 1° Luglio e dal 1° Dicembre 1911, impegnando la relativa spesa sul Capitolo del Bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici 1911 - 1912 corrispondente al Capitolo 145 / 1 del Bilancio in corso, tanto sui residui quanto sulla competenza a seconda della disponibilità dei fondi.

Il Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente Decreto.

Dato a Raconigi, addì 21 Luglio 1910

firmato: Vittorio Emanuele

controfirmato: E. Sacchi

A.S.P.G., copia del R.D.L. 21 luglio 1910 avente per oggetto: "Concessione di un sussidio governativo di lire 19.000 per la realizzazione della strada di collegamento del porto con l'abitato di Capraia".

razione diede inoltre mandato all'U.T.P.G. di presentare a tal fine *opportune proposte concrete*. In quegli stessi giorni gli amministratori isolani avevano però iniziato ad inviare alla Provincia telegrammi dai toni assai preoccupati. Il 4 luglio (1910) il prosindaco di Capraia G. A. Dussol ne inviò addirittura due: con il primo egli pregò la Provincia di autorizzare l'ing. D. Dodero ad assumere la direzione dei lavori della costruenda strada portopaese; con il secondo, egli chiese al presidente della D.P.G. di disporre la liquidazione di almeno un acconto della quota di finanziamento posta a carico della Provincia (lire 9.500, pari al 25% della spesa totale preventivata di lire 38.000) per evitare la sospensione dei lavori, dato che il Comune di Capraia aveva già speso l'intera somma di propria diretta competenza (anch'essa teoricamente pari a lire 9.500). Il Dussol (ch'era all'epoca giudice istruttore presso il Tribunale di Genova) ebbe pure modo, nel proseguo, di rinnovare verbalmente al presidente della Deputazione le richieste enunciate nei suoi due telegrammi, né mancarono ulteriori solleciti da parte del sindaco di Capraia E. Cuneo.<sup>13</sup>

Il 21 luglio (1910) il Governo, attraverso un apposito Regio decreto, concesse al Comune di Capraia Isola un sussidio di 19.000 lire per la costruzione della strada, ossia, come previsto dalla legge n. 312/03, un contributo uguale alla metà del costo preventivato nel progetto originario del 1905. Il pagamento del contributo era previsto in due rate scadenti, rispettivamente, al primo luglio ed al primo dicembre 1911. Più o meno negli stessi giorni, l'U.T.P.G. presentò alla D.P.G. le attese proposte per la direzione dei lavori, non omettendo peraltro di svolgere alcune considerazioni retrospettive sull'andamento degli stessi. La situazione che si era determinata sul terreno era infatti piuttosto complicata. Già nel corso del mese di febbraio 1910 era stata riconosciuta l'assoluta necessità di modificare il tracciato originario della strada rivelatosi tecnicamente inattuabile. Nel corso del successivo mese di aprile (1910), si era pertanto proceduto ad una revisione del vecchio percorso mediante "operazioni di campagna" i cui risultati erano stati puntualmente annotati dall'ing. Toscano, primo direttore dei lavori nominato dal Comune di Capraia. Ai rilievi avevano partecipato pure l'ing. Bonomi del R.C.G.C. (autore, in particolare, di quelli delle sezioni trasversali) e l'ing. D. Dodero dell'U.T.P.G. (compila-

tore, di suo, di uno *specchio* contenente i dati relativi all'andamento planimetrico e altimetrico della strada). Di conseguenza, i lavori, iniziati secondo il primo progetto d'appalto, erano stati adeguati alle necessità ed alle prescrizioni riassunte rispettivamente nei verbali di visita stesi in data 19 febbraio e 17 aprile (1910). A fine luglio essi erano già *abbastanza inoltrati*, ma continuavano a sussistere problemi di varia natura che ostacolavano il loro regolare avanzamento. Questi consistevano principalmente nella pretesa da parte dell'impresa appaltatrice di vedersi remunerata a prezzi maggiori di quelli inizialmente concordati e nella sopraggiunta e perdurante mancanza di personale tecnico atto a dirigere e a sorvegliare i lavori. Data la situazione, l'U.T.P.G. acconsentì ad inviare urgentemente sul posto l'ing. D. Dodero in qualità di direttore in pectore dei lavori (la sua nomina, non ancora intervenuta, era di competenza comunale) a condizione che egli fosse accompagnato da un aiutante da lasciare sull'isola per l'esecuzione degli ulteriori rilievi necessari per calcolare il costo dei lavori eseguiti e di quelli ancora da eseguirsi.<sup>14</sup> Il 13 agosto (1910) l'ingegnere capo dell'U.T.P.G. informò il presidente della D.P.G. che, conformemente all'ordine verbale ricevuto, il giorno seguente l'ing. D. Dodero ed il capo squadra G. Malagamba sarebbero partiti alla volta di Capraia. Secondo quanto stabilito, il soggiorno del Dodero avrebbe avuto termine dopo aver comunicato al Malagamba le istruzioni sui rilievi da compiersi per stabilire quali lavori erano già stati svolti e quali invece erano ancora da realizzarsi.<sup>15</sup> Pochi giorni dopo, il 18 agosto (1910) il Dodero ritornò a Genova. Egli riferì che, tutto sommato, i lavori procedevano regolarmente ed erano abbastanza avanzati e che pertanto era possibile liquidare ai sensi di legge (art. 21 del Regolamento attuativo della legge n. 312/03) un primo acconto di 2.500 lire a valere sul contributo provinciale di 9.500 lire, come era stato già più volte richiesto dal Comune di Capraia.<sup>16</sup> Alla luce delle decisioni prese dalla Provincia, si manifestò inoltre l'opportunità di comunicare formalmente agli amministratori isolani la disponibilità dell'ingegner Dodero dell'U.T.P.G. ad assumere il ruolo di nuovo direttore dei lavori affinché lo stesso Comune potesse ufficializzarne la nomina all'impresa appaltatrice.<sup>17</sup> Intanto, considerate le pressanti richieste provenienti dall'isola ed il parere espresso dal Dodero, la D.P.G., dopo aver accertato

per tramite della locale Prefettura l'effettiva concessione al Comune di Capraia del sussidio governativo,<sup>18</sup> decise di autorizzare il pagamento al Comune della prima tranches del contributo provinciale e quello delle indennità e spese di trasferta dei funzionari provinciali.<sup>19</sup> Da parte sua, il Consiglio comunale di Capraia, con delibera datata 28 agosto (1910), provvide finalmente ad attribuire all'ing. D. Dodero l'incarico di nuovo direttore dei lavori di costruzione della strada di accesso al porto.<sup>20</sup> In sede di approvazione dell'atto di nomina, la Prefettura genovese richiese tuttavia alla Provincia una vera e propria autorizzazione, la quale intervenne il successivo 15 novembre (1910).<sup>21</sup> Nel corso dello stesso autunno (1910), il Comune di Capraia ottenne dalla Provincia altri tre acconti, per un totale di 6.500 lire, a valere sul sussidio provinciale previsto dalla legge n. 312/03,<sup>22</sup> ma, data la cronica insufficienza delle risorse municipali, le lettere ed i telegrammi inviati dal sindaco alla D.P.G. per sollecitare il pagamento delle diverse rate furono particolarmente numerosi e dai toni talvolta molto preoccupati, quasi drammatici.<sup>23</sup> L'appaltatore si era dimostrato incapace, a quanto pare, di pagare per lungo tempo le mercedi agli operai e, al contempo, "abilissimo" a contrarre pesanti debiti<sup>24</sup> rischiando di far sorgere disordini fra i lavoratori occupati nel cantiere. Ciò sembrava preoccupare moltissimo gli amministratori capraiesi. L'intervento della Provincia permise comunque di scongiurare tale malaugurata ipotesi. Intanto, nel gennaio 1911 si manifestò la necessità di trasmettere al Comune di Capraia la bozza del nuovo progetto che, stante l'inadeguatezza di quello originario, l'ing. D. Dodero stava predisponendo insieme ad una relazione sulle maggiori spese da sostenersi a seguito dell'aggiornamento dei prezzi dello scavo.<sup>25</sup> Non solo: si rese pure necessario un nuovo sopralluogo sull'isola da parte dello stesso Dodero per l'accertamento diretto dei lavori già eseguiti e della relativa contabilità, così come era stato più volte richiesto dalla stessa municipalità capraiese.<sup>26</sup> Il presidente della D.P.G. provvide ad autorizzare entrambe le iniziative con una nota datata 30 gennaio (1911) ed indirizzata al responsabile dell'U.T.P.G.<sup>27</sup> Il Dodero, che si trattenne a Capraia dal 12 al 23 febbraio (1911), predispose un progetto comprensivo degli ulteriori lavori ritenuti necessari per il completamento dell'opera sulla base delle risultanze tecniche emerse

durante la sua permanenza sull'isola. Il nuovo progetto prevedeva una spesa complessiva di 60.000 lire di cui 46.447,90 per lavori a base d'asta e 13.552,10 a disposizione dell'Amministrazione comunale (nel dettaglio: lire 3838,38 per espropri, lire 1.500 per assistenza dei lavori, lire 2.000 per direzione e spese di progetto e lire 6.213,72 per imprevisti). Sulla scorta di tale progetto, la Provincia di Genova avrebbe dovuto pertanto contribuire, ai sensi della legge n. 312/03, con un sussidio di 15.000 lire, pari ad un quarto della spesa totale prevista, e ciò a fronte di un precedente impegno finanziario limitato a sole lire 9.500, peraltro già quasi interamente versate al Comune di Capraia. Nel contempo, emerse l'esigenza, sottolineata in particolare dall'U.T.P.G., di risolvere *ex lege* il contratto di appalto stipulato coll'impresario N. Butti visto lo stato dei lavori e le deficienze dimostrate dalla stessa ditta. Visti i precedenti, i tecnici provinciali auspicarono che i lavori di completamento dell'opera, una volta approvati, fossero anch'essi affidati, per maggior speditezza, col sistema della trattativa privata, ma facendo bene attenzione a selezionare un'impresa di maggiore fiducia ed affidabilità.<sup>28</sup> A seguito del parere favorevole espresso dall'U.T.P.G. nel rapporto steso l'otto marzo (1911), la D.P.G., facendo proprio il progetto del Dodero, approvò già in data 15 marzo (1911) la realizzazione dei lavori suppletivi occorrenti per il completamento della strada.<sup>29</sup> Il 18 settembre (1911) anche la Prefettura di Genova autorizzò il nuovo piano. Nel frattempo, il 7 agosto (1911) l'ing. D. Dodero si era recato nuovamente a Capraia per il collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa del Butti dal quale era emerso che la strada in questione non era ancora ultimata.<sup>30</sup> I lavori già eseguiti consistevano quasi esclusivamente in movimenti del materiale di scavo e in poche murature a secco. Essi erano stati tuttavia eseguiti in misura di circa i quattro quinti della spesa prevista per cui al Butti furono comunque riconosciuti crediti per complessive 24.242,24 lire. Tenendo però conto degli acconti già versatigli (lire 20.000), a suo favore, col collaudo finale, fu disposta la sola liquidazione a saldo della restante somma di lire 4.242,24. Chiusa la partita col precedente appaltatore, nuovi importanti sviluppi caratterizzarono la vicenda della carreggiabile di Capraia. Dal 21 al 26 marzo 1912 il Dodero tornò infatti per l'ennesima volta sull'isola allo scopo di fornire ad un eventuale, nuovo appaltatore (già

individuato nell'impresario edile G. Pacinotti), *le indicazioni necessarie perché questi [potesse] presentare una sua proposta per ultimare la strada*.<sup>31</sup> Si manifestò tuttavia la necessità di un ulteriore adeguamento dei costi in quanto anche il progetto steso dall'ing. D. Dodero aveva previsto l'aggiornamento del solo prezzo per il taglio stradale (da 2,20 a 3,95 lire per m<sup>3</sup> di roccia scavata), lasciando invece gli altri prezzi ai livelli contemplati nel vecchio progetto del (20 maggio) 1905.<sup>32</sup> L'appalto dei lavori, prevalentemente murari, col sistema "a misura" avrebbe inoltre comportato non solo un aumento considerevole dei costi a causa della revisione prezzi, ma pure l'esigenza di un'adeguata e costante assistenza tecnica ai lavori *incontrandosi così una spesa non indifferente e sproporzionata all'opera da eseguirsi*.<sup>33</sup> Divenne pertanto opportuno far eseguire i lavori col sistema "a corpo" con l'applicazione di un *conveniente forfait*. Su queste basi, l'impresa edile "Giuseppe Pacinotti" di Livorno si offrì di terminare la strada in sei mesi per la somma, definita *fissa e invariabile*, di 36.500 lire. Nonostante il conseguente aumento della spesa complessiva a circa 68.000 lire, l'offerta fu accettata poiché ritenuta più vantaggiosa dell'unica alternativa consistente nella revisione al rialzo dei prezzi originariamente applicati dall'ing. Dodero al suo progetto che prevedeva un costo totale stimato in 60.000 lire. Lo stesso Dodero riferì al Comune di Capraia che l'offerta in questione era degna di essere presa in giusta considerazione cosicché il 10 aprile (1912) il Consiglio municipale deliberò per primo di accettarla. La maggiore spesa di 30.000 lire rispetto al primitivo progetto (quello del 1905), avrebbe però comportato per la Provincia la concessione al Comune di un ulteriore sussidio di 7.500 lire (pari ad un quarto del differenziale di costo) così come previsto dalla legge n. 312/03. La D.P.G. si occupò della questione nella seduta del 29 maggio successivo. Sulla base delle indicazioni fornitegli dall'U.T.P.G., essa decise di accogliere l'offerta formulata dall'impresario G. Pacinotti e nel contempo di concedere al Comune di Capraia l'ulteriore contributo provinciale di 7.500 lire *da pagarsi dopo il collaudo dei lavori*.<sup>34</sup> Anche il Consiglio provinciale discusse dell'argomento nel corso di una sessione straordinaria svoltasi il successivo 24 ottobre (1912). In quell'occasione, il relatore Broccardi riassunse ai suoi colleghi le varie vicissitudini subite dal progetto di costruzione della strada comunale di acces-

so allo scalo portuale di Capraia, sottolineando la necessità di concludere i lavori, secondo la proposta della Deputazione, mediante la concessione di un ulteriore sussidio provinciale di lire 7.500 avuto riguardo al fatto che *il Comune [era] davvero isolato e quindi senza mezzi*.<sup>35</sup> Particolarmente significativa, appare, per le motivazioni addotte, la presa di posizione del presidente della D.P.G. P. Zunino: egli raccomandò vivamente la concessione del sussidio al Comune di Capraia, in quanto *unica terra che [era] rimasta unita a Genova, come un attaccamento tradizionale pur essendo per posizione più vicina ad altri capoluoghi di Provincia, come Livorno*.<sup>36</sup> Alla fine della discussione anche il Consiglio provinciale diede il proprio consenso alla proposta ed il provvedimento divenne esecutivo (coll'apposizione del visto prefettizio) il 6 gennaio dell'anno successivo. Tuttavia, durante il 1913, non si poterono né aggiudicare né, tantomeno, eseguire i lavori poiché non fu possibile disporre delle somme necessarie per la copertura delle relative spese. L'erogazione al Comune di Capraia dell'ulteriore contributo governativo di 14.810,76 lire previsto dalla legge n. 312/03 ed accordato con R.D.L. n. 7392 del 19 dicembre 1912 a fronte di un preventivo di spesa globale di 68.000 lire circa (per l'importo esatto si veda la tabella a fine paragrafo), era stata infatti scaglionata su tre esercizi finanziari a partire da quello 1916-17. Conseguentemente, la mancata disponibilità immediata di tale somma si scontrava con l'esigenza di procedere rapidamente all'appalto dei lavori aggiuntivi per completare la strada e scongiurare i pericoli di degrado di quanto già realizzato. Il Consiglio comunale di Capraia discusse della delicata situazione soltanto il 27 settembre (1913) risolvendosi a richiedere, con parole al solito appassionate,<sup>37</sup> l'intervento della Provincia allo scopo di ottenere da quest'ultima l'anticipo dell'intero sussidio governativo (lire 14.810,76) oltre alla quota di finanziamento già a carico dello stesso municipio isolano (lire 9.000 circa).<sup>38</sup> Dato il rilievo dell'istanza, la D.P.G., su ordine del suo stesso presidente, sospese una prima volta l'esame della pratica nella seduta del 5 novembre (1913), poiché, aldilà delle pur importanti implicazioni finanziarie, la richiesta del Comune, se esaudita, avrebbe potuto costituire un pericoloso precedente nei confronti di altri comuni altrettanto bisognosi di aiuto. Le tergiversazioni ed il sostanziale rifiuto della Provincia ad accor-



dare prontamente un sostegno economico all'isola finirono per provocare lo sdegno e la collera del sindaco E. Cuneo. Con davanti a sé la concreta prospettiva di un grave deterioramento del semplice tracciato stradale in allora esistente e di un conseguente, imperdonabile spreco di denaro pubblico, egli, con una veemente missiva del 19 novembre (1913), replicò duramente alla neghittosa Deputazione, facendo notare ai vertici provinciali che la richiesta di anticipo dei sussidi era stata avanzata poiché il municipio capraiese era totalmente privo delle risorse necessarie a completare in tempi ragionevoli i lavori e, al tempo stesso, impossibilitato a procurarsele ricorrendo a prestiti, data la loro onerosità. Il Comune di Capraia riteneva inoltre di non aver mai goduto, negli anni precedenti, di particolari trattamenti di favore, né, tantomeno, di aver beneficiato di spese provinciali per la cura dei malati mentali, dei fanciulli abbandonati, per le stesse strade dell'isola, etc. In quel momento di grande bisogno, sembrava al sindaco che la Provincia preferisse gettare alle ortiche molte migliaia di lire già spese per l'opera piuttosto che soccorrere finanziariamente Capraia e consentire in tal modo il completamento *della tanto necessaria e desiderata strada*.<sup>39</sup> Il 26 gennaio 1914, presso lo studio del presidente della D.P.G. P. Zunino si svolse un'importante riunione con la partecipazione dell'on. G. Canepa, deputato del collegio elettorale di Capraia, dell'ing. Fuselli membro della D.P.G. e del Cavaliere G.A. Dussol consigliere comunale, allo scopo di definire *la nota pratica della strada di Capraia*.<sup>40</sup> Pur non avendo a disposizione alcun resoconto di tale incontro, è assai probabile che tra i presenti sia stato concordato un *modus operandi* per favorire l'accoglimento delle richiesta di soccorso finanziario presentata dal municipio isolano; di lì a poco, infatti, la D.P.G. (seduta 11 febbraio 1914) deliberò di proporre al Consiglio l'accettazione dell'istanza avanzata dal Comune di Capraia seppure alle condizioni contenute nel rapporto che il direttore dei lavori ing. D. Dodero aveva all'uopo già steso in data 2 febbraio (1914). In tale documento, particolarmente prezioso per la gran mole di informazioni ivi contenute, egli raccomandò alla Provincia di stipulare con il Comune di Capraia una convenzione per l'ultimazione di lavori di costruzione della nuova rotabile, mantenendone la direzione e provvedendo, terminato il cantiere, alla consegna dell'opera alle stesse autorità municipa-

li.<sup>41</sup> Tuttavia, almeno stando agli atti, queste ed altre proposte del Dodero non trovarono alcuna concreta applicazione nell'immediato proseguo della vicenda. Il Consiglio provinciale riunitosi in sessione straordinaria il 25 marzo 1914 per discutere della proposta di assumere per conto del Comune di Capraia i lavori di completamento e sistemazione della carrozzabile porto-paese, finì infatti per sospendere nuovamente la pratica. Dopo l'intervento del relatore Fuselli, dichiaratosi subito favorevole all'accoglimento della richiesta, seguirono infatti gli interventi critici dei consiglieri Casavola e Canepa contrari, a vario titolo, ad accordare al Comune di Capraia un trattamento preferenziale rispetto a quello riservato ad altri comuni della Provincia. Fuselli dovette pertanto limitarsi a biasimare, peraltro cautamente, le opinioni espresse dai suoi colleghi e, *per non pregiudicare con una deliberazione negativa immediata* l'istanza in questione, egli accettò una nuova sospensione della pratica per potere, prima di un suo ulteriore esame, inoltrare nuovi voti al Governo. Quest'ultimo andava infatti sollecitato affinché prendesse in giusta considerazione la delicata situazione creatasi nell'isola e garantisse al Comune di Capraia il contributo statale previsto dalla legge n. 312/03 in tempi più rapidi rispetto a quelli previsti dal succitato R.D.L. n. 7392 del 19 dicembre 1912.<sup>42</sup> Stando così le cose, le polemiche fra Provincia e Comune si riaccessero improvvisamente, anche perché il municipio isolano, dopo essersi rivolto senza alcun frutto al Ministero dell'Interno per ottenere l'anticipo del sussidio governativo, e avendo altresì scartato l'ipotesi di accendere un mutuo presso la Cassa DD.PP. data l'estrema urgenza di ultimare la rotabile, decise, obtorto collo, di rivolgersi per l'ultima volta alla D.P.G. Il Comune compì questo passo il 5 maggio (1914), quando il suo primo cittadino provvide a redigere una nota assai singolare, in cui accanto all'amara constatazione della situazione eccezionale in cui era venutasi a trovare l'isola (era già stata sostenuta una spesa di lire 26.000 per una strada ancora incompiuta...), egli volle ricordare, o per meglio dire, rinfacciare a Genova l'aiuto ad essa prestato dai marinai capraiesi nel lontanissimo 1747, durante la Guerra di successione austriaca (!). Una lettera dai toni e contenuti un po' surreali, dunque, ma, data la situazione, sostanzialmente condivisibile. Accanto alla rinnovata richiesta di anticipazione della somma necessaria per la conclusione dei

lavori, nella sua nota il sindaco espresse infatti un disagio più generale, dovuto all'infelice situazione in cui, a suo avviso, si trovava un'intera comunità, *da tutti ingiustamente e barbaramente dimenticata*.<sup>43</sup> Il 14 maggio (1914), probabilmente ancora ignaro della clamorosa missiva del sindaco di Capraia, il presidente della D.P.G. informò il municipio isolano dell'esito interlocutorio della discussione svoltasi in Consiglio provinciale il 25 marzo (1914) precedente e conclusasi con una deliberazione di sospensione della pratica.; con conseguenze che si possono solo immaginare... Altri personaggi di spicco (tra cui il sottosegretario Celesia) furono allora coinvolti allo scopo di favorire il buon esito della sempre più tribolata vicenda, ma senza alcun apparente risultato. Nuove comunicazioni alla D.P.G. furono poi inviate dal sindaco di Capraia il 6 maggio (stavolta tramite l'on. G. Canepa) e il 13 novembre (1914) al fine di sollecitare una risposta alle precedenti istanze nonostante l'ulteriore diniego pronunciato dal Ministero dei LL.PP. in merito all'anticipazione del sussidio statale.<sup>44</sup> Tuttavia, l'anno si concluse con un'inattesa e risolutiva schiarita: il 29 dicembre (1914) il sindaco di Capraia scrisse infatti all'ing. D. Dodero per comunicargli che il Ministro dei LL.PP. aveva reso noto che quanto prima sarebbe stato sottoposto alla firma del re Vittorio Emanuele III il decreto di concessione del sussidio governativo sulla maggiore somma<sup>45</sup> occorrente per la costruzione della strada comunale di Capraia; sussidio che sarebbe stato erogato (sulla base dei lavori effettivamente svolti) in una sola rata, nel corso dell'esercizio di bilancio 1914-15. In realtà, il decreto in questione, rettificativo del precedente provvedimento risalente al 1912, era già stato emanato il 13 dicembre (1914), ma al momento doveva ancora essere registrato alla Corte dei Conti. Nella missiva del 29 dicembre, il sindaco di Capraia chiese inoltre lumi al Dodero circa la stipula del contratto coll'impresario G. Pacinotti, con particolare riguardo alle formalità da adottarsi e alle condizioni da inserirsi e lo pregò di indicargli quando, in veste di direttore dei lavori suppletivi, avrebbe potuto recarsi sull'isola per presenziare alla loro consegna.<sup>46</sup>

Anche in quel caso, l'U.T.P.G. acconsentì all'impiego del Dodero in quello *straordinario servizio*, avendo egli già svolto un incarico analogo negli anni precedenti, quando era stato realizzato il primo tratto della nuo-

## VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

### RE D'ITALIA

*Visto il Reale Decreto 19 dicembre 1912 N. 7392, registrato alla Corte dei Conti il 24 febbraio successivo Foglio 107, Foglio 131, col quale fu concesso al Comune di Capraia (Genova) in base alla legge 8 luglio 1903 N. 312, il numero di lire 14.810,76 per la costruzione della strada di accessi al porto oneroso;*

*Discretando che il pagamento di tale numero fu stabilito in tre rate la 1ª di Lire 4.810,76 e le altre di lire 5000 ciascuna, a partire dall'esercizio finanziario 1916-17, ma che essendo imminente l'appalto dei lavori conviene disporre diversamente la corrispondenza del numero medesimo;*

*Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per Lavori Pubblici:  
Abbiamo decretato e decretiamo:*

*Il pagamento del numero di lire 14.810,76 concesso al Comune di Capraia (Genova) col Decreto suscitato, venga effettuato, in base all'avanzamento dei lavori, in unica rata scalare nell'esercizio finanziario 1914-15, rimanendo con modificata la ripartizione dell'impegno ammonta col suscitato Decreto.*

*Dato a Roma, addì 13 dicembre 1914.*

*Registrato alla Corte dei Conti  
il 30 dicembre 1914.  
Foglio 136 Bil. Lavori Pubblici F. 281  
firmato: Jurg*

*firmato: Vittorio Emanuele  
controfirmato: Sciuffelli*

*Per copia autentica conforme*

*Il Direttore Generale*

*Cherrier*

A.S.P.G., copia del R.D.L. 13 dicembre 1914, avente per oggetto: "Concessione di un sussidio governativo suppletivo di lire 14.810,76 da corrispondersi in un'unica rata per la realizzazione della strada di collegamento del porto con l'abitato di Capraia".

va strada di collegamento fra l'abitato di Capraia e il suo porto. È evidente che l'accoglimento della richiesta formulata dal sindaco isolano rappresentò senza ombra di dubbio una scelta tanto scontata quanto saggia per tutti gli enti coinvolti nella questione. Conformemente a tale parere, la D.P.G. deliberò il 15 gennaio 1915 che alla direzione dei lavori di ultimazione della rotabile fosse delegato proprio l'ingegner Dodero.<sup>47</sup> La consegna dei lavori di completamento della strada avvenne però quattro mesi più tardi, il giorno 14 aprile (1915). Le cause di un tale significativo ritardo sono peraltro desumibili dal verbale redatto in quella stessa occasione. Quest'ultimo documenta infatti un'importante novità: l'avvenuta assegnazione dei lavori all'impresa edile "E. Palombo&Messeri F." anziché alla ditta "G. Pacinotti" con la quale si erano pure svolte lunghe trattative su di un'ipotesi di appalto dei lavori "a forfait" per la conclusione dell'opera. Le motivazioni che condussero il Comune di Capraia a non dare corso ai precedenti accordi con il Pacinotti non sono però direttamente rintracciabili nel verbale, ma emergono, piuttosto, dall'esame di alcuni documenti appena posteriori. Attraverso la loro lettura è stato possibile appurare come, con il trascorrere del tempo, il Pacinotti avesse ritirato la propria originaria offerta (formulata nel marzo del 1912) non ritenendola più vantaggiosa, richiedendo o un aumento di prezzo o, a parità di quest'ultimo, una diminuzione delle opere da realizzarsi. Tali modificazioni alla primitiva offerta erano state tuttavia ritenute inaccettabili dalla parte pubblica, per cui erano state aperte trattative con un'altra impresa, poi sfociate in un "provvidenziale" accordo.<sup>48</sup> Il 22 marzo (1915), il Comune di Capraia e l'impresa "E. Palombo&Messeri F." stipularono in quel di Livorno il nuovo contratto di appalto dei lavori di ultimazione della strada. Esso stabilì che i lavori necessari per completare l'opera fossero eseguiti "a forfait" per la somma di 33.500,00 lire ivi compresi 300 metri di parapetti (oltre a tutte le opere già contemplate nell'"offerta Pacinotti". I lavori si sarebbero dovuti concludere entro sei mesi dalla data della loro consegna. Alla presenza del direttore dei lavori ing. D. Dodero e dell'impresario G. Palombo furono inoltre esperite le operazioni occorrenti per dare il via alle attività di cantiere. In particolare fu [...] *stabilito sul terreno l'andamento planimetrico del tratto della strada compreso tra la via Regina Margherita e la*

*strada mulattiera principale.* Con riferimento al tratto *della strada dalla predetta mulattiera principale al porto, l'andamento* [fu invece] *stabilito dalla strada esistente, da sistemarsi ed allargarsi verso mare.*<sup>49</sup> I lavori, iniziati il 15 aprile (1915), già a fine maggio erano eseguiti per circa un terzo, tanto da prefigurare una loro conclusione anticipata rispetto alla scadenza contrattuale fissata per il 13 ottobre (1915). Durante lo svolgimento dei lavori fu necessario eseguire alcuni interventi inizialmente non previsti; in particolare vennero costruiti circa 150 ml. in più di parapetti, furono rifatti alcuni muri di sostegno e sostenute altre piccole spese complementari. All'uopo, il 30 settembre (1915) il R.C.G.C. predispose una perizia suppletiva per un importo di 2.500 lire cosicché le somme autorizzate per l'esecuzione dei lavori di ultimazione della carrettabile lievitarono a complessive 36.000 lire. Il Comune di Capraia approvò le spese relative ai lavori addizionali il 15 ottobre (1915) e fu la stessa ditta "E. Palombo&Messeri F." a provvedere alla loro esecuzione. Tuttavia alcuni giorni prima, e più precisamente, il 9 ottobre (1915) il direttore dei lavori accertò la necessità di procedere d'urgenza allo svolgimento di ulteriori lavori *per provvedere al più facile smaltimento delle acque di pioggia* consistenti nella costruzione ed allargamento dei tombini e di un cunettone selciato lungo circa 40 metri. Nonostante tutti questi imprevisti, fra la data di consegna dei lavori (verbale 14 aprile 1915) e quella di effettiva ultimazione dei medesimi (verbale 8 ottobre 1915) passarono meno dei sei mesi preventivati poiché la data di conclusione dell'attività di cantiere era stata fissata al 14 ottobre (1915). Non vi furono né sospensioni, né, vi fu evidentemente, alcuna proroga dato che l'andamento dei lavori, nonostante le sopravvenute complicazioni, fu, tutto sommato, regolare. Il conto finale compilato il 31 ottobre (1915) ascendeva a 37.322 lire superando in tal modo l'importo della somma complessivamente autorizzata (ch'era pari a lire 36.000). L'eccedenza finale di spesa risultò pertanto uguale a 1.322 lire.

Nel corso dei lavori, all'impresa "E. Palombo&Messeri F." vennero però versati diversi acconti per un importo di 30.150 lire per cui, al termine dei lavori e dopo la redazione del certificato di collaudo, essa si vide riconoscere un credito finale a saldo di 7.142,40 lire. Tuttavia, nonostante la regolare progressione dei lavori e la loro indubbia importanza a livel-

COMUNE di CAPRAIA Isola

( Legge 8 Luglio 1903 N° 312 )

STRADA D'ACCESSO AL PORTO

Processo verbale di consegna dei lavori di completamento

L'anno millenovecentoquindici addì quattordici del mese di Aprile in Capraia - Premesso che, col contratto ventidue Marzo u.s. il Comune di Capraia appaltava i lavori necessari per il completamento della strada sopraindicata alla sottoscritta impresa, con obbligo di ultimarli entro sei mesi dalla data della consegna; che di questa e della direzione dei lavori stessi è incaricato il Sig. Cav. DAVID DODERO dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Genova -

Col presente atto, in unico esemplare, si fa constare che, recatosi appositamente sul posto, il pre nominato Ingegnere, egli, incontratissimo col Sig. Emilio Palombo della predetta impresa, ha proceduto alle operazioni occorrenti per l'anzidetta consegna.

Si è stabilito sul terreno l'andamento planimetrico del tratto della strada compreso tra la via Regina Margherita e la strada mulattiera principale, fissandone l'asse con picchetti ai vertici della sua poligonale, ai punti di tangenza della stessa con le rispettive curve di raccordo e sulla mediana degli angoli della poligonale stessa; la quale è costituita da sedici lati formanti quindici vertici, ai quali corrispondono altrettante curve di raccordo. Gli elementi del detto tracciato sono i seguenti, riferiti a cadun vertice:

VERTICE PRIMO - Angolo, con apertura a monte, di  $147^{\circ}$ ,  $54'$ ; curva con raggio di m. 30, tangenti di m. 8,63, bisettrice di m. 1,30

VERTICE SECONDO - Angolo, con apertura a valle di  $159^{\circ}$ ,  $28'$ ; curva con m. 50 di raggio, tangenti di m. 8,03, bisettrice di m. 0,80; rettilino, tra le tangenti del vertice primo e del secondo, m. 40,00;

VERTICE TERZO - Angolo, a valle, di  $112^{\circ}$ ,  $3'$ ; curva di m. 20 di raggio, m. 13,47 di tangenti, m. 4,12 di bisettrice; rettilino m. 88,00

VERTICE QUARTO - Angolo a monte di  $125^{\circ}$ ,  $23'$ ; curva con m. 20 di raggio m. 10,33 di tangente, m. 2,51 di bisettrice; rettilino m. 27,25

VERTICE QUINTO - Angolo, a monte di  $142^{\circ}$ ,  $48'$ ; curva con m. 20 di raggio, m. 8,73 di tangente, m. 1,10 di bisettrice; rettilino m. 8,70

VERTICE SESTO - Angolo, a valle di  $158^{\circ}$ ,  $41'$ ; curva con m. 50 di raggio, m. 9,42 di tangenti, m. 0,88 di bisettrice; rettilino m. 37,80

VERTICE SETTIMO - Angolo, a valle di  $127^{\circ}$ ,  $7'$ ; curva con m. 25 di raggio m. 12,43 di tangenti, m. 2,92 di bisettrice; rettilino m. 10,80

VERTICE OTTAVO - Angolo, a monte di  $120^{\circ}$ ,  $31'$ ; curva con m. 20 di raggio, m. 11,40 di tangenti, m. 3,00 di bisettrice; rettilino m. 44,80

VERTICE NONO - Angolo, a monte di  $148^{\circ}$ ,  $46'$ ; curva con m. 50 di raggio, m. 11,40 di tangenti, m. 3,00 di bisettrice; rettilino m. 28,50

A.S.P.G., Comune di Capraia Isola (legge 8 luglio 1903, n. 312). Strada di accesso al porto. Processo verbale di consegna dei lavori di completamento in data 14 aprile 1915.

lo locale, la visita di controllo finale si svolse, con notevole ritardo, soltanto il 26 maggio 1917. Molto prima che ciò accadesse, ossia nel corso del 1915, parallelamente allo svolgimento dei lavori di completamento della strada, intervennero una serie di contatti, talvolta frenetici, tra gli enti preposti alla realizzazione ed al finanziamento dell'opera e, in particolare fra i diversi uffici della Provincia di Genova ed il sindaco di Capraia.<sup>50</sup> Fra gli argomenti in discussione, uno dei principali era costituito dalla quantificazione delle somme via via corrisposte (dalla Provincia) al Comune a titolo di sussidio per la realizzazione della nuova rotabile. Dopo una serie di schermaglie, il 4 aprile (1915) la D.P.G. chiarì che sino ad allora essa aveva erogato al municipio di Capraia una somma di 9721,41 lire di cui 9.000 con mandato intestato direttamente al municipio e le restanti 721,41 per spese di trasferta e sopralluogo dei tecnici provinciali. Ma le contestazioni più aspre sorsero a proposito dei tempi e delle modalità di pagamento delle rate del secondo sussidio provinciale. Il Comune di Capraia, pressato dall'impresa appaltatrice e penalizzato dalla contemporanea inerzia governativa, richiese a più riprese alla Provincia la liquidazione delle diverse quote del contributo dovutogli, sulla base dei certificati emessi dal direttore dei lavori comprovanti lo stato di avanzamento raggiunto dai medesimi. Tuttavia, il Regolamento attuativo della legge n. 312/03,<sup>51</sup> prescriveva che fosse il R.C.G.C. ad emettere apposito certificato quale unico titolo valevole per conseguire le somme a titolo di sussidio statale e provinciale. Pertanto soltanto il 20 luglio (1915), quando lo stesso R.C.G.C. provvide per l'appunto a trasmettere copia del certificato di pagamento del saldo del primo sussidio statale (lire 6.866,00 su un totale di lire 19.000 ex R.D.L. 21 luglio 1910) e della prima quota di quello *suppletivo* (lire 2.346,00 su un totale di lire 14.810,76 ex R.D.L. 13 dicembre 1914), la Provincia di Genova, con successiva delibera in data 28 luglio (1915), di autorizzazione all'emissione di mandato, potette pagare al municipio isolano la prima tranche del proprio contributo, pari a 4.500 lire.<sup>52</sup> Per quanto concerne il pagamento della seconda rata del sussidio provinciale aggiuntivo, insistentemente richiesto dall'Amministrazione comunale di Capraia nel corso di tutto il secondo semestre 1915, si dovette nuovamente attendere l'intervento del Genio Civile, il quale, tuttavia,

compilò il certificato di pagamento relativo al secondo acconto del sussidio governativo suppletivo ex R.D.L. 13 dicembre 1914 soltanto il 19 gennaio 1916. Tempi ancora più lunghi sembrarono delinearli per la terza quota.<sup>53</sup> Al principio del nuovo anno, sulla base degli importi relativi ai lavori principali e complementari eseguiti dalle due imprese appaltatrici e tenendo conto delle spese di amministrazione (espropri, direzione lavori, etc.) sostenute dal Comune di Capraia, il R.C.G.C. calcolò che l'importo complessivo delle spese di costruzione della nuova carreggiabile avesse raggiunto l'ammontare di 57.768,58 lire. Dovendo lo Stato elargire (ex legge n. 312/03) un sussidio pari al 50% della spesa effettiva, esso avrebbe dovuto pagare in tutto una somma di 28.884 lire, ma, avendo esso già corrisposto al Comune di Capraia la somma di 21.346 lire, gli restavano da erogare le rimanenti 7.538 quale secondo acconto del sussidio governativo suppletivo. Le conclusioni a cui pervenne il Genio Civile, apparentemente ineccepibili, non tardarono tuttavia a produrre ulteriori contrasti fra la Provincia e gli amministratori capraiesi poiché, a causa di tali calcoli, la D.P.G. non si limitò a stimare in sole 2.778,59 lire<sup>54</sup> l'importo della seconda rata del sussidio suppletivo sulla base delle proprie risultanze contabili, ma finì per ipotizzare (in linea con le stime effettuate dal R.C.G.C.) l'erogazione al Comune di Capraia di un importo ancora più basso, pari a poche centinaia di lire.<sup>55</sup> La reale motivazione di tale diffimità risiedeva nella interpretazione che doveva correttamente darsi alle disposizioni contenute nella legge n. 312/03 (e nel relativo Regolamento attuativo). Come riassunse efficacemente il segretario generale della Provincia di Genova, *il sussidio, sia dello Stato sia della Provincia, per le strade di accesso alla stazione ferroviaria ed al porto, erano accordati [leggasi erogati] in ragione della metà e del quarto, rispettivamente, della spesa effettiva e non della spesa preventivata nel progetto dei lavori.* Occorre pertanto tener presente che sebbene fosse l'ammontare della spesa indicata nel progetto ad essere presa in considerazione per la concessione dei sussidi, il pagamento di questi ultimi era disposto a seconda dell'avanzamento dei lavori sulla base della spesa effettivamente sostenuta e non già di quella presunta. Ciò detto, la stessa D.P.G. non mancò comunque di osservare che l'importo succitato (particolarmente contenuto) era da ritenersi suscettibile di un'eventuale, anche

ampia, rettifica (naturalmente in aumento) in dipendenza degli esiti del successivo collaudo, che all'epoca (27 marzo 1916) non ancora stato eseguito nonostante la conclusione dei lavori fosse già intervenuta da oltre sei mesi.<sup>56</sup> A tale proposito, il Genio Civile, ben consapevole della necessità di procedere quanto prima al collaudo dell'opera, scrisse il 6 giugno (1916) alla Provincia per sollecitare la nomina di un suo rappresentante in seno all'apposita Commissione di visita e controllo. All'uopo, la D.P.G. scelse di delegare l'ingegnere capo A. Cattaneo, dell'U.T.P.G., ma questi manifestò l'intenzione di non presenziare alle operazioni finali di collaudo della nuova strada comunale di Capraia. A motivo della sua scelta, egli elencò il precedente sopralluogo effettuato nell'ottobre del 1915, le elevate spese di trasferta, la scarsità dei collegamenti marittimi tra Livorno e l'isola, e, infine, la poca importanza dei lavori stessi. Quest'ultima argomentazione appare peraltro poco comprensibile dato il rilievo locale dell'opera, realizzata a beneficio di un'isola troppo a lungo rimasta priva di una strada carreggiabile all'altezza dei tempi. Comunque, nonostante l'assenza dei tecnici provinciali, la visita di collaudo si svolse (finalmente!) il 26 maggio 1917 con la partecipazione del collaudatore designato ing. A. Lanari del R.C.G.C., del sindaco di Capraia E. Cuneo e dell'impresario G. Palombo.<sup>57</sup> Durante il sopralluogo venne constatata la conformità e regolarità delle opere eseguite, ma venne pure rilevata la presenza di un *grosso masso sul piano stradale caduto dopo l'ultimazione dei lavori, masso che si era staccato dalla parete rocciosa a monte della strada* e fu, parimenti, constatata l'esistenza di *alcune piccole corrosioni sul piano stradale nel tratto a maggior pendenza prossimo all'abitato.* Tale deterioramento era principalmente dovuto all'azione erosiva svolta dalle abbondanti piogge cadute sull'isola nei mesi precedenti ed al "carriaggio" da tempo attivato sul nuovo sedime stradale. L'impresa diede così immediata esecuzione ai lavori di abbattimento del masso roccioso, alla sua demolizione e all'asportazione dei relativi detriti dalla sede stradale. Dato che dalle verifiche svolte durante il collaudo risultò che l'impresa "E. Palombo & Messeri F." aveva svolto i lavori in conformità alle previsioni di progetto (salvo lievi modifiche), rispettando altresì le clausole contrattuali e le disposizioni impartite dal direttore dei lavori, la Commissione certificò che le opere realizzate erano collauda-

bili e dispose, come sopra accennato, la liquidazione finale a saldo di 7.142,40 lire a favore della ditta appaltatrice. La Prefettura, a sua volta, approvò il certificato di collaudo finale dei lavori con decreto n. 37517 del 14 settembre 1917. Stando così le cose, nel corso del biennio 1917-18 si giunse alla definitiva determinazione dell'importo della spesa sostenuta per la costruzione della strada di accesso al porto e quindi delle somme, altrettanto rilevanti, elargite al Comune di Capraia a titolo di sussidio statale e provinciale. In questa prospettiva vanno quindi collocate alcune iniziative intraprese in quel periodo dall'amministrazione isolana. Il 10 settembre (1917) il Comune di Capraia predispose un elenco delle spese sostenute in amministrazione per un totale di 5.267,88 lire, successivamente ridotte a 4.441,26. Alcuni mesi più tardi, venne pure compilata una nota a consuntivo in cui venne riportata la somma concordata a titolo di indennizzo con i privati espropriati, pari a 2.701,15 lire. Pertanto, tenendo conto delle somme liquidate alle imprese edili "Natale Butti" (lire 24.242,24) e "E. Palombo & Messeri F." (lire 37.222,40) per i lavori, rispettivamente, principali e di completamento della strada, l'importo complessivo della spesa sostenuta per la realizzazione della nuova carreggiabile ascese a 68.607,05 lire. Sulla base di tali importi il Governo provvide così a liquidare la somma di 4.926,76 lire a saldo del sussidio suppletivo (ri)concesso con il R.D.L. 13 dicembre 1914. Il contributo statale totale effettivamente erogato divenne dunque pari a lire 33.810,76<sup>58</sup> che, essendo stato calcolato sulla base di una spesa complessiva presunta (lire 67.621,52) rivelatasi inferiore a quella reale (lire 68.607,05) risultò al di sotto del 50% dell'importo dei lavori eseguiti e delle spese erogate.<sup>59</sup> Per quanto riguarda il contributo provinciale, dovendo corrispondere alla metà del sussidio governativo, esso venne fissato a 16.905,30 lire, un importo che fu poi realmente erogato come emerge da un prospetto riassuntivo dei *pagamenti al Comune di Capraia per la strada di accesso al porto* compilato dalla Provincia di Genova nel 1926-28 a seguito della sopravvenuta aggregazione dell'isola a quella di Livorno.<sup>60</sup> Pertanto, essendo già state erogate, negli anni precedenti, più tranche per un totale di 14.221,41 lire,<sup>61</sup> la D.P.G. "chiuse la partita" il 17 aprile 1918 autorizzando il pagamento delle restanti 2.683,67 lire quale saldo del sussidio suppletivo. Le nuove, impellenti

richieste di pagamento da parte del municipio isolano e, soprattutto, gli ulteriori problemi interpretativi sorti fra il Comune di Capraia e la Provincia di Genova in merito all'importo effettivamente erogato a favore dell'isola, trovarono una soluzione conforme alle precedenti deliberazioni e pertanto non modificarono il quadro finanziario sinteticamente suesposto che è quindi da ritenersi "ragionevolmente" definitivo.

Con quest'ultima osservazione può dirsi terminata la cronaca degli avvenimenti relativi alla progettazione e realizzazione della rotabile comunale di accesso al porto di Capraia. Alcune semplici annotazioni finali appaiono però opportune poiché è indubbio che tutta la vicenda svilup-

*Sopp. 1909 - Pagamenti al Comune di Capraia per la strada di accesso al Porto*

|  | Residui   | Comp. B.  |
|--|-----------|-----------|
| Man. 4 Settembre 1910 L. 1172 - 1. conto | -         | 2.500,00  |
| " 19 Ottobre 1910 L. 1372 - 2. conto     | -         | 103,22    |
| " 1. " 1910 L. 1282 - 2. conto           | -         | 2.500,00  |
| " 14 " " 1360 - 3. conto                 | -         | 218,40    |
| " 5 Dicembre 1910 L. 1618 - 3. conto     | -         | 2.000,00  |
| " 22 " " 1648 - 4. conto                 | -         | 2.000,00  |
| " Marzo 1911 L. 440 - 5. conto           | 149,68    | -         |
| " 9 Ottobre " 1664 - " "                 | 121,05    | -         |
| " 21 Marzo 1912 L. 492 - " "             | 105,26    | 105,26    |
| " 29 Agosto 1911 L. 1353 - 5. conto      | -         | 4.500,00  |
| " 12 Aprile 1918 " saldo                 | 2.683,67  | -         |
|  | 2.978,66  | 13.926,68 |
|  | 2.978,66  | 9.616,18  |
|  | 13.926,68 | 7.249,23  |
|  | 16.905,30 | 16.905,30 |

A.S.P.G., foglio sparso, non datato, ma ascrivibile al periodo 1926-28, con annotazioni sui pagamenti effettuati dalla Provincia di Genova al Comune di Capraia Isola per la costruzione della nuova rotabile porto-paese.

| Progetti  | Impresa appaltatrice e andamento dei Lavori  | Spesa complessiva a preventivo                             | Spesa complessiva a consuntivo                             | Fonti di finanziamento<br>ex legge 8 luglio 1903, n. 312   |
|---|--|--|--|--|
| Progetto originario predisposto dal Regio Corpo del Genio Civile di Genova (R.C.G.C.), 1905. Approvazione Prefettura: 17.05.1907                                      | Impresa edile Burri Natale<br>Contratto: 03.10.1909<br>Consegna: 17.01.1910<br>Ultimazione: 07.08.1911   | 38.000,00<br>(lavori principali)                           |  | - Sussidio statale (Ss1)= Lire 19.000 = 38.000/2<br>- Sussidio provinciale (Sp1)= Lire 9.500= 38.000/4<br>- Fondo comunale (Fc1)= Lire 9.500 = 38.000/4  |
| Certificato di collaudo: 26.12.1911   |  |  |  |  |
| Nuovo progetto predisposto dall'ing. D. Doderò dell'Ufficio tecnico Provincia di Genova (U.T.P.G.) 1911 e adeguamenti successivi. Approvazione Prefettura: 18.09.1911 | Impresa edile Palombo G.&Messeri F.<br>Contratto: 22.03.1915<br>Consegna: 14.04.1915<br>Ultimazione: 08.10.1915<br>Certificato di collaudo: 11.06.1917 | 67.621,52<br>(lavori principali + lavori di completamento) | 68.607,05<br>(lavori principali + lavori di completamento) | - Sussidi statali (in sigla: Ss):<br>Ss1 = Lire 19.000<br>Ss2 = Lire 14.810,76 (= 67.621,52-38.000/2)<br>Totale (Ss1 + Ss2)= 33.810,76<br>- Sussidi provinciali (in sigla: Sp):<br>Sp1 = Lire 9.500<br>Sp2 = Lire 7.405,38 (= 67.621,52 - 38.000/4)<br>Totale (Sp1 + Sp2)= 16.905,38 |
| - Fondi comunali (in sigla: Fc, dato teorico):<br>Fc1 = Lire 9.500<br>Fc2 = Lire 7.405,38 (= 67.621,52 - 38.000/4)=<br>Totale (Fc1 + Fc2)= 16.905,38                  |  |  |  |  |

patasi attorno alla costruzione della nuova carreggiabile porto-paese fu particolarmente complicata: un progetto originario rivelatosi irrealizzabile, un'impresa appaltatrice su cui non si potette fare affidamento nonostante la predisposizione di un nuovo progetto, l'offerta proveniente da un'altra impresa edile, poi venuta meno causa l'insorgere di diatribe sui prezzi da applicare, l'intervento di un ulteriore appaltatore e la sospirata ultimazione dei lavori, ivi inclusi alcuni interventi assolutamente imprevisti. Tutti questi elementi, insieme alle ricorrenti lamentele per gli intoppi ed i fraintendimenti che rallentarono l'erogazione dei diversi sussidi pubblici al Comune di Capraia, dimostrano che fu necessario superare un vero e proprio percorso ad ostacoli per giungere, più o meno felicemente, alla realizzazione dell'importante opera. Ciò nondimeno, dopo circa vent'anni dal primo concreto tentativo di costruzione, l'isola di Capraia ebbe finalmente la sua prima strada rotabile modernamente concepita, seppur a fondo naturale. Si osservi che, ancora oggi, la tanto sospirata "strada comunale di accesso al porto", ormai promossa a "strada provinciale 38 di Capraia Isola (Li)", segue il vecchio tracciato risalente ai primi decenni del Novecento sebbene l'asfalto abbia da tempo sostituito la terra battuta e vi transiti persino un autobus di linea...

### c) La costruzione del nuovo cimitero comunale (1877-1880)

Il cimitero comunale di Capraia fu costruito nella seconda metà dell'Ottocento e svolge tuttora, dopo oltre un secolo di servizio, la sua funzione di luogo di sepoltura degli abitanti dell'isola. Esso fu edificato in località La Sara, poco distante dal paese, in un sito tuttora caratterizzato dalla presenza di una vasta macchia ad arbusti, al centro della quale si stagliano le forme architettoniche semplici e composte del manufatto. A proposito di tale importante opera, le carte dell'A.S.P.G. documentano, pur con qualche evidente lacuna, le principali motivazioni che presiedettero alla sua costruzione e le difficoltà che successivamente insorsero per la copertura della relativa spesa. L'edificazione di un nuovo cimitero divenne infatti essenziale nell'ultimo quarto del secolo XIX al fine di risolvere i gravi problemi igienici derivanti dall'inesistenza sull'isola di un *camposanto ad aria libera* da utilizzarsi per la sepoltura dei paesani defunti. La coeva legi-

slazione nazionale e, in particolare, il Regio decreto legge 6 settembre 1874, n. 2120, concernente il nuovo Regolamento generale sanitario, aveva del resto esplicitamente vietato le sepolture in luoghi diversi dai cimiteri, salvo alcune limitate eccezioni.<sup>1</sup> Ciononostante, a Capraia era continuata la pratica di inumare i cadaveri all'interno della chiesa conventuale di Sant'Antonio. Quest'ultima, con l'istituzione nel 1873 della colonia penale agricola, aveva però formalmente cessato di fungere da sito di tumulazione, essendo ormai stata destinata al servizio religioso per il personale della nuova casa di pena. Le autorità municipali, dovettero pertanto fronteggiare una situazione non facile poiché, nonostante la costruzione e la manutenzione dei cimiteri fossero affidate per legge ai comuni, esse non disponevano di adeguate risorse finanziarie per edificarne uno anche a Capraia. Inoltre, come emerse solo nel seguito, gli stessi amministratori continuarono ad essere intimamente convinti che quale luogo di sepoltura avesse *servito [...] già d'antica data la chiesa di Sant'Antonio senza che la salute pubblica nessun detrimento ne avesse a soffrire.*<sup>2</sup> Tuttavia, volente o nolente, a seguito dell'intervento del prefetto, il Consiglio comunale di Capraia, riunitosi in seduta il 20 maggio 1877, prese nozione di un progetto di costruzione di un nuovo cimitero già predisposto, su precedente sollecitazione prefettizia, dall'ing. P. Galliani del R.C.G.C., comportante una spesa di 5.500 lire e, conformemente alle volontà governative, decise di procedere alla sua realizzazione con la massima urgenza. A causa della cronica indisponibilità di risorse finanziarie, il Comune non poté tuttavia impegnarsi a sostenere interamente le spese di costruzione del cimitero limitandosi a stanziare una somma pari ad un terzo dell'importo preventivato e a richiedere il concorso finanziario del Governo e della Provincia di Genova per la copertura della spesa residua. Significativamente, nel motivare alla Prefettura la propria domanda di finanziamento al Governo, il Comune di Capraia sottolineò che nel nuovo cimitero sarebbero stati sepolti anche i carcerati della locale colonia penale agricola, dipendente dal Ministero dell'Interno, tanto da rendere plausibile, se non doverosa, la concessione di un apposito sussidio statale per la realizzazione dell'opera. Il 28 luglio (1877) la Giunta municipale di Capraia, rilevato che la costruzione del cimitero era ritenuta assolutamente necessaria e da realizzarsi con

urgenza *causa il tassativo disposto del Regolamento generale sanitario,*<sup>3</sup> decise di inviare al prefetto presidente una formale richiesta di finanziamento sottoforma di un largo sussidio resosi necessario, a parere degli amministratori locali, non solo a causa della pochezza dei mezzi a loro disposizione, ma stante pure l'evidente impossibilità di costituire un consorzio ad hoc con altri municipi vicini.<sup>4</sup> Il 3 agosto (1877) il sindaco di Capraia inviò inoltre una lettera al consigliere provinciale S. Castagnola, con l'obiettivo di ottenerne l'appoggio per meglio patrocinare, in seno alla stessa assemblea consiliare, la concessione del prezioso finanziamento.<sup>5</sup>

Il prefetto, da parte sua, in una nota compilata il successivo 13 agosto (1877) ed indirizzata al Consiglio provinciale di Genova, riassume tutta la vicenda a partire dall'intervento del Ministero degli Interni nel 1874, quando, a seguito dell'entrata in vigore del nuovo Regolamento generale Sanitario, esso aveva disposto la cessazione delle inumazioni di cadaveri nella chiesa di Sant'Antonio. Allo scopo di tutelare la salute pubblica e, particolarmente, quella del personale della vicina casa di pena, il prefetto



Capraia Isola, il cimitero comunale (secolo XIX) dalla strada di accesso, 2003.



aveva affidato ad un ingegnere del Genio Civile la progettazione di un nuovo cimitero da edificarsi sull'isola. Pertanto, egli osservò che, essendosi ormai da tempo conclusa la fase di redazione ed approvazione del progetto, i lavori avrebbero potuto essere iniziati da tempo se il Comune di Capraia non si fosse malauguratamente trovato in ristrettezze finanziarie. Egli prese poi atto della decisione assunta dal Consiglio comunale con delibera del 20 luglio (1877) di richiedere dei sussidi alla Provincia (per un terzo della spesa preventivata) ed allo Stato (per lo stesso importo) ai fini del finanziamento dell'opera e giudicò che tale domanda di contribuzione, dati i motivi posti alla sua base, fosse veramente degna *di favorevole accogliamento*.<sup>6</sup> Il prefetto esprime infine al Consiglio provinciale le più vive raccomandazioni affinché esso fornisca al Comune di Capraia l'aiuto da questi invocato ed allo scopo trasmise al Consiglio un prospetto finanziario ed una copia del progetto dell'opera.<sup>7</sup> I lavori di costruzione del cimitero iniziarono certamente di lì a poco anche se le carenze di carattere documentale riscontrate nel corso delle ricerche svolte presso l'A.S.P.G. non consentono di fissare una data precisa per il loro avvio. Stante tale carenza documentaria, una notevole importanza assume la deliberazione approvata in data 18 maggio 1880 dal Consiglio comunale di Capraia contenente una vera e propria sintesi retrospettiva della vicenda colmando, almeno parzialmente, il lamentato deficit informativo. Il testo di quel provvedimento consente infatti di riscontrare una volta di più le motivazioni che avevano presieduto alla costruzione del nuovo cimitero, ma soprattutto di apprendere altre preziose notizie sull'andamento dei lavori. Al momento dell'adozione della deliberazione consiliare, il cimitero comunale era infatti quasi terminato, ma il pagamento delle spese di costruzione, che in corso d'opera erano salite a complessive 7401,34 lire rispetto alle 5.500 preventivate, era avvenuto solo in parte, mediante il versamento (presumibilmente a favore dell'impresa appaltatrice dei lavori) di una prima rata di 2.467,12 lire, di cui 1.750 provenienti da sussidi nel frattempo concessi dalla Provincia di Genova. Il restante debito, di importo pari a 4.934,22 lire, non poteva però essere certamente estinto dal solo Comune di Capraia a causa della strutturale fragilità delle sue finanze, per cui, scartata l'ipotesi irrealistica di contrarre un mutuo, l'unica soluzione

praticabile parve al Comune consistere nel ricorso a nuovi contributi provinciali.<sup>8</sup> Ad aggravare la situazione concorse peraltro la latitanza del Ministero degli Interni che, a differenza della Provincia, non aveva sino a quel momento erogato alcun contributo al Comune di Capraia provocando in tal modo un profondo malumore fra gli amministratori locali. Essi, come già detto, ritenevano infatti che, per elementari ragioni di equità e giustizia, il Governo dovesse partecipare alle spese di costruzione di un cimitero comunale ove sarebbero stati sepolti anche i condannati della colonia penale agricola. Con riferimento a quest'ultimo aspetto, i rappresentanti municipali osservarono inoltre che, proprio al fine di consentire l'inumazione dei cadaveri dei detenuti, al tempo numericamente pari a circa la metà dell'intera popolazione dell'isola, si era provveduto ad ampliare il cimitero con un'inevitabile aumento dei suoi costi di costruzione. Per di più, nei penitenziari del vicino arcipelago toscano, laddove non esistevano autonome municipalità, come nelle isole di Gorgona e Pianosa, lo Stato aveva dovuto edificarvi altrettanti cimiteri esclusivamente con propri fondi, mentre, lamentarono i rappresentanti capraiesi, lo stesso Stato era stato [...] *sempre sordo alle giuste domande di Capraia, e mentre furono dati sussidi a tanti comuni per cimiteri, niente a Capraia fu concesso, che in più misere condizioni si trova[va] e che pure maggiore bisogno ne aveva*.<sup>9</sup> Data l'incertezza sugli esiti di tale protesta presso le autorità governative, al Comune di Capraia, bisognoso più che mai di ulteriori fondi, non rimase altro da fare che rivolgersi nuovamente al Consiglio provinciale al quale venne richiesto *per l'ultima volta di accordare [un] altro sussidio* facendo particolare affidamento sui vincoli di sudditanza ed affetto che erano sempre esistiti fra l'isola ed il suo capoluogo.<sup>10</sup> Copia della delibera contenente tale accorata domanda di aiuto fu poi inviata anche al presidente del Consiglio provinciale A. Podestà affinché egli potesse a sua volta perorare in prima persona la domanda di sussidio.<sup>11</sup> Da alcuni verbali di sedute della D.P.G. riguardanti la concessione di contributi provinciali, è provato che la Provincia di Genova abbia erogato al Comune di Capraia un ulteriore contributo di 250 lire per la realizzazione del cimitero a valere sul proprio esercizio finanziario 1881. Tuttavia, risulta ancora impossibile stabilire, in questa sede, se la richiesta del 1880 fu veramente accolta o per quanto



Capraia Isola, il cimitero comunale (secolo XIX), panoramica da sud-ovest, 2003.

tempo tale elargizione fu ripetuta o quali eventuali diverse misure siano state adottate nei mesi (o anni) seguenti dalla stessa Provincia o dallo Stato per ovviare, anche in questo caso, alla carenza di risorse finanziarie sofferta dal municipio isolano. Pertanto, soltanto la consultazione di altro materiale eventualmente conservato presso l'A.S.P.G. (o altrove) potrebbe forse colmare questa spiacevole lacuna.

*d) Il "servizio sanitario" sull'isola: una storia complicata (1861-1902)*

La scarsa disponibilità di risorse finanziarie sofferta dal Comune di Capraia durante i primi decenni post unitari traspare anche dagli sviluppi dell'intricata vicenda riguardante il finanziamento del locale servizio di assistenza sanitaria pubblica. Le carte a disposizione, relative ad un periodo compreso tra il 1861 ed il 1902, documentano infatti una situazione di costante difficoltà a sostenere i costi connessi alla prestazione di tale attività a causa delle precarie condizioni delle finanze municipali. L'insufficienza di fondi, peraltro non sempre quantitativamente stimabile con precisione, costrinse infatti il Comune di Capraia a rinunciare per lungo tem-

po alla presenza di un medico condotto sull'isola e, anche quando tale disponibilità fu in qualche modo assicurata, dovettero essere inoltrate alla Provincia numerose richieste di sussidio per la copertura delle relative spese. Purtroppo, a causa della cronologia discontinua delle fonti consultate, le vicende inerenti il presidio sanitario di Capraia possono essere ricostruite solo in parte. Ciò si traduce, come vedremo, nell'impossibilità di certificare la presenza continuativa di una condotta medica sull'isola per il periodo qui considerato. Le prime notizie in tal senso risalgono comunque al 1861 (più precisamente al 10 maggio di quell'anno), quando P. Magenta, vicegovernatore della Provincia, scrisse al sindaco di Capraia per informarlo che, viste le misere condizioni in cui versava l'isola, il Ministero dell'Interno aveva deciso di sostenere in via straordinaria le spese relative all'invio e alla permanenza a Capraia di un medico chirurgo civile, sebbene per un solo anno e col concorso finanziario della stessa Provincia. L'ufficiale sanitario già presente sull'isola era infatti in attesa di trasferimento a seguito del ritiro del distacco dei fanti di marina "Real Navi" in cui egli stesso era inquadrato. Il Ministero dell'Interno aveva però dichiarato che in futuro a tale spesa avrebbe dovuto provvedere la sola Provincia di Genova. Il vicegovernatore, da parte sua, comunicò al sindaco di Capraia la propria volontà di proseguire nella ricerca di un medico civile per la condotta sanitaria dell'isola confidando nella procrastinazione della partenza di quello militare in virtù degli accordi già intercorsi fra lo stesso Ministero dell'Interno e quello della Marina Militare.<sup>1</sup> A meno di un anno dalla redazione della nota del vicegovernatore, anche il Ministero delle Finanze intervenne nella questione concentrando la propria attenzione sui rischi sanitari corsi dal personale della Manifattura Tabacchi (presente sull'isola dal 1838). Denunciando la mancanza di personale medico fisso in Capraia, esso rilevò come tale lacuna, stante la notevole diffusione sull'isola di "febbri reumatiche", risultasse particolarmente dannosa sia per gli operai delle gabelle (ossia del sigarificio) che per la popolazione del luogo (costretta a recarsi in terraferma per farsi curare) per non parlare dei rischi corsi dai soldati del presidio. Allo scopo di ovviare a tale problema, il Ministero delle Finanze propose a quello degli Interni di suddividere la spesa per lo stipendio di un sanitario in tre quote di eguale importo da porsi

rispettivamente, a proprio carico, a carico del Ministero della Marina (con cui già sussisteva una pre-intesa) e a carico del Comune di Capraia.<sup>2</sup> La proposta, tuttavia, non sembra aver avuto alcun seguito, a giudicare almeno dalla totale mancanza di successivi riscontri documentali. D'altra parte, il municipio isolano non era assolutamente in grado di poter accogliere tale suggerimento, come risulta dal testo di una relazione all'uopo predisposta da una speciale Commissione municipale. In tale documento, risalente al 27 luglio 1862, la Commissione denunciò la grave situazione economica e sociale in cui si trovava l'isola, contrassegnata dalla scarsa rilevanza delle attività commerciali ed industriali e dal protrarsi di una forte crisi dell'agricoltura dovuta alla diffusione, a partire dal 1850, di un pericoloso fungo parassita, la "crittogama dei vigneti", sovrappostasi al già conclamato isterilimento dei terreni agricoli e dei pascoli comunali. Inoltre, il rapporto evidenziò l'inesistenza di reali alternative d'impiego per la popolazione locale e la conseguente emigrazione forzata di molti capraiesi posto che le uniche e sporadiche occasioni di lavoro, ad eccezione del sigarificio (presso cui lavoravano circa cento addetti, in stragrande maggioranza donne), erano offerte soltanto *dallo incerto e scarsissimo prodotto della pesca* o da ingaggi occasionali. Pertanto, secondo la Commissione, al fine di contribuire alla spesa per il servizio medico, il Comune avrebbe dovuto istituire un'imposta specifica sui soli residenti ch'erano tuttavia giudicati *indigenti* e perdipiù già sottoposti ad altri prelievi fiscali su fabbricati e ricchezza mobile. Data la povertà sofferta dalla popolazione, tale misura fu giudicata del tutto impraticabile per cui la Commissione municipale concluse la sua relazione suggerendo al Consiglio comunale di richiedere al Ministero degli Interni la dispensa dal concorso nel pagamento dello stipendio del medico, tanto più che sino ad allora, sostenevano i commissari, *siffatto stipendio sarebbe stato [...] dal Governo medesimo generosamente corrisposto*.<sup>3</sup> In attesa di una risoluzione "definitiva" della questione, sull'isola continuò così ad operare un ufficiale medico della Marina Militare, come prova da una nota del Ministero dell'Interno risalente al 16 maggio 1863 indirizzata al prefetto della Provincia di Genova.<sup>4</sup> I ministeri interessati e la stessa Prefettura di Genova continuarono tuttavia a fare pressioni sul Comune di Capraia affinché quest'ultimo provvedesse a proprie

spese al servizio medico,<sup>5</sup> ma alle loro insistenze, il sindaco, replicò il 10 giugno (1863) denunciando nuovamente la *deplorabilissima condizione* della comunità locale che non consentiva di sottoporre i capraiesi ad ulteriori tassazioni benché finalizzate a garantire loro l'assistenza sanitaria. Di conseguenza, il primo cittadino di Capraia richiese al prefetto l'esonero dal pagamento di 1/3 dello stipendio del medico da inviarsi sull'isola, confidando nella comprensione del Governo circa la garanzia di una qualche forma di assistenza sanitaria per i malati e gli infermi del luogo.<sup>6</sup> Data la peculiarità della situazione, anche il prefetto, nel riferire al Ministero dell'Interno, le richieste avanzate dal Comune di Capraia non poté tacere *le condizioni veramente eccezionali* in cui esso si trovava ad operare.<sup>7</sup> Il Ministero riteneva però che il servizio medico avesse carattere meramente comunale e che pertanto esso non dovesse essere finanziato con fondi statali. Tuttavia, preso atto di alcune affermazioni del sindaco di Capraia secondo cui *fino dall'anno 1861 intervenne qualche deliberazione perché concorresse la Provincia in detta spesa*, venne suggerito al prefetto di svolgere un'apposita indagine allo scopo di verificare la praticabilità di un intervento dell'Amministrazione provinciale.<sup>8</sup> Di lì a poco, il prefetto rispose al Ministero riferendo in primo luogo sulle vicissitudini del presidio sanitario sull'isola. Egli notò che già il 5 maggio 1861, prima ancora, quindi, dell'intervento del vicegovernatore Magenta, il Ministero dell'Interno aveva incaricato la Prefettura di provvedere, *col maggior risparmio possibile*, all'invio a Capraia di un medico civile allo scopo di rilevarne per un anno quello in servizio presso il distaccamento "Real Navi". Nella stessa occasione il Ministero aveva disposto che il Consiglio provinciale assumesse parzialmente su di sé la spesa del servizio medico per il 1861 ed interamente per gli anni successivi. Tuttavia, le accurate ricerche svolte per l'individuazione di un medico *il quale volesse andare a prestare l'opera sua in quell'isola*, non avevano sortito alcun esito ed il prefetto ne aveva dato puntualmente comunicazione al Ministero dell'Interno con una nota risalente al 3 ottobre 1861. Lo stesso Consiglio provinciale aveva poi respinto a larga maggioranza la proposta ministeriale di assumersi l'obbligo di provvedere allo stipendio del medico condotto in quanto tale onere non figurava fra quelli di competenza provinciale, ma piuttosto fra quelli a cui avrebbe

dovuto far fronte lo Stato *a servizio del quale si trova[va]no una gran parte di quei comunisti in qualità di marinai*. Al termine della sua ricostruzione, il prefetto sottolineò che le difficoltà incontrate nel reperimento di un sanitario da inviarsi a Capraia derivavano principalmente dalla posizione geografica dell'isola e dalle ristrettezze finanziarie sofferte dalla sua municipalità. Egli comunicò comunque al Ministero la propria intenzione di intervenire sullo stesso Consiglio provinciale, in procinto di riunirsi, allo scopo di interessarlo nuovamente della questione, ma non mancò, nel contempo, di invocare l'aiuto del Governo affinché *la misera popolazione capraiese non fosse completamente privata dell'assistenza sanitaria*.<sup>9</sup> Il Ministero dell'Interno finì così per promuovere una soluzione puramente temporanea, chiedendo al Ministero della Marina Militare di prorogare ancora la permanenza a Capraia di un proprio ufficiale medico in attesa di successive determinazioni da parte del Consiglio provinciale. La Marina Militare assentì a tale richiesta facendo tuttavia notare che il regime di proroga avrebbe dovuto cessare quanto prima possibile.<sup>10</sup> Trascorsi alcuni anni, la legge di unificazione amministrativa del Regno d'Italia del 1865 stabilì chiaramente che tra le spese comunali obbligatorie dovessero comprendersi anche quelle *pel servizio sanitario di medici chirurghi e levatrici pei poveri, in quanto non sia a quello provvisto da istituzioni particolari*.<sup>11</sup> Nonostante tale disposizione, è assodato che gli abitanti dell'isola siano rimasti per alcuni anni privi di assistenza sanitaria proprio a causa delle cattive condizioni delle finanze comunali. Ancora in data 23 marzo 1867, la Giunta municipale di Capraia rimarcò infatti *che il Comune per la sua squallida condizione non [aveva] mai potuto istituire e stipendiare un medico in condotta, il quale prima [d'allora aveva necessitato] non poco, perché gravi circostanze [avevano chiesto] l'aiuto dell'arte salutare medico-chirurgica, ed al quale vi si [difettava] ancora*.<sup>12</sup> Malgrado la di poco successiva (e purtroppo, non ben documentabile), istituzione dell'auspicata condotta medica, le questioni sorte attorno al suo finanziamento continuarono a creare notevoli tensioni: già nel 1871 (13 aprile) il Consiglio comunale di Capraia deliberò di richiedere alla Provincia un sussidio annuo "non inferiore" a lire 500 per retribuire il medico chirurgo A.M. Desimoni, da alcuni anni titolare del locale servizio sanitario. Prima d'allora, il Comune lo

aveva stipendiato attraverso il ricorso a sottoscrizioni volontarie fra gli abitanti dell'isola (!), ma il ricavato delle collette, rivelatosi generoso nel 1870 (pari ad 800 lire), era risultato largamente insufficiente nell'anno successivo (soltanto 500 lire). Ciò rese necessario rivolgere alla Provincia una richiesta di contribuzione annua a tale spesa, al fine di ottenere un sussidio con il quale si sarebbero periodicamente integrate le somme offerte dai privati per il pagamento dell'*assegnamento* riconosciuto al dottor Desimoni (il cui compenso era formato dallo stipendio vero e proprio di lire 1.000 oltre all'importo della *pigione d'alloggio*). A tale proposito, il testo della deliberazione comunale del 13 aprile (1871) fornisce un'importante precisazione documentando come già in passato (...*come in altra volta fece...*) la Provincia avesse concesso contributi per il servizio medico malgrado la povertà degli abitanti fosse stata meno accentuata.<sup>13</sup> Pochi giorni appresso, (20 aprile 1871), il sindaco G. Solari provvide ad inviare al prefetto copia della delibera in questione pregandolo di sottoporla alla benevola attenzione del Consiglio provinciale.<sup>14</sup> Quest'ultimo, provvidenzialmente, accolse tale richiesta cosicché negli anni 1872 e 1873 venne effettivamente corrisposto al Comune di Capraia un contributo provinciale di 500 lire per la cura gratuita dei residenti. Nel corso del 1873, tuttavia, sorsero notevoli complicazioni. Il 7 agosto di quell'anno il nuovo sindaco E. Germini richiese al prefetto di Genova l'emissione anticipata *dell'assegno provinciale concesso al Comune pel servizio medico [...] dell'esercizio 1873* al fine di consentire al dottor C. Ravelli, medico dell'allora istituenda colonia penale agricola, l'acquisto di una partita di ferri chirurgici *al sommo necessari ad una parte dell'arte salutare*.<sup>15</sup> Ma in tale occasione, il Comune, ch'era purtroppo impossibilitato ad anticipare la somma richiesta per scarsità di mezzi propri, si imbatté nel diniego provinciale, o meglio, nella disponibilità del prefetto a finanziare la spesa solo previa estinzione del debito contratto nel 1872-73 con la Provincia per il mantenimento dei fanciulli abbandonati, i cosiddetti "esposti". Nella sua risposta del 13 agosto (1873), il prefetto dichiarò infatti la propria contrarietà a corrispondere il sussidio provinciale senza che il Comune di Capraia avesse prima provveduto a saldare il proprio debito per *il servizio degli esposti*.<sup>16</sup> Il 29 agosto (1873) il sindaco replicò al prefetto facendogli notare che il Comune di

Capraia avrebbe provveduto a regolare tale pendenza utilizzando i sussidi provinciali introitati nel 1869-73 per la manutenzione del fanale portuale se fossero state prima rese note le valutazioni prefettizie sull'*esenzione o la diminuzione di tale imposta o contributo per concorso nella spesa* dei piccoli orfani già sollecitati in una delibera del Consiglio comunale risalente al 25 maggio (1873).<sup>17</sup> Tale vertenza ebbe, come vedremo a breve, delle pesanti ripercussioni sui rapporti fra il Comune di Capraia ed il personale sanitario presente sull'isola. Alcuni mesi dopo (9 ottobre 1873), fu il dottor Ravelli a scrivere al sindaco per chiedergli di essere pagato per le cure mediche prestate alla popolazione di Capraia nell'agosto e settembre (1873) e di essere in futuro retribuito con cadenza mensile.<sup>18</sup> Mostrando di condividere i contenuti di tale missiva, il sindaco E. Germi si affrettò ad inviare alla Prefettura la lettera del Ravelli del quale volle evidenziare *l'opera prestata con affetto e sollecitudine* a beneficio della popolazione dell'isola.<sup>19</sup> Tuttavia, prima di rispondere al dottore, il prefetto presidente volle replicare direttamente al sindaco di Capraia ribadendogli la propria intenzione di non pagare alcun sussidio (ivi compreso quello per il servizio medico, indispensabile per retribuire il Ravelli!), se il municipio capraiese non avesse prima saldato il debito arretrato relativo al "servizio degli esposti".<sup>20</sup> Il 27 novembre (1873) il dottor Ravelli, spazientitosi per il prolungato silenzio prefettizio in merito alla sua richiesta retributiva, scrisse nuovamente al sindaco di Capraia dicendosi addolorato ed umiliato da tale atteggiamento e lamentando di aver già sostenuto un'ingente spesa per l'acquisto di medicinali senza aver ottenuto alcun rimborso dalla Prefettura.<sup>21</sup> Il giorno stesso (27 novembre 1873), il sindaco isolano scrisse al prefetto pregandolo di disporre almeno la concessione di un sussidio di 250 lire per la copertura delle spese della condotta medica esercitata nel secondo semestre 1873.<sup>22</sup> Alcuni giorni dopo, il prefetto presidente chiarì per l'ennesima volta al sindaco E. Germi che la Deputazione non avrebbe provveduto al trasferimento al Comune di Capraia dell'intero sussidio per il servizio medico se il municipio non avesse prima emesso un *mandato di pagamento per la somma dovuta in conto mantenimento esposti 1873 e retro di lire 683,55*,<sup>23</sup> non fornendo peraltro alcun chiarimento al Comune circa l'invocata riduzione della spesa per l'infanzia abbandonata. A questo

punto della vicenda, le carte consultate documentano l'intervento di alti funzionari del Ministero dell'Interno i quali, col presumibile scopo di tutelare le posizioni, soprattutto finanziarie dello Stato, interloquirono a più riprese con i vari protagonisti della "querelle" cercando di favorire lo sblocco di diverse situazioni critiche. Il 5 febbraio 1874 fu il direttore generale delle carceri ad inviare alla Prefettura di Genova una nota riguardante una richiesta di aumento di stipendio inoltrata al Ministero dal dottor Ravelli *essendosi il Consiglio provinciale di Genova rifiutato di corrispondergli il promesso sussidio di lire 500 fino a quando il Comune di Capraia non avesse interamente pagato il suo debito per il servizio degli esposti*. Si tratta di una lettera di un certo interesse poiché contiene alcuni riferimenti all'attività svolta a Capraia dal dottor Ravelli, il quale, dopo essere stato assunto dal Ministero dell'Interno e trasferito sull'isola, aveva iniziato a prestare assistenza sanitaria agli abitanti del Comune prima ancora che lo stabilimento penale fosse effettivamente aperto. La nota dell'alto funzionario ministeriale aveva lo scopo di influenzare il prefetto affinché la Provincia concedesse finalmente al Comune il sussidio per l'esercizio della condotta medica in modo tale da evitare che l'aumento di stipendio richiesto dal sanitario (da 1.400 a 1.800 lire annue) dovesse essere pagato, come da originario impegno assunto dallo stesso Governo, mediante il solo impiego di risorse statali. Un altro elemento degno di nota presente nella missiva è costituito dall'auspicio che il direttore volle esternare affinché gli interessi di Stato, Provincia e Comune convergessero nel rendere più agevole possibile l'impianto dello stabilimento penale visti i vantaggi (rivelatisi invece effimeri) che, a suo giudizio, ne sarebbero derivati alla comunità locale proprio a partire dalla stabile presenza di un medico chirurgo sull'isola.<sup>24</sup> In qualche modo, l'intervento ministeriale fu (forse) decisivo in quanto il 16 marzo (1874) il prefetto presidente rispose al Ministero dell'Interno comunicando ai suoi superiori che il Comune di Capraia, a seguito di ripetute sollecitazioni, aveva finalmente provveduto ad estinguere il debito contratto con la Provincia per la quota di concorso nella spesa di mantenimento degli "esposti" e che pertanto la D.P.G. aveva autorizzato il pagamento allo stesso Comune dei sussidi stanziati nel 1873 per il servizio medico e per il fanale del porto. Egli chiosò la sua lettera esprimendo l'au-

spicio che il Comune di Capraia avesse già provveduto a tacitare *i giusti reclami del cavalier dottor Ravelli soddisfandolo di quanto andava creditore*.<sup>25</sup> Analoghi problemi di carattere finanziario si manifestarono anche l'anno successivo: l'11 aprile (1874) ed il 14 luglio (1874) il direttore generale delle carceri scrisse nuovamente alla Prefettura poiché il dottor Ravelli si era un'altra volta rivolto al Ministero dell'Interno affermando che il Consiglio provinciale aveva deciso di sopprimere, a partire dal 1874, l'assegno annuo di 500 lire al Comune di Capraia per lo svolgimento del servizio sanitario. Il direttore chiese pertanto al prefetto se la soppressione del sussidio fosse stata effettivamente deliberata e quali fossero, in caso affermativo, i motivi adottati per tale decisione e le iniziative assunte dallo stesso prefetto a tutela dell'Amministrazione centrale.<sup>26</sup> Il prefetto girò la nota del direttore generale alla D.P.G. affinché questa gli fornisse i chiarimenti richiesti dall'alto burocrate ministeriale.<sup>27</sup> Con lettera del 22 agosto (1874), la D.P.G. replicò duramente al prefetto facendogli notare che, avendo il Governo nazionale destinato a proprie spese in quell'isola un sanitario presso la colonia penale, essa aveva ritenuto di non dover più corrispondere al Comune di Capraia l'annuo sussidio di 500 lire per il servizio medico locale. La lettera della Deputazione si apriva con un chiaro monito: vi si affermava infatti che *il Comune di Capraia [concorresse] nel pagamento delle spese provinciali per la somma di lire 190 circa annue* ossia in una quantità che veniva implicitamente considerata irrisoria. Nella parte finale della lettera si faceva inoltre notare che la richiesta di sussidio per il servizio sanitario non poteva che essere respinta *tanto più che [gravitava] tuttavia in sul bilancio provinciale un sussidio annuo di lire 300 pel mantenimento del fanale in quel porto*.<sup>28</sup> La controreplica prefettizia giunse soltanto il 2 ottobre (1874), quando, dopo aver informato i suoi superiori circa le drastiche intenzioni della Provincia di Genova, il rappresentante del Governo compilò una nota nella quale riassunse le posizioni assunte dal Ministero dell'Interno nell'intera vicenda del servizio medico. Avendo affidato al Ravelli l'incarico di sanitario della colonia penale agricola di Capraia, lo stesso Ministero aveva altresì fissato un compenso a suo favore di 1.400 lire incrementabili a 1.800 *qualora la Provincia non gli avesse corrisposto l'annua retribuzione di lire 500 stabilita in bilancio per la cura dei*

*poveri infermi*. Pertanto, se la D.P.G. avesse persistito nel suo rifiuto di contribuire al pagamento dello stipendio del medico, il Ministero avrebbe aumentato, secondo i precedenti accordi, la sua retribuzione sino a 1.800 lire. Il Governo, riteneva tuttavia che il diniego provinciale, implicando comunque una decurtazione di stipendio pari a 100 lire (1.800 lire contro le "promesse" 1.900), determinasse il venir meno dell'obbligo, per lo stesso dottor Ravelli, di soddisfare le pur frequenti *richieste dei comunisti infermi*. Il prefetto non mancò quindi di sottolineare i gravissimi disagi che sarebbero potuti derivare agli isolani indigenti dalla scomparsa di ogni forma di assistenza medica gratuita. Per tali ragioni egli rivolse alla D.P.G. un pressante invito a riesaminare la propria posizione e a garantire il servizio medico ai capraiesi attraverso l'impiego di fondi del proprio bilancio, almeno fino a che il Comune non fosse stato in grado di sostenere tale onere colle proprie risorse.<sup>29</sup> Poco dopo (19 ottobre 1874) il prefetto riscrisse alla D.P.G. per trasmettere un'ulteriore copia di una nuova istanza presentata dal Ravelli allo scopo di *vedere ben definita la sua posizione*.<sup>30</sup> Nello stesso mese di ottobre il rappresentante del Governo inviò alla Deputazione altre missive allo scopo di ottenere un chiarimento circa le intenzioni della Provincia *a riguardo del ripristinamento in bilancio del fondo di sussidio pel mantenimento del medico nell'isola di Capraia*, dal momento che era diventato necessario adottare urgentemente dei provvedimenti per assicurare il servizio medico a causa delle dimissioni nel frattempo definitivamente rassegnate dallo stesso dottor Ravelli. Questi, ormai in procinto di prendere servizio nell'Esercito, si era fatto sostituire dal dottor L. Menchi, il quale, essendo di *avanzata età e di poca abilità*, non sembrava però in grado di soddisfare compiutamente a tutte le esigenze del locale servizio sanitario.<sup>31</sup> Un'ennesima richiesta di chiarimenti alla Deputazione venne inoltrata con nota prefettizia del 20 novembre (1874) con la quale s'invitava la Provincia a dare una risposta in ordine al mantenimento nel proprio bilancio del sussidio in questione.<sup>32</sup> Finalmente, il 26 novembre (1874), la Deputazione deliberò di assegnare al Comune un sussidio di 400 lire per la condotta medica del 1874,<sup>33</sup> ma avendo ben cura di specificare che tale decisione non avrebbe avuto alcun *tratto di conseguenza pel tempo avvenire*.<sup>34</sup> Evidentemente, le insistenze del Ministero

dell'Interno unite alla manifesta incapacità del Comune di Capraia a provvedere in proprio all'assistenza medica ai suoi poveri infermi in mancanza di un sussidio provinciale, convinsero la Deputazione a concedere tale provvidenza, seppure a titolo di una tantum. Sull'onda di tale risultato, il Comune di Capraia ripresentò domanda di sussidio anche l'anno seguente (1875) chiedendo al Consiglio provinciale la riammissione al bilancio (quello del 1876) del contributo di 500 lire già concesso negli anni 1872 e 1873. In quel caso, tuttavia, non sembra che vi sia stato, documenti alla mano, alcun finanziamento a beneficio del Comune nonostante non mancassero solidi argomenti: cronica mancanza di risorse proprie, ulteriori passività derivanti dalle spese di alloggio delle truppe di linea inviate a presidio della colonia penale agricola, pagamento degli interessi sui mutui stipulati, debiti col Governo, etc.<sup>35</sup> Purtroppo, nessun dato certo è disponibile per gli anni immediatamente successivi al 1875. Soltanto dal 1882 in avanti, le carte conservate presso l'A.S.P.G. consentono di accertare, stavolta con una certa regolarità e precisione, la provvidenziale corresponsione al Comune di Capraia di un sussidio provinciale per il servizio medico. Più precisamente, dallo spoglio di tali atti risulta che negli anni (da intendersi quali esercizi finanziari) 1882, 1883, 1884, 1885, 1891, 1892, 1893 e 1894, la D.P.G., previa presentazione di apposita domanda, deliberò a beneficio del Comune un sussidio di 500 lire per il pagamento della spesa del servizio medico, traendo ogni volta tali risorse dal fondo residui del bilancio provinciale. Questa procedura fu sicuramente seguita sino al 1894. Un successivo mutamento della normativa nazionale sui tributi locali comportò, tuttavia, un radicale mutamento della situazione e, disgraziatamente, una significativa penalizzazione per la popolazione dell'isola. Con l'entrata in vigore della legge 23 luglio 1894, n. 340 recante nuove disposizioni sulle sovrimposte comunali e provinciali,<sup>36</sup> la Provincia di Genova si vide infatti costretta a depennare dal progetto di bilancio per l'esercizio finanziario 1895 il sussidio di 500 lire per la condotta medica sull'isola. Pur esprimendo al sindaco A. Tomei il proprio rincrescimento per la misura adottata, il presidente della D.P.G. non poté che prendere mestamente atto del contenuto della nuova legge, la quale, attraverso disincentivi di tipo fiscale, impediva di fatto a comuni e province di conti-

nuare a sostenere spese facoltative.<sup>37</sup> Naturalmente la reazione del sindaco di Capraia fu di grande sconcerto e preoccupazione poiché la situazione delle finanze comunali, già di per sé abitualmente precaria, si era nel mentre ulteriormente aggravata, a parere del primo cittadino, a seguito di varie vicende: dal ridimensionamento della colonia penale agricola all'abolizione del dazio statale sulle farine per finire colla soppressione del sussidio statale (di 440 lire) per la scuola del paese. Egli supplicò pertanto la Provincia affinché concedesse il sussidio per il servizio medico sotto altro titolo (ad esempio per la scuola comunale), in modo da poter ottenere anche nel futuro lo stesso contributo *dato da molti anni per il servizio sanitario*.<sup>38</sup> Ma la D.P.G. deliberò di non poter accogliere, allo stato degli atti, la domanda del Comune dichiarandosi impossibilitata a derogare a norme giudicate particolarmente tassative. Con la nuova legge – si sosteneva – Comuni e Province non avrebbero più potuto stanziare risorse finanziarie per spese facoltative come quella per la condotta medica di Capraia. Anche se, a dire il vero, nella relazione preliminare stesa dall'Ufficio amministrativo della Deputazione le motivazioni del diniego appaiono più generiche in quanto riferite all'inesistenza *di fondi per sussidi in genere ai comuni bisognosi di aiuto* nell'approvando bilancio provinciale dell'esercizio 1895.<sup>39</sup> Ciò non di meno; la decisione avversa della D.P.G. venne notificata al sindaco di Capraia il 22 novembre (1894).<sup>40</sup> Restava comunque da riscuotere l'importo (sempre pari a lire 500) del sussidio del 1894, per cui, con nota del 4 febbraio 1895, il sindaco Tomei chiese alla Provincia di procedere all'emissione del relativo mandato di pagamento,<sup>41</sup> cosa che avvenne alcuni giorni dopo. Con deliberazione del 14 febbraio 1895 la D.P.G. dispose infatti l'elargizione della somma richiesta ch'era ancora disponibile tra le somme stanziare nel bilancio provinciale del 1894.<sup>42</sup> Com'è intuibile, la radiazione dal bilancio provinciale del contributo annuo per la condotta medica impressionò negativamente gli amministratori dell'isola i quali si videro costretti, negli anni a seguire, a richiedere ripetutamente alla Provincia la concessione di sussidi straordinari. A conferma di ciò, basti ricordare che già nel 1898, la Giunta comunale rivolse al Consiglio provinciale un nuovo, disperato appello volto ad ottenere un sussidio "omnibus" di complessive lire 1.600 per poter sovvenzionare una serie di pubblici servi-

zi ivi compreso quello prestato sull'isola dal medico condotto. In tale occasione, gli amministratori capraiesi denunciarono l'esistenza di un vero e proprio stato di dissesto della finanza comunale principalmente causato dal ridimensionamento della colonia penale agricola e dalla conseguente diminuzione e scarsità delle rendite comunali (in primis, il dazio di consumo), nonché dall'irrelevanza delle altre entrate tributarie municipali (tassa di pascolo, sovrimposta fondiaria). Il documento è per molti aspetti emblematico della dura realtà capraiese di quel tempo: da esso traspaiono lo scoramento per una difficile situazione finanziaria ed il timore del venir meno delle condizioni minime necessarie per la preservazione dell'autonomia amministrativa (deficit di bilancio, sospensione dei servizi pubblici comunali, etc.), ma anche un'ammirevole volontà di reagire a tale pesante realtà attraverso istanze, ricorsi, suppliche, etc. rivolte sia al Governo nazionale, ai fini del potenziamento della colonia penale agricola, sia all'Amministrazione provinciale, cui venivano soprattutto richiesti interventi di sostegno finanziario.<sup>43</sup> Dato che negli anni precedenti la Provincia aveva elargito svariati contributi a favore del Comune di Capraia per la costruzione del cimitero, per l'illuminazione del fanale del porto, per la costruzione di una nuova strada di collegamento porto-paese, per il concorso nelle spese dello stesso servizio sanitario, etc., il Comune confidava nella comprensione e generosità dell'antica Superba. Ma pure in quel caso, nonostante le invocazioni e le richieste di soccorso provenienti dall'isola, la D.P.G. si espresse in senso negativo, poiché, seppure a malincuore, valutò l'eventuale accoglimento dell'istanza di sussidio straordinario quale *patente violazione della legge trattandosi di spesa facoltativa, violazione resa più grave dalla assoluta indeterminatezza della causa per cui il sussidio sarebbe [stato] concesso.*<sup>44</sup>

È assai probabile che il diniego manifestato in quell'occasione dalla Provincia abbia assestato un altro duro colpo agli incerti equilibri finanziari in cui da tempo si dibatteva il Comune di Capraia. Del resto la stesso presidente della Deputazione, nel comunicare al sindaco la decisione assunta dalla Provincia, insistette sul carattere inderogabile della legge n. 340/94 laddove essa vietava ogni spesa facoltativa che non fosse derivata da formale precedente impegno. Nella stessa occasione, egli si esercitò

(annata 23 Luglio 1898)

Miss. Illm. Sigg. del Consiglio Provinciale di  
Genova

DEPUTAZIONE PROV. DI GENOVA  
ARRIVO  
26 LUGLIO 1898  
DIREZIONE SEGRETERIA PAZ. N. 151  
CAT. CASA FASCO


L'Isola di Capraia in passato fiorente per commercio e popolazione, perduti gli antichi privilegi concessi da Genova e dal Regno di Sardegna, andò man mano decadendo, tanto che circa il 1870 ridotta in misera condizione implorò dal Governo una Colonia Penale. All'epoca il Comune, nell'intendimento che tale stabilimento avrebbe aumentato le sue entrate ed avrebbe arrestato la emigrazione, cedè gratuitamente un terzo del territorio dell'isola e la Colonia ben presto infatti stabilì nel 1872, porto notevole vantaggio e se la popolazione di Capraia non aumentò, come sarebbe stato desiderabile, il Comune almeno ebbe le rendite necessarie per i propri bisogni.

Ma da circa quattro anni il numero dei detenuti della colonia, che prima giungevano al numero di oltre 400 col personale di custodia relativo, venne a poco a poco diminuito, e siccome una tale diminuzione portò un

A.S.P.G., prima pagina della Relazione della Giunta municipale di Capraia Isola al Consiglio provinciale di Genova datata 23 luglio 1898 avente per oggetto la situazione socio-economica dell'isola.



anche nell'improbabile tentativo di contenere preventivamente la delusione degli amministratori capraiesi assicurando loro comprensione e appoggio al fine di un futuro superamento della crisi in cui la comunità sembrava essere precipitata.<sup>45</sup> Dopo altri tre anni, correva ormai l'anno 1901, il Comune di Capraia indirizzò nuovamente al presidente della Deputazione un'istanza volta nuovamente ad ottenere un sussidio straordinario dalla Provincia. Le motivazioni di tale richiesta erano pressoché analoghe a quelle enunciate in occasione della precedente domanda del 1898 e consistevano nel permanere di uno stato di profonda crisi finanziaria causata dal progressivo spopolamento dell'isola e dalla connessa diminuzione delle entrate tributarie, ed aggravato dalla abolizione dei contributi provinciali, un tempo elargiti al Comune per il servizio sanitario (soppresso, come si è visto, nel 1895) e per l'illuminazione del fanale portuale. In questo caso il Comune di Capraia era però chiaramente intenzionato ad impiegare l'eventuale sussidio per ridurre un deficit di bilancio stimato in circa 3.000 lire (nonostante il raddoppio della sovrimposta fondiaria e l'istituzione della tassa sul bestiame e del "fuocatico") mediante la sovvenzione del servizio sanitario o la copertura delle spese scolastiche.<sup>46</sup> La D.P.G., probabilmente incerta sul da farsi poiché (forse) memore del diniego già pronunciato nel 1898, decise sostanzialmente di non decidere deliberando, in data 30 gennaio 1902, di rimettere la pratica al Consiglio provinciale, seppure accompagnandola con un parere contrario alla concessione del sussidio.<sup>47</sup> Un po' a sorpresa, il Consiglio stabilì invece di concedere al Comune di Capraia un contributo straordinario di 200 lire (rispetto alle 500 ante 1895!) da impiegarsi solo per il pagamento dello stipendio del medico condotto. Nel corso della seduta (svoltasi il 13 febbraio 1902) il consigliere Pozzo perorò efficacemente la causa isolana denunciando le *poco floride condizioni finanziarie* del Comune di Capraia e fugando in tal modo i dubbi (peraltro piuttosto fondati) dei suoi colleghi circa il divieto, introdotto con la legge del 1894, di sostenere spese facoltative.<sup>48</sup> Solo a quel punto la D.P.G. autorizzò il pagamento del contributo utilizzando fondi già stanziati nel bilancio dell'esercizio 1902.<sup>49</sup> Ovviamente, la concessione dell'auspicato sussidio, ancorché ridotto nell'importo, spinse il sindaco di Capraia ad esternare le proprie speranze in

  
 PROVINCIA DI GENOVA  
 Circondario di Genova  
**COMUNE DI CAPRAJA (Isola)**

CAPRAJA (Isola), addì *4 febbraio* 1895

N. del Registro d'Ufficio  
 N. del C. L. *4* N. del R. G. *108*  
 Ufficio di *Amministrazione*  
 Risposta alla Lettera del .....  
 Divisione .....  
 N. del P. G. .... del C. L. ....  
 CARTE ANNESSE N.° *Una*  
 OGGETTO  
*Pagamento di Lire 500 a fitto della*  
*Caserma dei RR. Carabinieri*  
*Sussidio Prov. 1894 per servizio medico*  
*deponibile in Lire 500, e*  
*in ordine Prov. 1894 e retro*

*Il sottoscritto ritorna a*  
*V. S. Illma il qui unito Mandato*  
*dato di pagamento debitamente*  
*quadrante; pregando che si possa*  
*fare la somma in Lire 500 al*  
*Sig. Eratore delle Imposte Dirette,*  
*già munito di Lettera presentata*  
*o verso Sig. Cesare, ritenuta*  
*relativa quadrante.*  
*Colla circoscrizione sopra*  
*del S. N. Illmo solo disporre per*  
*che suo impiego il Mandato di*  
*Pagamento di Lire 500 sul sussidio*  
*provinciale a quest'Comune, in un*  
*divisione unita sopra, per l'esercizio 1894-*  
*1895, e retro.*  
*Il sottoscritto sente suoi*  
*di ringraziamenti.*

*On.le Sig.*  
*Presidente della Deputazione*  
*Provinciale della Liguria*  
*G.*  
*Genova*

*Il Sindaco*  
*[Signature]*

A.S.P.G., lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della Deputazione provinciale di Genova datata 4 febbraio 1895 e avente per oggetto il: "Pagamento di lire 500 [per il servizio medico] e fitto della caserma dei RR. Carabinieri".

merito alla trasformazione in *annualmente definitivo* del contributo in realtà concessogli a titolo di mera *tantum*. Egli auspicò caldamente tale provvedimento *avuto riguardo alle condizioni fatalmente peggioranti del Comune* che, a suo giudizio, aveva costantemente bisogno *per la propria esistenza dell'interessamento benevolo e sollecito delle autorità tutorie*.<sup>50</sup> Ma le speranze del sindaco forse rimasero tali, o forse no, dato che le fonti consultate non consentono di protrarre oltre l'indagine storica su questo specifico tema. Di certo, dopo la soppressione, nel 1895, del contributo annuo accordato dalla Provincia al Comune di Capraia per lo stipendio del medico condotto, non sembra essere intervenuta alcuna altra misura (provinciale o statale) volta ad assicurare una copertura pluriennale di tale costo ed anche gli episodi risalenti al 1898 ed al 1901-02 finiscono per confermare questo tipo di interpretazione. Comunque, a prescindere dalla provenienza e dall'ammontare delle risorse con le quali la condotta medica di Capraia fu finanziata negli anni successivi (al 1902), aspetto sul quale, occorre ripetere, non è possibile soffermarsi a causa dell'evidente incompletezza delle carte consultate, è assai probabile che l'assistenza sanitaria gratuita prestata in loco alla popolazione di Capraia continuasse ad essere approssimativa per poi divenire aleatoria o nulla nei periodi più drammatici della storia nazionale più recente.<sup>51</sup>

*e) Il mantenimento dell'approdo a Capraia della linea postale numero trenta Genova-Porto Torres (1906)*

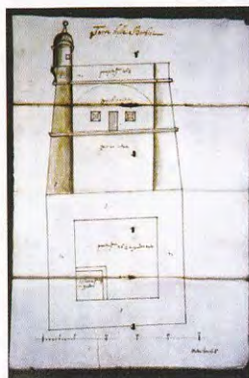
A partire dalla seconda metà del secolo XIX Capraia fu collegata alla terraferma, e al suo capoluogo provinciale in particolare, attraverso la linea di navigazione postale Genova-Porto Torres, con approdo intermedio al piccolo scalo dell'isola. All'epoca le difficoltà di attracco per le imbarcazioni erano davvero notevoli, soprattutto durante la stagione invernale, e rendevano assai precari i collegamenti con la terraferma pregiudicando, in una certa misura, la stabilità delle relazioni sociali ed economiche con il resto del paese.<sup>1</sup> Nel corso del 1906 si affacciò addirittura l'ipotesi della soppressione dell'approdo settimanale a Capraia del piroscafo della S.G.N. (Società Generale di Navigazione) esercente la linea postale di navigazione numero trenta Genova-Livorno-Capraia-La Maddalena-Porto Torres e la sua sostit-



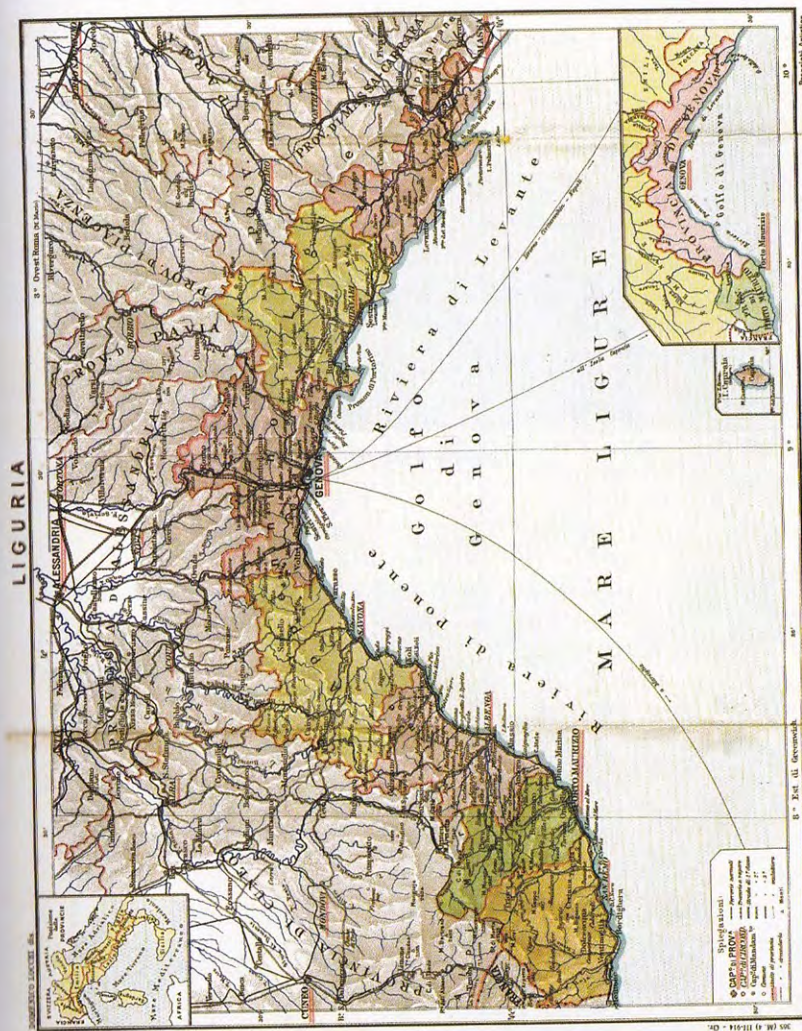
Isola di Capraia. Veduta della torre del Porto (secolo XVI), 1997.



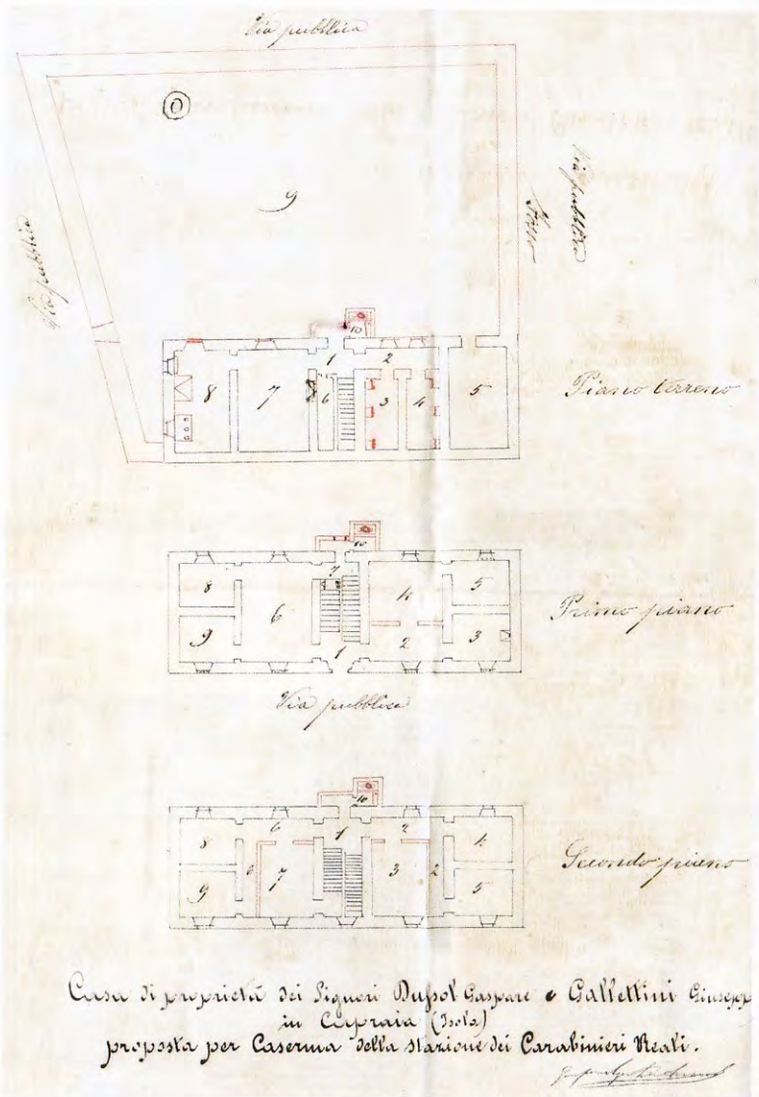
Isola di Capraia. Veduta dall'alto della torretta del Bagno (secolo XVI), 1997.



Isola di Capraia. La torre delle Barbici (o della Teglia, secolo XVII). Da sinistra a destra: a) progetto di torre redatto dall'ingegnere Matteo Vaccaro (da A.S.G., fondo Corsica, filza n. 245, 1698-1700, autorizz. n. 18/05 - prot 2765.V/9.05), b) veduta esterna, 1999, e c) particolare della nicchia situata all'interno dell'edificio, 1999.



Carta della Liguria suddivisa in Province e Circondari in appendice a: Siro Corti, *Le Province d'Italia sotto l'aspetto geografico e storico. Regione Ligure. Provincia di Genova*, G.B. Paravia&C., Torino, 1914.



A.S.P.G., planimetrie dello stabile di proprietà delle famiglie Dussol e Gallettini affittato alla Provincia di Genova per ospitare la nuova stazione dei CC.RR. a Capraia, senza data, ma databile al 1884.



Immagine di Capo Ferraione col faro, 1998.



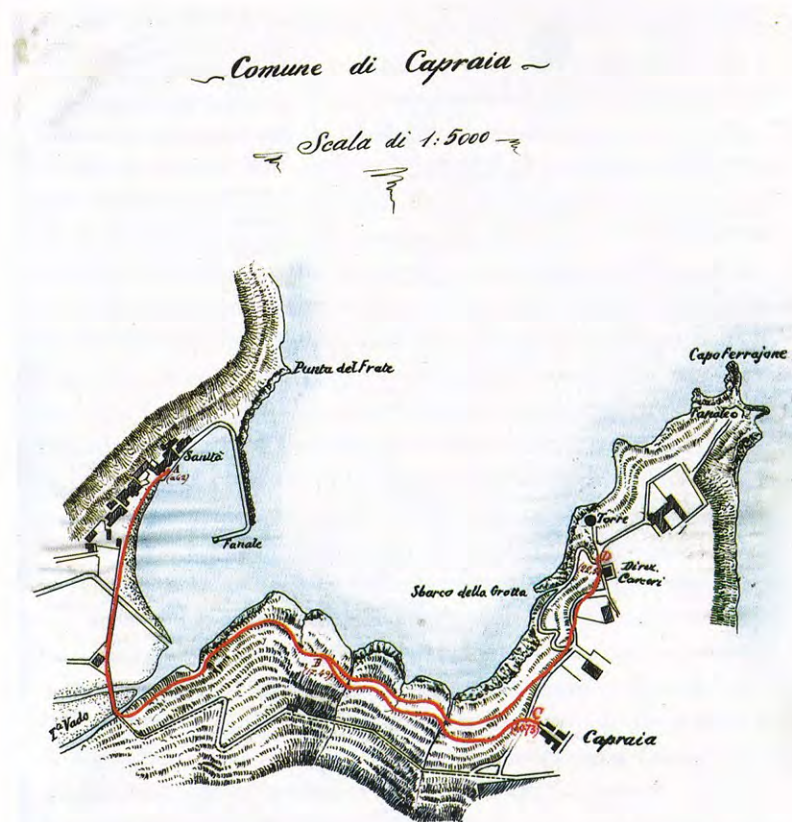
Il porto di Capraia Isola con il molo ed il suo fanale, 1998.



Capraia Isola, un tratto dell'antico tracciato della via romano-medioevale di collegamento fra il paese e la marina nei pressi del ponticello sul vado del porto, 2003.



Capraia Isola, il cimitero comunale (secolo XIX) dalla strada di accesso, 2003.



*ABC* tracciato della strada dall'abitato al Porto

*BD* diramazione per la colonia penale -

A.S.P.G., planimetria in scala 1:5.000 riprodotte il tracciato della strada di accesso al porto secondo il verbale steso in data 26 settembre 1903. La mappa è quasi sicuramente ricavata dalla carta edita dall'Istituto Geografico Militare (I.G.M.) e compresa nell'*Album dei Porti del Regno*, Firenze, 1890-93. Si noti che il tratto di strada delimitato dalle lettere B (inizio) e D (fine), corrispondente alla diramazione per la direzione della colonia penale, non fu mai realizzato.

MINISTERO  
DELLA POSTA E TELEGRAFICI

IN. di Prov. 5774

COMMISSIONE REALE  
per la Straordinaria Amministrazione della Provincia di Genova

8 - MAG. 1926

Commissionario Relatore: *Sig. Presidente*

Oggetto: *Distacco del comune di Capraia Isola dalla Provincia di Genova e affidazione a quella di Livorno - Progetto di separazione patrimoniale e di riparto delle attività e passività.*

UFFICIO RAGIONERIA *allo*

RAPPORTO  
Sua Maestà del Re Umberto Primo  
Rege il 15 dicembre 1925 N. 3211  
il Comune di Capraia Isola e della  
la Provincia di Genova. Essendo  
il progetto di affidazione  
la Provincia di Livorno con nota  
del 15 dicembre 1925 N. 19328, il  
del Ministero del Turismo, prima  
maestra l'attribuzione per il  
Decreto suddetto, affinché non  
prevedere eventuali successi con il  
distacco del Comune di Capraia Isola  
provincia e non essendo previsto  
la separazione del patrimonio e la  
e il riparto delle attività e passività,  
riservando le informazioni  
tenute alla circolare 25 Aprile  
1925 N. 15300, 24 del Ministero dell'Interno  
Genova.  
Ministero dell'Amministrazione  
ha in data 12 aprile 1925 concesso

PARERE DEL RELATORE  
• deliberazione della Reale Commissione  
delib. dell. d. 926

La proposta... ha fondamento...  
della legge di riforma...  
di separazione patrimoniale...  
di riparto delle attività e della  
passività, senza che precluda  
dell'ufficio e in giudizio.

*6/10*

A.S.P.G., frontespizio della deliberazione adottata in data 8 maggio 1926 dalla *Commissione Reale per la Straordinaria Amministrazione della Provincia di Genova* con la quale fu approvato il progetto di separazione patrimoniale e di riparto delle attività e passività a seguito del distacco del Comune di Capraia Isola dal territorio della Provincia di Genova.

tuzione con uno scalo a Portoferraio, capoluogo dell'isola d'Elba. La proposta di abolizione dello scalo avanzata dalla Commissione Reale per le nuove convenzioni marittime scatenò le prevedibili proteste del Comune di Capraia, fermamente convinto dell'importanza di conservare un collegamento con Genova, città con la quale sussistevano ancora forti legami non solo amministrativi, ma pure economici e storico-culturali. Più in generale, di fronte al carattere, ritenuto punitivo, di tale proposta, l'obiettivo del Comune fu quello di mantenere a beneficio della comunità locale adeguate comunicazioni marittime fra l'isola, l'Italia continentale e la Sardegna, regione con la quale si svolgevano all'epoca frequenti scambi commerciali. Purtroppo, in relazione a questa vicenda, i documenti conservati presso l'A.S.P.G. non sono esaustivi, pur comprendendo alcuni atti di un certo interesse, il primo dei quali (in ordine cronologico) consta in una deliberazione del Consiglio comunale di Capraia risalente al 21 aprile 1906 con cui venne esternata una *rispettosa protesta* (in realtà piuttosto vigorosa) per la proposta di soppressione dell'approdo a Capraia della linea postale avanzata dalla predetta Commissione Reale. In tale occasione, il Consiglio comunale diede inoltre mandato alla Giunta municipale di richiedere al Governo il mantenimento dello scalo interessando della questione anche il prefetto, il deputato del collegio elettorale, il Consiglio provinciale e la Camera di Commercio di Genova.<sup>2</sup> Tuttavia, soltanto la successiva e dettagliatissima nota predisposta dalla Giunta il 29 aprile (poi inviata al Consiglio provinciale) consente di apprendere notizie più significative sulla dibattuta questione e, in primo luogo, su quali fossero le valutazioni compiute dalla Commissione Reale in merito all'opportunità di sopprimere lo scalo a Capraia della linea di navigazione postale Genova-Porto Torres. Tale proposta era stata infatti formulata nella considerazione [...] *che l'isola di Capraia avrebbe avuto col nuovo ordinamento più celeri e regolari comunicazioni col continente, mediante le linee postali dell'arcipelago toscano*, e che pertanto *non [sarebbe più stato] necessario conservare l'approdo a [Capraia] della linea della Sardegna, e ciò per renderla più diretta*.<sup>3</sup>

Queste argomentazioni non convinsero affatto gli amministratori locali i quali, al contrario, osservarono che le conseguenze per l'isola sarebbero state assai gravi, soprattutto a causa del venir meno di un col-

A.S.P.G., "significazione" in data 9 dicembre 1925 del presidente della Deputazione provinciale di Livorno al suo omonimo genovese relativa all'ampliamento del territorio della provincia labronica a seguito del distacco del Comune di Capraia dalla Provincia di Genova.

Raccomandata

Deputazione Provinciale di Livorno

PROVINCIA DI GENOVA

N. di Prot. 175

Risposta alla lettera  
del 11/11/25

12 DIC. 1925

Doc. N. 8568

OGGETTO  
Allargamento del territorio della Provincia di Livorno  
- Separazione del patrimonio e riparto delle attività e passività - Significazioni.

ILL./MO PRESIDENTE DELLA DEPUTAZIONE PROVINCIALE  
di GENOVA

Dovendosi far luogo, in ordine alla disposizione contenuta nell'art. 5 del N. Decreto 15 novembre ultimo scorso, n. 2011, alla separazione del patrimonio ed al riparto delle attività e passività riguardanti il territorio assegnato col suddennato decreto alla Provincia di Livorno; rinvio preghiera alla S. V. Ill./ma affinché voglia, con cortese sollecitudine, designare un funzionario di cotesta Amministrazione per procedere, unitamente al funzionario incaricato da questa Provincia, alle pratiche necessarie per la compiutezza del relativo progetto da presentarsi all'esame degli due Amministrazioni interessate, per essere successivamente sottoposto alla superiore approvazione delle autorità competenti.

Con distinta osservanza.

IL PRESIDENTE  
(AVV. A. MICHIELI)

*1*



A.F.M.C.M.G. "E. A. D'Albertis", Capraia Isola, il piroscafo postale in rada circondato da altre piccole imbarcazioni. In secondo piano la torre del Porto (completa di garitta) e, sullo sfondo, il forte San Giorgio, 1915 circa.

legamento marittimo diretto con il proprio capoluogo di Provincia. Ma la contestazione delle proposte governative riguardò altri, numerosi aspetti, fra cui la conseguente soppressione del collegamento con la Sardegna, nonostante da quell'isola provenisse il bestiame bovino per gli usi alimentari locali. Altrettante perplessità suscitavano i supposti vantaggi conseguenti all'adozione del nuovo ordinamento dei servizi marittimi dell'arcipelago toscano a causa dell'invarianza del numero dei collegamenti nonché della loro velocità e regolarità. Gli amministratori locali fecero notare, infatti, che il percorso del piroscafo postale da Livorno a Capraia non sarebbe stato diretto, ma con scalo intermedio a Gorgona, impiegando così un tempo superiore rispetto a quello della linea Genova-Porto Torres mentre la sostituzione dell'approdo a Capraia con quello a Portoferraio non avrebbe potuto certo giustificarsi con le esigenze di accorciare la rotta per la Sardegna poiché, con tale operazione, il tempo di percorrenza sarebbe in realtà aumentato provocando così notevoli dis-

servizi ai viaggiatori diretti (via ferrovia) a Sassari.<sup>4</sup> Si trattava pertanto di obiezioni ben argomentate frutto di un'attenta analisi e di un'altrettanto lucida confutazione delle proposte governative.<sup>5</sup> Evidentemente consci del grave rischio corso, gli amministratori locali si batterono fieramente e fecero voti affinché l'itinerario seguito dal piroscafo postale continuasse a transitare per l'isola di Capraia come era sempre accaduto dal 1880 circa in avanti.<sup>6</sup> Allo scopo di conseguire tale importante risultato, essi ritennero però indispensabile l'appoggio del Consiglio provinciale acciocché esso, riconoscete le buone ragioni della comunità isolana, procedesse a *fare sollecitamente caldi voti al Regio Governo* e, se fosse occorso, al Parlamento nazionale, allo scopo di conservare, anche nelle nuove convenzioni marittime, l'invocato status quo. Da parte sua, l'Amministrazione provinciale esaminò prontamente la richiesta proveniente dal Comune di Capraia e già in data 9 maggio (1906), la D.P.G., ritenuto che l'approdo in questione fosse vantaggioso per il commercio degli abitanti della piccola isola, deliberò di aderire al voto espresso dal Consiglio municipale capraiese incaricando il suo presidente P. Zunino di far pratiche presso il Governo affinché lo scalo in questione fosse mantenuto nell'ambito della linea numero trenta.<sup>7</sup> Poco tempo dopo, il 12 luglio (1906), lo stesso Consiglio provinciale discusse l'istanza presentata dal municipio di Capraia e la relativa proposta della Deputazione tesa a darvi piena adesione. Esso, ritenendo che non dovesse essere recato grave danno a tale Comune *con la soppressione di un approdo che lo mette[va] in comunicazione diretta con Genova, suo capoluogo di Provincia*,<sup>8</sup> si associò ai voti espressi dalla municipalità di Capraia. La deliberazione consiliare fu poi trasmessa il data 24 settembre (1906) al prefetto di Genova affinché quest'ultimo la inviasse a sua volta al Governo, per l'eventuale accoglimento della richiesta ivi espressa. Tuttavia, l'esito finale di tale istanza presso le autorità centrali non può essere direttamente desunto dal materiale disponibile presso l'A.S.P.G., poiché quest'ultimo non comprende successive determinazioni ministeriali o atti amministrativi di altri enti pubblici che attestino l'accoglimento o il rigetto delle richiesta formulata dal Consiglio provinciale. Ad ogni buon conto, si può ragionevolmente supporre (ma non affermare con certezza!) che, tenuto conto di

differenti fonti documentarie<sup>9</sup> e di successivi ed analoghi episodi,<sup>10</sup> l'accorato appello da parte degli amministratori locali e provinciali, teso ad ottenere la conferma dei collegamenti marittimi fra l'isola, il continente (Genova, in primo luogo) e la Sardegna, sia stato infine accolto dalle autorità governative.

## CAPITOLO VII

### *Caccia al coniglio selvatico!* *L'attività venatoria a Capraia (1909-1921)*

*Vi abbondano numerose le pernici rosse, starne, passeri solitari, corvi, piccoli falchi e tutte le specie di uccelli di passaggio e permanenti, comuni alle isole dell'arcipelago. Vi si trovano numerosi i conigli selvatici, grossi topi e, si dice, anche qualche gatto selvatico. All'epoca del nostro soggiorno in quest'isola un solitario [cinghiale] unico superstite di vari che vi furono importati, s'aggirovava per le montagne, avendo potuto fino all'ora sfuggire alle insidie dei cacciatori.*<sup>1</sup> Queste parole, scritte nel 1876 dal capitano e armatore Enrico D'Albertis, al termine di una crociera a bordo del cutter "Violante", illustrano, seppure con estrema concisione, la situazione della fauna capraiese all'epoca in cui egli visitò l'isola. Le osservazioni relative agli uccelli di passo ed ai conigli selvatici rivestono poi, ai fini della presente indagine, un significato particolare, soprattutto perché gran parte del materiale inerente la fauna locale tuttora conservato presso l'A.S.P.G., è riferito alle stesse specie animali. Le annotazioni del D'Albertis possono quindi costituire un'utile premessa alla narrazione di alcuni eventi riguardanti l'esercizio della caccia sull'isola di Capraia durante i primi decenni del Novecento, quando l'attività venatoria, in particolare quella rivolta all'abbattimento degli uccelli di passo, rappresentava ancora per i residenti un'importante fonte di approvvigionamento alimentare seppur di natura accessoria rispetto all'agricoltura e ai prodotti dell'allevamento (ovino e bovino).<sup>2</sup>

È altrettanto indispensabile premettere che sotto l'aspetto normativo, sin dall'entrata in vigore della legge comunale e provinciale del 1865, la fissazione del calendario venatorio figurava tra le competenze specificamente assegnate alle Province, ferme restando le altre disposizioni di legge relative alla materia. Tornando al materiale d'archivio, va subito precisato che le carte raccolte nel fascicolo denominato: "Provvedimenti speciali per la caccia nell'isola di Capraia" trattano della caccia a diversi tipi di animali: da alcuni uccelli come le quaglie, le allodole e le tortore, al caso ben più





A.F.M.C.M.G. "E. A. D'Albertis", una curiosa immagine del capitano E. D'Albertis all'ingresso del forte San Giorgio, 1915 circa.

interessante e controverso del coniglio selvatico. Con particolare riferimento a quest'ultimo animale, i documenti dell'A.S.P.G. testimoniano l'esistenza di interessi eterogenei e talvolta confliggenti fra i diversi soggetti (Comune di Capraia, Provincia e Prefettura di Genova, colonia penale, Ministero dell'Agricoltura e associazioni venatorie) coinvolti, a vario titolo, nelle operazioni volte alla sua cattura ed eliminazione. Le loro valutazioni divergevano soprattutto sulla reale entità dei danni arrecati dal coniglio selvatico alle colture locali, specie quella vitivinicola. A riguardo, occorre sottolineare che, pur in assenza di notizie precise su tipologia, consistenza e localizzazione delle produzioni agricole indigene, le fonti consultate hanno consentito di avviare un'indagine sul rapporto all'epoca esistente fra l'esercizio dell'attività venatoria ed il contesto ambientale e socio-economico locale, con particolare riferimento ai problemi sofferti dalle attività agricole e di allevamento a cavallo tra i secoli XIX e XX. A tal fine, il punto di partenza può essere utilmente costituito dalla deliberazione che venne adottata dal Consiglio comunale di Capraia il 14 gennaio

1909 per promuovere la "bonifica" dei pascoli comunali. Nella premessa al provvedimento venne infatti inserita una lucida analisi delle motivazioni che avevano causato il declino dell'allevamento bovino e ovino nell'isola: abbandono dei terreni, scarsa cura e vigilanza da parte dell'autorità pubblica, vandalismo dei cacciatori di conigli selvatici, il venir meno della pratica di alternare sullo stesso fondo la coltura dei cereali con la prateria foraggiera, tutti fenomeni che avevano contribuito al progressivo isterilimento dei suoli adibiti a pascolo.<sup>3</sup> Da tale documento emerge inoltre un quadro desolante dell'agricoltura locale, funestata dalla *mancanza di braccia* e dal dilavamento dei terreni provocato, a sua volta, dalla progressiva rovina degli antichi terrazzamenti. L'atterramento dei muri di sostegno delle fasce agricole o *piazzuole*, in particolare, era in buona parte attribuibile proprio all'opera vandalica di una parte dei cacciatori e dei loro cani. Data la situazione, gli amministratori locali, accanto a misure volte a rilanciare, per quanto possibile, l'attività agricola attraverso l'eliminazione degli arbusti infestanti come il *mucchio* (denominazione locale del cisto), la regolamentazione del taglio della legna o, ancora, la proibizione dell'incendio delle campagne,<sup>4</sup> ritenevano indispensabile garantire il rispetto dei divieti di caccia previsti dalla legge e la proibizione assoluta del *sistema di caccia cosiddetto col cane*<sup>5</sup> causa diretta del disfacimento dei muretti di fascia e dei conseguenti danni alle coltivazioni dell'isola. In quella stessa seduta del 14 gennaio (1909), il Consiglio municipale deliberò inoltre di costituire una Commissione che si occupasse di formulare delle proposte di recupero dei pascoli comunali. Sulla scorta delle decisioni consiliari, il sindaco di Capraia diffuse nel mese di marzo (1909) un Avviso ai cacciatori per informarli dell'introduzione di un divieto permanente di caccia al coniglio selvatico *col sistema dei soli cani*, ferma restando la possibilità di cacciare tale specie con altre modalità, soltanto nel periodo compreso tra il primo di aprile ed il quindici di agosto (1909). La punizione delle eventuali inosservanze fu affidata ai Carabinieri Reali<sup>6</sup> e alla guardia campestre municipale.<sup>7</sup> Le disposizioni impartite dal sindaco G. Chiama sollevarono tuttavia la contrarietà della Prefettura di Genova che le considerò viziate da un evidente difetto di competenza. Il Comune si vide allora costretto a spiegare, con dovizia di particolari, le ragioni del proprio operato circa la

fissazione dei periodi di caccia consentita. Il sindaco affermò di avere agito in conformità alla precedente deliberazione comunale del 14 gennaio 1909, provvedimento "generale" reso esecutivo dalla stessa Prefettura e precisò che la limitazione temporale del permesso di caccia si era resa necessaria a seguito delle valutazioni a cui era pervenuta la Commissione consiliare sulla "bonifica" dei pascoli comunali. Essa aveva infatti concluso che la possibilità di cacciare tutto l'anno il coniglio selvatico, introdotta con una precedente disposizione prefettizia del 1903, aveva potentemente contribuito a causare il dissesto dei muri di contenimento delle *piazzuole* o'erano impiantate le principali colture agricole dell'isola. I conigli selvatici, avvezzi com'erano a rintanarsi nei piccoli anfratti dei muretti di fascia, potevano infatti essere catturati solo mediante un impiego particolarmente invasivo dei cani, con inevitabili danni a tali manufatti e ripercussioni molto negative per la già declinante attività agricola locale. A titolo esemplificativo, il sindaco fece inoltre notare ai suoi interlocutori che, sussistendo in passato il permesso di cacciare gli uccelli anche in periodo di cova, si era determinato un significativo impoverimento dell'avifauna e prospettato il rischio concreto di non poter più fruire, a causa della mancanza di selvaggina, dei benefici economici derivanti dall'afflusso di cacciatori dal continente. Non era pertanto il caso, egli osservò, di ripetere tale esperienza anche con i conigli selvatici (!) Il primo cittadino capraiese entrò poi in aperta polemica con la casa di pena. Quest'ultima aveva già manifestato alla Prefettura la propria contrarietà alle nuove disposizioni comunali sulla caccia al coniglio, provocando l'intervento governativo per impedirne l'effettiva applicazione. Pur non conoscendo nel dettaglio le valutazioni espresse dalla direzione del carcere, il sindaco ribadì che il paventato danno alle coltivazioni agricole derivante da una limitazione temporale della caccia al coniglio selvatico non avrebbe dovuto essere enfatizzato più di tanto *dal momento che nessuno dei parecchi coltivatori dell'isola*<sup>8</sup> aveva osteggiato tale misura di protezione nonostante la preponderanza quantitativa della loro produzione agricola rispetto a quella della locale colonia penale. Il sindaco non mancò infine di rilevare quale fosse, a suo parere, il vero motivo delle proteste sollevate dalla casa di pena contro l'ordinanza municipale sulla caccia, ossia l'impossibilità di

poter disporre per quasi cinque mesi all'anno di selvaggina da vendersi liberamente al pubblico (!). Il sindaco concluse la sua circostanziata risposta dichiarandosi convinto di *non aver commesso eccesso di competenza*.<sup>9</sup> Di conseguenza, nella sua risposta datata 29 aprile (1909), il prefetto non poté che censurare nuovamente il comportamento del sindaco, ordinando la revoca immediata del divieto di caccia al coniglio selvatico disposto con l'Avviso comunale del 30 marzo (1909). Il prefetto rilevò inoltre che la deliberazione consiliare del 14 gennaio (1909) poteva ritenersi solo un provvedimento di massima con il quale si era inteso formulare, da parte del Comune, un voto da sottoporsi alle determinazioni dell'autorità competente (che era il Consiglio provinciale) e non un vero e proprio atto dispositivo. In altre parole egli non riteneva legittimo che il Comune di Capraia, sostituendosi alla Provincia, avesse disposto limitazioni temporali alla caccia dei conigli selvatici contravvenendo alla liberalizzazione a suo tempo decisa (1902) dalla D.P.G.<sup>10</sup> In quegli anni ormai lontani, tuttavia, cacciare sull'isola di Capraia non significava soltanto dare l'inseguimento a quei "terribili" roditori. Alcuni giorni prima che il prefetto redigesse la sua controreplica,<sup>11</sup> la Giunta comunale presieduta dal sindaco G. Chiama si era occupata in via d'urgenza anche di caccia alle tortore e alle quaglie. I cacciatori avevano infatti osservato che a Capraia il transito di tali uccelli avveniva di norma durante il mese di maggio e che non aveva pertanto alcun senso cacciarli in qualsiasi altra parte dell'anno. Inoltre, essi avevano fatto notare ai membri della Giunta come, in presenza di un terreno roccioso e privo di boschi, fosse assolutamente impossibile praticare la caccia alle tortore e alle quaglie con il sistema del paretaio (ossia con l'uso di reti posate su terreno "preparato"). I cacciatori locali avevano pertanto richiesto di poter esercitare l'uccellazione con l'uso del fucile nel periodo compreso tra il 15 aprile ed il 31 maggio, in cambio della rinuncia a cacciare le suddette specie volatili durante il mese di settembre quando esse erano, di norma, già giunte in terraferma. La Giunta municipale, ritenendo fondate le considerazioni esposte dai cacciatori e constatando che simili provvedimenti erano già stati adottati dalla Deputazione provinciale livornese per l'isola d'Elba, accolse l'istanza dei cacciatori capraiesi e la trasmise alla D.P.G. *per la [sua] superiore approvazione*.<sup>12</sup> Il Consi-

glio comunale di Capraia, riunitosi in seduta l'otto maggio (1909), ratificò le decisioni già assunte dalla Giunta. In quel giorno, tuttavia, i rappresentanti locali ritornarono a discutere di caccia al coniglio selvatico. Dal dettagliato verbale redatto per l'occasione risulta infatti che nel corso dei lavori consiliari fu data lettura della nota prefettizia, risalente al 29 aprile (1909), con la quale il rappresentante del Governo aveva ordinato un brusco dietrofront al municipio capraiese in merito alla determinazione del periodo in cui poter esercitare quel tipo di attività venatoria. Preso atto di tale perentoria richiesta, il Consiglio comunale decise tuttavia di trasmettere alla D.P.G. copia dei provvedimenti da esso stesso emanati e di quelli adottati dalla Giunta municipale a partire dal mese di gennaio,<sup>13</sup> richiedendo alla stessa Deputazione di adottare decisioni ed atti conformi al dettato della più volte richiamata delibera consiliare del 14 gennaio (1909) al fine di *salvaguardare ed estendere i prodotti e i raccolti [...] ed anche per giovare all'incremento delle specie di animali che una non interrotta caccia [avrebbe finito] di distruggere.*<sup>14</sup> La questione della regolamentazione della caccia al coniglio selvatico non aveva però innescato soltanto una controversia amministrativa fra il municipio isolano e la Prefettura: essa aveva soprattutto provocato una lite con la colonia penale poiché, come anticipato sopra, i provvedimenti adottati dal Comune di Capraia avevano da subito contrariato la direzione dello stabilimento penale. Quest'ultima, già il 3 aprile (1909) aveva infatti reso noto al prefetto di Genova il proprio malcontento per la pubblicazione dell'Avviso comunale con il quale era stata autorizzata la caccia al coniglio soltanto dal 1 aprile al 15 agosto e proibito l'utilizzo dei cani anche in periodo di caccia aperta. La Prefettura, dal canto suo, non rimase certo insensibile alle proteste esternate dalla locale casa di pena: in data 26 maggio (1909) essa inviò infatti alla D.P.G. una sorta di memoriale in cui veniva riassunta puntigliosamente tutta la vicenda a partire dalla fatidica delibera comunale del 14 gennaio (1909). Il prefetto riferì che la direzione del carcere riteneva di essere stata oltremodo penalizzata dall'introduzione di vari divieti e limiti alla caccia dei conigli selvatici ch'erano considerati responsabili di *danni incalcolabili [...] agli orti [...] prossimi alle boscaglie, dove, scrisse il prefetto, scorrazzano e in numero stragrande si propagano liberamente.*<sup>15</sup> Nell'occasione, la Prefettura

sottolineò ulteriormente il comportamento poco ortodosso tenuto sino ad allora dalla municipalità isolana, capace di richiedere alla D.P.G. l'omologazione di una delibera "di massima" in base alla quale la stessa municipalità aveva successivamente disposto divieti e limitazioni alla caccia che sembravano non competerele affatto. Venendo al merito della questione, il prefetto invitò anche la Deputazione provinciale a non ignorare la permanenza dei presupposti in base ai quali, nel 1902, il Governo aveva disposto di tollerare la caccia al coniglio nei tenimenti della colonia penale agricola di Capraia nel periodo in cui essa era proibita.<sup>16</sup> Pur consapevole di tali sollecitazioni, la D.P.G., riunitasi in seduta il 2 giugno (1909), decise invece di proporre al Consiglio provinciale l'approvazione della delibera comunale del 14 gennaio di quell'anno e del conseguente, contestatissimo (da parte prefettizia) Avviso col quale era stata proibita l'uccisione dei conigli selvatici dal primo aprile al 15 agosto. Con tutta evidenza, la decisione della Deputazione non corrispose pertanto ai desiderata prefettizi, pur rimanendo inespresse o quasi le motivazioni di tale scelta. La D.P.G. decise inoltre di sottoporre all'approvazione del Consiglio un'altra delibera municipale, risalente al 23 aprile (1909), mediante la quale il Comune di Capraia aveva consentito la caccia col solo fucile a tortore e quaglie dal 15 aprile al 31 maggio.<sup>17</sup> Constatate le determinazioni assunte dalla D.P.G., il prefetto, nel restituire alla Provincia il relativo provvedimento col visto di esecutività, non mancò pertanto di porre l'accento sulla necessità di tenere comunque in debito conto gli interessi della colonia penale agricola suggerendo al Consiglio provinciale di adottare almeno alcune misure per la tutela delle coltivazioni presenti all'interno del territorio carcerario.<sup>18</sup> Anche in quell'occasione, tuttavia, la Provincia manifestò una sostanziale indifferenza verso tali sollecitazioni mentre di una particolare tolleranza continuarono a beneficiare le posizioni assunte dal sindaco di Capraia: il Consiglio provinciale, riunitosi in data 28 ottobre (1909), convalidò infatti tutte le decisioni precedentemente assunte dal Comune isolano, limitandosi a censurare, peraltro blandamente, l'adozione di provvedimenti sul tempo di esercizio della caccia nonostante la legge avesse assegnato tale competenza alle sole Province.<sup>19</sup>

Dopo le accese dispute sviluppatasi nel corso del 1909, poi conclusesi,

| Indicazioni eventuali abbreviate (Mod. 100) |          |                     |
|---|----------|---------------------|
| Influenza su suina                          | Loggia   | Uffizio telegrafico |
| Malattie epidermiche e veneree              | Permessi | Genova              |
| Furto                                       | ...      | ...                 |
| ...   | ...      | ...                 |

Ricevuto il ... per ...  
 Per circuito N.° ...  
 GENOVA  
 Capraia 33 34 5 11, -

*Causa ritardo passo allodole sottoscritti cacciatori pregano cotesta onorevole deputazione prorogare permesso tale caccia come già concesso per quaglie tortore ossequi, - cuneo casotti banchieri guerra russol pisani lupi chiama, -*

Sindaco Capraia  
 Pregola comunicare cacciatori Cuneo Casotti ed altri che sottoporrò domanda Deputazione. - Presidente Zunino

6-4-910

A.S.P.G., telegramma in data 5 aprile 1910 relativo alla caccia alle allodole sull'isola di Capraia.

come abbiamo visto, con una forse insperata "sanatoria" provinciale a beneficio del municipio isolano, le fonti archivistiche non registrano altri significativi avvenimenti riguardanti l'esercizio della caccia sull'isola. Ma il silenzio, se così si può dire, termina col 5 aprile 1910, quando alcuni cacciatori capraiesi inviarono alla D.P.G. un telegramma dal seguente contenuto: *"Causa ritardo passo allodole sottoscritti cacciatori pregano cotesta onorevole Deputazione prorogare permesso tale caccia come già concesso per quaglie [e] tortore [...]".* Il "Manifesto provinciale sulla Caccia" del successivo 24 agosto (1910) non sembra tuttavia contenere né misure specifiche per l'isola di Capraia né il recepimento della richiesta contenuta nel sopraccitato dispaccio, e ciò nonostante il provato interessamento del presidente della D.P.G. P. Zunino. Quel pubblico Avviso dispose infatti che nel territorio genovese la caccia col fucile agli uccelli di passo (ivi comprese pertanto le allodole) terminasse col 31 marzo e che quella alle quaglie (col fucile e cane da ferma) ed alle tortore (col paretaio) fosse consentita dal 15 aprile

le al 15 maggio e non già, come precedentemente stabilito dal Consiglio provinciale, dal 15 aprile al 31 maggio.<sup>20</sup> Pertanto, la questione si ripropose, anche se in termini leggermente diversi, l'anno seguente, quando in data 24 marzo 1911 il sindaco di Capraia richiese al presidente della D.P.G. P. Zunino la possibilità di applicare, anche per la caccia alle allodole, le disposizioni fissate dallo stesso Consiglio provinciale per la caccia alle tortore ed alle quaglie consentendo pertanto l'uccisione delle allodole durante il periodo del loro effettivo transito sull'isola dal 15 aprile a fine maggio. A supporto della sua domanda, il sindaco sostenne che in fase di stesura della vecchia delibera comunale del 23 aprile 1909 sulla caccia col solo fucile a quaglie e tortore era stato commesso, per pura dimenticanza, l'errore di non includervi anche le allodole. Inoltre egli sottolineò che la Provincia di Livorno (più precisamente, la D.P.L.) aveva già concesso alla vicina isola d'Elba la possibilità di cacciare le allodole durante lo stesso periodo. Finalmente, la D.P.G. esaminò con procedura d'urgenza la richiesta in questione e l'approvò, *perché rispondente ai bisogni del paese di Capraia*, con delibera del 5 aprile (1911).<sup>21</sup> La successiva ratifica del provvedimento da parte del Consiglio provinciale intervenne al termine di una discussione a tratti curiosa, ma non priva, comunque, di un certo interesse storico-culturale. Il verbale della seduta tenutasi il 25 aprile (1911) ci restituisce infatti l'ironica indignazione del consigliere Rizzo a proposito dell'uccisione delle allodole (con citazioni da poesie di Dante, Shelley, Pascoli e del meno celebre Pastonchi), la pacata contrarietà dei suoi colleghi Galliani e Sottanis e, infine, la puntuale ricostruzione della vicenda da parte del presidente della D.P.G. P. Zunino, attento ad inserire l'istanza del Comune di Capraia in un contesto più ampio, nel quale dovevano essere prudentemente considerati altri elementi, fra cui spiccava il forte legame affettivo ancora esistente tra i capraiesi ed il loro capoluogo malgrado la riconosciuta pochezza dei benefici ricevuti dalla Provincia.<sup>22</sup> Il Consiglio finì per acconsentire alla richiesta del Comune di Capraia ed avallò le decisioni prese dalla D.P.G. Trascorsi alcuni giorni (nota del 29 aprile 1911), quest'ultima provvide a comunicare al municipio la notizia dell'estensione a tutto il mese di maggio del periodo di caccia alle allodole.<sup>23</sup> A questo punto, purtroppo, il contenuto dei fascicoli custoditi presso

l'A.S.P.G. fa emergere, sul tema della regolamentazione della caccia sull'isola, una grave carenza documentaria, malauguratamente destinata a protrarsi per alcuni anni. La prolungata indisponibilità di fonti termina l'11 aprile 1915, quando C. Marinetti, presidente della locale società di caccia "Diana", scrisse una lunga lettera alla D.P.G. nella quale denunciò il cattivo operato dei carcerieri della colonia penale, sorpresi (il 12 marzo 1915) a catturare un coniglio selvatico con l'uso delle tagliole in periodo di caccia proibita. Nel seguito, il presidente si diffuse a lungo su quale fosse la normativa da applicarsi per l'esercizio dell'attività venatoria sull'isola, argomentando a favore delle Regie patenti sarde risalenti (addirittura) al 29 dicembre 1836. Inoltre egli espresse la sua opposizione alla concessione di una speciale deroga alla colonia penale per la cattura dei conigli in tempo di caccia vietata paventando una possibile estensione di tale permesso anche ai proprietari (privati) dei vigneti con effetti dirompenti sulla consistenza numerica dei roditori e anche per l'assenza di iniziative di ripopolamento o di tutela della selvaggina. Tutto ciò avrebbe finito per compromettere le stesse sorti del sodalizio venatorio. Tale eventualità, com'è intuibile, risultava particolarmente sgradita al Marinetti posto che, a detta di questi, l'impegno profuso sino a quel momento dalla "Diana" per la salvaguardia della fauna capraiese era stato notevole essendosi già concretizzato nella promozione, a proprie spese, di varie iniziative volte al contrasto dei bracconieri locali e all'incremento della selvaggina mediante l'acquisto e l'immissione di *buoni riproduttori di conigli nelle località Saline e Zenobito*. La società "Diana" era inoltre in procinto di acquistare, d'intesa col Ministero dell'Agricoltura, alcune pernici dalla Sardegna<sup>24</sup> continuando peraltro a pagare al Comune di Capraia un canone annuo affinché il territorio di proprietà municipale fosse retto a bandita.<sup>25</sup> Altre interessanti notizie provenienti dal dattiloscritto del Marinetti riguardano le colture orticole e vitivinicole presenti sull'isola. Nella sua lettera, egli segnalò che, nonostante la superficie coltivata a vigna all'interno della colonia penale fosse tre volte tanto quella coltivata dagli agricoltori locali, la produzione d'uva (e vino) di questi ultimi era sempre stata superiore a quella ottenuta dai terreni coltivati dai carcerati. Nel 1914, ad esempio, la produzione dei privati, sempre secondo il Marinetti, era stata più che dop-

pia rispetto a quella dello stabilimento penale. Dati alla mano, il presidente della "Diana" riteneva quindi che la tesi della direzione del carcere, secondo cui i conigli selvatici erano da considerarsi estremamente nocivi alle coltivazioni, non avesse reale fondamento dal momento che i danni arrecati ai vitigni dei residenti risultavano evidentemente tali da non compromettere la loro produzione vinicola. Il vero motivo di tale discrepanza, par di capire, risiedeva unicamente, per il Marinetti, nella scarsa produttività dei terreni agricoli a vigna situati all'interno del perimetro carcerario. Al contrario, sempre secondo il presidente della "Diana", l'abbondanza del coniglio selvatico ed il rispetto delle limitazioni temporali all'esercizio della caccia avevano in passato coinciso con un'assai cospicua produzione di vino e verdure da parte della colonia penale, produzione che non solo era bastata ai bisogni dello stabilimento carcerario e dei residenti, ma che era stata, almeno parzialmente, venduta in continente. Ma di tale, trascorsa (e non meglio quantificabile) abbondanza, sottolineò il Marinetti, era purtroppo rimasto soltanto il ricordo, insieme alla residua popolazione di conigli selvatici sopravvissuta ad un successivo, inutile sterminio. In conclusione, data la situazione venutasi a creare sull'isola, la principale richiesta formulata dalla società "Diana" alla D.P.G. fu, ne più, ne meno, quella di esercitare, conformemente alla legge, le proprie competenze in materia venatoria per ottenere dalla direzione della colonia penale la cessazione della caccia al coniglio selvatico in tempo di divieto.<sup>26</sup> Il reclamo presentato dalla società di caccia capraiese non rimase inascoltato ed, anzi, costrinse il Ministero dell'Agricoltura Industria e Commercio a sospendere temporaneamente l'autorizzazione già concessa (nel marzo 1915) alla direzione della colonia penale per l'eliminazione dei conigli selvatici anche nel periodo di caccia vietata. Comunque, allo scopo di appurare quale fosse la reale situazione sull'isola, il Ministero dispose un sopralluogo volto ad accertare una volta per tutte la sussistenza o meno di danni alle coltivazioni. Fu così che durante una visita (effettuata nella primavera del 1915) venne constatata l'effettiva esistenza di estesi danneggiamenti alle colture agricole impiantate sia all'interno che all'esterno dello stabilimento penale. L'ispettore ministeriale ritenne quindi necessario che fosse mantenuta, similmente a quanto praticato nella vicina Gorgona, l'autorizzazione alla

cattura dei conigli anche nel periodo primaverile quando essi recavano massimo danno alle coltivazioni. Lo stesso Ministero dell'Agricoltura, visti gli esiti del sopralluogo, decise di riconfermare in capo alla direzione del carcere l'autorizzazione (già concessa in passato) alla cattura dei conigli selvatici durante tutto l'anno, disponendo che ciò avvenisse per opera di suoi dipendenti o di *persone addette alla colonia* mediante mezzi idonei ad esclusione delle armi da fuoco ed in forme comunque aliene da *qualsiasi atteggiamento di esercizio di caccia a scopo di diletto*.<sup>27</sup> Le autorità governative, particolarmente allarmate dalla diffusione e dall'entità dei danni riscontrati alle colture dell'isola, autorizzarono anche proprietari e coloni dei fondi a praticare la caccia ai conigli durante tutto l'anno in quanto animali da considerarsi nocivi ai sensi dell'articolo 16 delle già citate (e remote) Regie patenti sarde del 29 dicembre 1836. Il prefetto, informato delle decisioni governative, diede disposizioni al sindaco di Capraia affinché quest'ultimo procedesse di volta in volta ad autorizzare e a far sorvegliare da agenti della forza pubblica (o da cacciatori aderenti alla "Diana") le operazioni di cattura dei conigli. Queste ultime dovevano infatti effettuarsi con l'uso dei mezzi di presa consentiti dalla legge e da persone preventivamente notificate alle autorità di Pubblica Sicurezza. Il prefetto, con nota del 13 maggio (1915), invitò inoltre l'Amministrazione provinciale ad accogliere le indicazioni ministeriali includendole nella propria deliberazione annuale sull'esercizio dell'attività venatoria (il cosiddetto "Manifesto della Caccia") o prevedendo, in altro provvedimento ad hoc, il permesso di catturare tutto l'anno i conigli selvatici allo scopo di salvaguardare la produzione agricola dell'isola. La Provincia, pur con qualche ritardo,<sup>28</sup> rispose che la questione sarebbe stata esaminata dal Consiglio nella seduta estiva in cui si sarebbe discusso proprio delle modifiche da apportare al "Manifesto della Caccia" per l'anno venatorio 1915-1916.<sup>29</sup> Tuttavia, nella deliberazione consiliare del 21 luglio (1915) riguardante l'esercizio della caccia sull'intero territorio provinciale (genovese) non venne fatto alcun cenno alla liberalizzazione della cattura dei conigli selvatici della Capraia. Tale esclusione suscitò le prevedibili proteste del Ministero dell'Agricoltura,<sup>30</sup> subito rese note alla Prefettura e da questa trasmesse all'Amministrazione provinciale che si vide dunque costretta a correre prontamente ai

ripari. Date le premesse, il 16 settembre (1915) la D.P.G. approvò senza ulteriori indugi le direttive ministeriali per la cattura dei conigli selvatici e decise di iscrivere tale argomento all'ordine del giorno della successiva riunione del Consiglio provinciale.<sup>31</sup> Quest'ultima si svolse il 22 ottobre (1915) e stavolta si concluse, com'era del resto prevedibile, con l'approvazione delle proposte governative. La discussione, assai breve, fu tuttavia vivacizzata dall'intervento del consigliere Pittaluga secondo il quale sarebbe stato molto opportuno utilizzare le pellicce dei conigli uccisi a beneficio dei soldati impegnati sul fronte italo-austriaco dove da alcuni mesi si stava combattendo la cruentissima Grande Guerra. Il relatore del provvedimento (il deputato Casavola) non sembrò tuttavia prestare eccessiva attenzione a tale suggerimento: egli si limitò infatti a dichiarare che spettava ai cacciatori del luogo decidere a quale uso destinare le pellicce degli animali soppressi e che, per lo scopo suggerito, avrebbe comunque potuto provvedere il sindaco di Capraia.<sup>32</sup> Peraltro, nessun documento, fra quelli consultati, prova l'effettiva realizzazione di tale iniziativa durante gli anni del conflitto bellico. Trascorsero poi alcuni mesi prima che alla Prefettura venissero inviate le copie della suddetta deliberazione consiliare<sup>33</sup> e, quando ciò avvenne, il Ministero dell'Agricoltura manifestò, attraverso lo stesso prefetto,<sup>34</sup> il proprio ringraziamento alla Provincia per aver aderito alle richieste del Governo e richieste al contempo di procedere rapidamente (entro il mese di gennaio del 1916) alla notifica del provvedimento al Comune di Capraia. Il prefetto aggiunse che sarebbe stato opportuno inserire il contenuto della deliberazione provinciale anche nel successivo Regolamento generale per l'esercizio dell'attività venatoria. Il sindaco isolano, informato con lettera del 12 febbraio 1916 delle decisioni assunte dal Consiglio provinciale a proposito della cattura e liquidazione dei conigli selvatici, fu invitato a dare ampia diffusione alle prescrizioni governative che modificavano parzialmente le norme contenute nel "Manifesto della Caccia" per l'anno venatorio 1915-16 e a fornire alla Provincia un riscontro dell'avvenuta pubblicazione di un apposito Avviso alla popolazione locale.<sup>35</sup> La delicata questione della caccia al coniglio selvatico, pur essendo già stata oggetto delle sopraccitate misure, si ripropose fatalmente alcuni anni più tardi. In quell'occasione fu però il Comune a lamentare pres-

  
**PROVINCIA DI GENOVA**  
**Disposizioni per l'esercizio della Caccia**

**LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE**

Visto l'art. 241 n. 18 del Testo unico della Legge Comunale e Provinciale, approvato con R. Decreto 4 febbraio 1915 N. 148;  
 Viste le RR. Patenti 29 dicembre 1861 e 16 luglio 1844;  
 Viste le deliberazioni di questo Consiglio Provinciale in date 29 aprile u. s. e 7 luglio corr.:

**NOTIFICA**

1. — Nel territorio della Provincia di Genova la Caccia rimane aperta con armi da fuoco e per ogni specie di selvaggina dal 1° settembre al 31 dicembre.  
La caccia alle rondini, rondoni, balestrucci (culbianchi) ed alle pernici con richiamo in gabbia è permessa soltanto dal 25 al 31 dicembre.  
La caccia al rigoglio è permessa dal 15 agosto, a condizione che sia denunziato al Municipio il posto dove sarà impiantata la baracca di frasche; che sia segnata la strada per accedervi; quella per ritornare; che non si faccia uso di richiami ma solo del rigoglio inalbamato e del fischio, e che si spari dalla baracca.
  2. — La caccia con reti fisse (passata, paretaio, solchetto) è permessa dal 15 settembre al 31 dicembre.
  3. — La caccia con le panie all'alberello e sopra gabbia è permessa dal 15 settembre al 31 dicembre.
  4. — La caccia con qualsiasi altra rete, panie (trappin) e con qualunque altra insidia od ordigno insidioso non vietato dalle leggi, con passu, sementi e simili è permessa dal 25 al 31 dicembre.
  5. — La caccia agli uccelli di passo si chiude col 31 marzo; però dal 1° gennaio potrà essere esercitata esclusivamente col fucile - con facilità di far uso dei richiami viventi e della civetta - fermo il disposto dell'art. 1° per quanto riguarda le rondini, rondoni e balestrucci.  
(S'intendono uccelli di passo tutti quelli che abitualmente non nidificano nel territorio della Provincia).
  6. — La caccia alle quaglie, ratti, beccaccioni, gallinelle e palmipodi è permessa dal 1° aprile al 15 maggio entro una zona di tre chilometri dal mare ed è pure permessa lungo i fiumi in terreno pianeggiante entro una zona non superiore ai 300 metri dalle sponde del fiume, con armi da fuoco ed a condizione che il cacciatore sia munito di cane da fermo. Durante lo stesso periodo è pure permessa la caccia con reti fisse alle quaglie entro una zona di 300 metri dal mare lungo tutto il litorale.
  7. — La caccia alle tortore ed agli ortolani è permessa dal 1° aprile al 15 maggio esclusivamente col paretaio, vulgo solchetto, entro una zona di un chilometro e mezzo dal mare lungo tutto il litorale.
  8. — Nell'Isola di Capraia è permessa la caccia al coniglio selvatico a far tempo dal 15 luglio.
  9. — La caccia con reti fisse di cui ai numeri 2 e 7 non può venire esercitata che a posto fisso, preventivamente dichiarato al Sindaco del Comune ed alla stazione più vicina dei RR. Carabinieri, ai quali dovranno essere indicati il numero e la data della licenza posseduta dal richiedente.
  10. — Durante il tempo di caccia proibita è vietato addestrare all'aperto cani da caccia sia da fermo che da corsa, o comunque lasciarli incustoditi.  
È proibita inoltre la vendita di qualsiasi selvaggina nel periodo del divieto e la vendita della selvaggina della quale non è permessa la caccia anche nel periodo di caccia aperta.
  11. — Sarà accordato un premio di L. 20 agli agenti della forza pubblica per ogni contravvenzione alle prescrizioni del presente Decreto e degli art. 4 e 15 delle Regie Patenti 16 luglio 1843, seguita da sentenza di condanna passata in giudicato.  
**Si richiama espressamente il disposto degli art. 4, 13 e 14 delle Regie Patenti 16 luglio 1844 del tenore seguente:**
- Art. 4. — È proibito di prendersi o distruggere le uova e le nidate della selvaggina, eccettuato però quello degli animali di rapina e di quegli altri che nidificano nei luoghi e cuni delle esse.
- Art. 13. — È proibita la caccia: 1° col fucile dei lacci e trabocchetti di qualsiasi sorta; 2° col fucile di notte-tempo da un'ora dopo il tramonto ad un'ora prima del levar del sole; 3° alla traccia sulla neve.
- Art. 14. — Niuno potrà, cacciando col fucile, sparare da minor distanza di cinquanta metri (ottanta passi circa) dalle abitazioni, come neppure nelle strade e nelle siepi che le fiancheggiano.

GENOVA, dal Palazzo della Provincia, 22 Luglio 1920

IL SEGRETARIO GENERALE  
**BADANO**

IL PRESIDENTE  
**G. PALMIERI**

entro una zona di un chilometro e mezzo dal mare lungo tutto il litorale.

8. — Nell'Isola di Capraia è permessa la caccia al coniglio selvatico a far tempo dal 15 luglio.
9. — La caccia con reti fisse di cui ai numeri 2 e 7 non può venire esercitata che a posto fisso, preventivamente dichiarato al Sindaco del Comune ed alla stazione più vicina dei RR. Carabinieri, ai quali dovranno essere indicati il numero e la data della licenza posseduta dal richiedente.

A.S.P.G., Avviso pubblico della Provincia di Genova concernente le disposizioni per l'esercizio della caccia relative all'anno venatorio 1920.

so la D.P.G. i danni che i conigli selvatici continuavano ad arrecare alle colture agricole dell'isola, specialmente ai vigneti, data la scarsità, soprattutto in estate, di altri alimenti a loro graditi. Sulle motivazioni della recrudescenza di tale fenomeno, un prezioso contributo è fornito dal testo di una nota del sindaco di Capraia compilata il 16 giugno 1920, dalla quale si deduce che le disposizioni volte alla "liberalizzazione" della caccia al coniglio selvatico contenute nella succitata delibera consiliare del 22 ottobre 1915 non erano state dal momento che *tali autorizzazioni non furono in seguito mantenute*.<sup>36</sup>

Il sindaco richiese pertanto al Consiglio provinciale di anticipare l'apertura della caccia ai temibili roditori al 1 luglio (1920) o, al massimo entro il 15 (luglio 1920) allo scopo di ridurre con l'uso delle armi da fuoco una popolazione animale notevolmente accresciuta a seguito della riproduzione primaverile. I toni un po' retorici utilizzati per l'occasione dal sindaco (...*dati i momenti che la Nazione attraversa...*)<sup>37</sup> nell'evidenziare la necessità di proteggere l'agricoltura locale, servirono certamente ad enfatizzare il rilievo dell'intera questione che venne di lì a poco discussa dalla D.P.G. Quest'ultima decise, a sua volta, di sottoporre la pratica al Consiglio provinciale *previo parere della Commissione per la caccia nominata dal Consiglio stesso*.<sup>38</sup> L'assemblea provinciale, riunitasi il 7 luglio (1920), decise a sua volta di accogliere le proposte della Commissione confermando tutte le disposizioni regolamentari già vigenti durante l'anno venatorio 1919-20 eccetto una breve aggiunta richiesta dal sindaco, da collocarsi fra il settimo e l'ottavo articolo del "Manifesto sulla Caccia". Con tale modifica venne precisato che "*nell'isola di Capraia [era] permessa la caccia al coniglio selvatico a far tempo dal 15 luglio*"<sup>39</sup> proprio a causa dei gravi danni da esso arrecati ai vigneti (già aggrediti dalla fillossera!) ed alle altre colture agricole dell'isola. Una copia di tale manifesto è tuttora conservata presso l'A.S.P.G.<sup>40</sup> Almeno altre tre copie dello stesso Avviso, ora presumibilmente perdute, furono poi inviate al Comune di Capraia per la pubblicazione.<sup>41</sup> Tra le carte d'archivio si trova infine una lettera a stampa di un altro sodalizio venatorio, l'Unione dei cacciatori genovesi, risalente al 30 aprile 1921 ove è contenuta una vibrata protesta contro *lo spudorato e avido bracconaggio* da tempo praticato in tutti i "Monti Liguri" (ivi com-



Capraia isola, lo "stagnone" semi prosciugato in un'immagine della tarda estate del 2001 con sullo sfondo, a sinistra, la breve cresta del monte Le Penne. Durante le migrazioni le rive del laghetto ospitano molte specie di uccelli di passo.

presa Capraia). In essa si proponeva all'Amministrazione provinciale di intensificare la sorveglianza e si chiedeva altresì un maggiore impegno per la futura adozione di una nuova legge di disciplina della caccia ritenuta

ormai assolutamente indispensabile.<sup>42</sup> Coerente con tali proponimenti, evidentemente non attuati, appare pertanto la successiva osservazione (risalente al 1925) che G. Rovereto inserì in un suo articolo dedicato all'isola, ove egli evidenziò come il coniglio selvatico fosse a Capraia *un piccolo animale tormentato da troppi cacciatori*.<sup>43</sup> Da allora, tuttavia, la situazione è profondamente cambiata. Coll'abbandono generalizzato e pressoché definitivo delle attività agricole e (soprattutto) colla recente adozione dei provvedimenti di tutela della fauna selvatica seguiti alla costituzione del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano (di cui l'isola fa parte dal 1996), la caccia sull'isola è ovunque vietata. Nell'odierna Capraia conigli selvatici ed uccelli di varie specie sembrerebbero quindi godere di una vita decisamente tranquilla, uno status privilegiato che non dovrebbe mutare neppure a seguito dei più recenti segnali, peraltro apprezzabili, di ripresa dell'attività agricola locale.



*Genova addio. L'aggregazione di Capraia  
alla Provincia di Livorno (1925-1928)*

Il distacco dell'isola di Capraia dal territorio della Provincia di Genova allo scopo di ampliare quello, in origine assai ridotto, della Provincia di Livorno, rappresenta l'episodio storicamente più controverso fra quelli narrati in questa ricerca. La separazione di Capraia dal suo storico capoluogo fu infatti decretata nel 1925 su impulso, a quanto pare, del potente gerarca fascista Costanzo Ciano, livornese di nascita, ufficiale di marina e protagonista della celebre "beffa di Buccari" durante il primo conflitto mondiale.<sup>1</sup> La procedura seguita dal Governo escluse "naturalmente" qualsiasi tipo di consultazione democratica volta ad accertare l'effettiva volontà della popolazione capraiese in merito all'importante mutamento amministrativo. I rappresentanti locali protestarono vivacemente per l'improvvisa decisione dell'Esecutivo, ma non ottennero, né potevano ottenere, dato il particolare momento politico, alcuna retromarcia da parte del Governo, anzi, essi furono costretti ad allinearsi rapidamente al diktat del Regime a mezzo di una penosa ritrattazione.<sup>2</sup> A dire il vero, non erano mancate, nei decenni precedenti, occasioni nelle quali l'aggregazione di Capraia alla Provincia di Livorno era parsa imminente. Le stesse carte conservate presso l'A.S.P.G. documentano puntualmente, seppur con estrema concisione, alcuni tentativi, tutti poi sfumati, volti a separare l'isola di Capraia dalla Provincia di Genova.<sup>3</sup> La definitiva annessione alla Provincia livornese fu infine formalmente sancita con l'entrata in vigore del Regio decreto legge n. 2011 del 15 novembre 1925<sup>4</sup> il cui primo articolo disponeva il distacco di un certo numero di comuni dalla Provincia di Pisa e del Comune di Capraia Isola da quella di Genova e la loro simultanea aggregazione alla Provincia di Livorno. Il provvedimento, a firma Mussolini-Federzoni (rispettivamente presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro degli Affari Interni), prevedeva inoltre che con altri, successivi decreti ministeriali dovessero essere approvati, possibilmente con l'accordo

degli enti interessati, i progetti di separazione del patrimonio (s'intende quello della Provincia di Genova) e di riparto delle relative attività e passività. Conformemente a tali indicazioni, già in data 8 dicembre (1925), la Prefettura di Genova invitò,<sup>5</sup> il presidente della D.P.G. a prendere contatti con la Provincia di Livorno affinché il piano di separazione patrimoniale fosse impostato di comune accordo secondo le istruzioni contenute in una vecchia circolare del Ministero degli Interni risalente al 1915.<sup>6</sup> Il giorno seguente, 9 dicembre (1925), anche la Deputazione provinciale di Livorno (in sigla: D.P.L.) predispose una nota in cui, rivolgendosi alla consorella genovese, richiese a quest'ultima di designare un proprio funzionario il quale, d'intesa con quello già incaricato dalla stessa Amministrazione labronica, provvedesse alla stesura degli elaborati contabili previsti dalla legge.<sup>7</sup> La Provincia di Genova, avendo già provveduto ad analogha operazione in occasione dell'allora recente creazione della Provincia della Spezia (1923), si dichiarò pronta a compilare uno schema di progetto servendosi delle tipologie di dati che erano già state utilizzate in quella precedente evenienza, per quanto applicabili al caso di Capraia.<sup>8</sup> Da parte sua, l'Amministrazione provinciale livornese prese atto con favore di tale disponibilità ed invitò la D.P.G. e far compilare colla maggiore possibile sollecitudine tutta la documentazione necessaria.<sup>9</sup> Di lì a poco, intervenne anche la Prefettura genovese che, facendosi a sua volta partecipe delle richieste provenienti dalla Deputazione e dalla Prefettura di Livorno, chiese chiarimenti alla Provincia di Genova circa i presunti ritardi accumulati nella definizione della pratica.<sup>10</sup> Intanto, con il 1926 (e sino al 1928), a seguito della progressiva abolizione di ogni forma di autonomia locale ad opera del regime fascista, l'amministrazione della Provincia di Genova fu affidata in via straordinaria ad una Commissione Reale composta da quattro membri, di cui uno nominato presidente (il primo a ricoprire tale carica fu F. Montuori, poi sostituito da G. Caratti) avente in sostanza i poteri prima assegnati sia alla Deputazione che al Consiglio provinciale.<sup>11</sup> Sollecitato da più parti, fu proprio il neo presidente della Commissione ad informare (con lettera del 26 febbraio 1926), i prefetti di Genova e Livorno della necessità di raccogliere ancora una serie di informazioni aggiuntive necessarie per la redazione della versione definitiva dello schema di pro-

getto in questione (importi attività/passività dell'ente al 31 dicembre 1925, importi delle pensioni del personale dei manicomi e degli agenti stradali, etc.).<sup>12</sup> Finalmente, dopo l'acquisizione di tutti i dati utili da parte dei funzionari contabili, in data 8 maggio (1926) la Commissione approvò il progetto di separazione patrimoniale e di ripartizione delle attività e delle passività elaborato dalla ragioneria provinciale. Esso evidenziava un attivo netto da ripartire di lire 14.228.913,88. La suddivisione di tale somma fra le due Province di Genova e Livorno venne effettuata, conformemente al dettato della sopraccitata circolare ministeriale del 1915, in ragione della popolazione residente sull'isola alla data dell'ultimo censimento (1921) e del gettito della sovrimposta fondiaria rilevabile attraverso i dati forniti dall'Intendenza di Finanza. La quota sull'attivo netto spettante alla Provincia di Livorno corrispose pertanto ad un importo, pari a lire 5.067,03, risultante dalla media aritmetica di due diversi valori, l'uno, di lire 1.913,22, commisurato al gettito della sovrimposta per l'isola di Capraia (d'importo pari a lire 2.260), l'altro, pari a lire 8.220,84, proporzionato al numero dei residenti sull'isola alla data dell'ultimo censimento generale del 1921 (corrispondente a 561 abitanti).<sup>13</sup> La Commissione Reale, adottando lo stesso criterio seguito in occasione dell'istituzione della Provincia della Spezia, deliberò inoltre di ripartire fra le due Province di Genova e Livorno l'onere annuale delle pensioni al personale in quiescenza sulla base degli stessi dati fiscali (sovrimposta fondiaria) e demografici (numero di residenti) utilizzati per il progetto di divisione patrimoniale. Ne scaturì l'obbligo da parte della Provincia di Livorno, di rifondere annualmente a quella di Genova la quota attribuitale sul totale delle pensioni pagate al 31 dicembre 1925, risultata di sole lire 275,80, salvo, naturalmente, il verificarsi di successive variazioni.<sup>14</sup> Alcuni giorni appresso, il presidente F. Montuori dispose l'invio all'Amministrazione provinciale di Livorno di una copia della delibera con cui la Commissione aveva approvato il progetto di separazione patrimoniale fra i due enti.

Nella nota di trasmissione, vennero dettagliatamente riassunti i criteri utilizzati dalla Provincia di Genova per: a) la suddivisione delle attività (finanziarie e patrimoniali) e delle passività; b) la determinazione e ripartizione degli oneri previdenziali; c) l'attribuzione dei beni immobili di uso



8 MAG. 1926

COMMISSIONE REALE

per la Straordinaria Amministrazione della Provincia di Genova

Commissario Relatore: *Sig. Presidente*

Oggetto: *Distacco del comune di Capraia Isola dalla Provincia di Genova e aggregazione a quella di Livorno - Progetto di separazione patrimoniale e di riparto delle attività e passività //*

UFFICIO *Ragioneria* *albo*

PARERE DEL RELATORE  
e deliberazione della Reale Commissione

RAPPORTO

*Senza forza del Reale Decreto Legge 15 Novembre 1925 n. 2011, il Comune di Capraia Isola è stato staccato da detta Provincia ed aggregato a quella di Livorno. La R. Prefettura con nota 8 Dicembre 1925 n. 49444, d'incarico del Ministero dell'Interno, richiama l'attenzione sul Reale Decreto anzidetto, affinché si prendessero accordi con l'Amministrazione Prov. di Livorno per predisporre un concreto progetto di separazione patrimoniale e di riparto delle attività e passività, secondo le istruzioni contenute nella circolare 25 Aprile 1915 n. 15300/34 del Ministero dell'Interno. Siccome quest'Amministrazione ne ha nell'Adesione 1925 concesso*

*Adesione dell'8.5.1926*

*La formidabile... La fede del... del... di approvare il progetto di separazione patrimoniale e di riparto delle attività e passività, secondo le proposte dell'ufficio di ragioneria*

*[Signature]*

A.S.P.G., frontespizio della deliberazione adottata in data 8 maggio 1926 dalla Commissione Reale per l'Amministrazione Straordinaria della Provincia di Genova con la quale fu approvato il progetto di separazione patrimoniale e di riparto delle attività e passività a seguito del distacco del Comune di Capraia Isola dal territorio della Provincia di Genova.

pubblico (quali ponti, strade, aiuole per deposito di pietrisco, etc.) e degli eventuali oneri finanziari ad essi connessi (mutui), fra i due enti interessati.<sup>15</sup> Tuttavia, alla solerzia ed alla cura con cui il progetto di riparto patrimoniale era stato predisposto dalla Provincia di Genova, non corrispose per lungo tempo alcuna azione (pur prevista dalla legge) da parte della consorella labronica. Le autorità governative centrali e locali non sembrano, a loro volta, aver esercitato, per circa un biennio, alcuno stimolo alla conclusione della vicenda. Anzi, il prefetto di Genova incorse in un evidente infortunio quando, il 13 marzo 1928, scrisse a G. Caratti, nuovo presidente della Commissione Reale, sollecitandogli la compilazione del noto progetto e la sua trasmissione al Ministero degli Interni entro il successivo 31 marzo (1928).<sup>16</sup> In realtà, il progetto di riparto era già stato redatto e trasmesso alla Provincia di Livorno sin dal 17 maggio 1926 (!), senza che quest'ultima avesse più fornito alcun riscontro alle proposte concrete in esso contenute.<sup>17</sup> Soltanto il 4 maggio 1928 la D.P.L. provvide infatti ad approvarlo accumulando in tal modo un ritardo davvero sorprendente, ma forse (ripetiamo: forse) indicativo dello scarso interesse che, tutto sommato, l'"annessione" della povera isola di Capraia potrebbe aver suscitato ai vertici dell'Amministrazione labronica. A quel punto, l'iter amministrativo riprese comunque slancio: dopo le favorevoli espressioni di parere formulate dalle rispettive Giunte provinciali amministrative e dal Ministero degli Interni (16 giugno 1928), fu la volta del Consiglio di Stato che deliberando favorevolmente in data 27 giugno 1928 aggiunse la propria autorevole approvazione ai precedenti assensi. Poi, rapidamente, sopraggiunse l'epilogo. Con R.D.L. 14 luglio 1928, n. 149 il progetto di separazione patrimoniale e di riparto delle attività e passività fra le Province di Genova e di Livorno fu infatti definitivamente approvato.<sup>18</sup> Conseguentemente, la Commissione Reale, sulla base delle risultanze del sopraccitato riparto, autorizzò, in data 17 ottobre 1928, il pagamento alla Provincia di Livorno della quota di attivo netto ad essa spettante mediante l'utilizzo del fondo spese impreviste 1928. In tal modo alla Provincia di Genova venne definitivamente sottratta la giurisdizione amministrativa sull'isola di Capraia. Il riscatto de jure della proprietà di tutti i beni patrimoniali assegnati in fase di redazione dello schema di separazione patri-

COMMISSIONE REALE

PER LA STRAORDINARIA AMMINISTRAZIONE DELLA PROVINCIA DI GENOVA

Estratto dal processo verbale della Seduta

Presenti N. 4

17 Ottobre 1928-VIII

68 Prot. 7240

Separazione patrimoniale e riparto delle attività e passività tra le Province di Genova e Livorno in applicazione del R.D.L. 15/11/1925 N°2011 che ha distaccato da questa Provincia il Comune di Capraia Isola.

LA COMMISSIONE REALE

Richiamata la propria deliberazione 8 maggio 1926 N° 3774 con la quale approvava il progetto di separazione patrimoniale e di riparto delle attività e passività fra la Provincia di Genova e quella di Livorno, in applicazione del R.D. Legge 15 novembre 1925 N°2011, per il distacco del Comune di Capraia Isola da questa a quella Provincia;

Ritenute che, - fra l'altro - dal progetto stesso risulta una quota di attivo netto di L. 5.067,03 da corrispondersi dalla Provincia di Genova a quella di Livorno;

Ritenute che tale progetto è stato definitivamente approvato con Regio Decreto 14 luglio 1928 N°1949 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 27 detto; - Ritenuta la disponibilità dei fondi allo stanziamento per le spese impreviste del corrente esercizio;

Su conforme parere dell'On.le Relatore;  
DELIBERA di autorizzare il pagamento di Lire cinquemila sessantasette e cent. tre (L. 5.067,03) a favore della Provincia di Livorno per sua quota attiva netto risultante dal riparto anzidetto, mediante mandato da emettere ai sensi dell'art. 1, Capo 2, art. 2, art. 51, del bilancio 1928; salvo ogni diritto della Provincia di Genova in ordine al riparto annuale dell'onere delle pensioni, col rimborso da parte della Provincia di Livorno, della quota a suo carico.

REL. BONETTI

IL PRESIDENTE N° CARATTI  
IL COMMISSARIO ANZIANO " SCIACCALUNA  
IL SEGRETARIO GENERALE " M. B. ADAMO

R. PREFETTURA DI GENOVA  
N. 52944 Divis. 34

VISTO  
Genova 14. 12. 1928 anno VII

PER AUTENTICAZIONE AD USO AMMINISTRATIVO  
IL SEGRETARIO GENERALE



moniale nonché la salvaguardia dei propri diritti in ordine al riparto annuale dell'onere delle pensioni, rappresentarono per la Provincia di Genova una scontata, magra consolazione. Ci vollero comunque circa due anni per perfezionare, anche sotto l'aspetto patrimoniale e finanziario, la cessione dell'isola alla Provincia di Livorno. Al termine di tale maratona burocratica Genova si vide pertanto costretta a separare i propri destini amministrativi (e insieme ideali) da quelli della lontana e "difficile" Capraia. Ciò avvenne nonostante lo storico legame protrattosi attraverso i secoli, dai remoti tempi della Repubblica marinara sino a quelli del Regno di Sardegna e d'Italia, quando l'isola aveva a lungo rappresentato un'ecentrica appendice del territorio provinciale dell'antica Superba.<sup>19</sup>

A.S.P.G., copia dattiloscritta della deliberazione in data 17 ottobre 1928 con la quale la Commissione Reale per l'Amministrazione Straordinaria della Provincia di Genova dispose il pagamento della quota di attivo netto (lire 5.067,03) spettante alla Provincia di Livorno sulla base delle risultanze emerse dal riparto delle attività e passività definitivamente approvato con R.D.L. 14 luglio 1928, n. 1949.

## Note al testo

### Avvertenza

Salvo sporadiche eccezioni, allo scopo di non appesantire oltre ogni modo le annotazioni al testo della presente ricerca si è scelto di escludere la citazione della categoria, del numero di casella, del numero e titolo del fascicolo a cui riferire illi singolori documentoli menzionatoli in ciascuna delle sottostanti note.

### Note al capitolo I

<sup>1</sup> A.S.G., fondo primi cancellieri San Giorgio, filza n. 81, *Capraia Suppliche*, foglio 320-21. Da una *suppl. homini capraris* risalente ai primi anni del secolo XVI si può infatti dedurre che gli abitanti dell'isola richiesero al Banco di San Giorgio la costruzione di una *torre de guardia a loco del Cenopio*.

<sup>2</sup> A. Riparbelli, *Aegylon. Storia dell'isola di Capraia dalle origini ai giorni nostri*, Tipografia, pratese, Firenze, 1973, p. 94.

<sup>3</sup> A.S.P.G., Lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola alla D.P.G., prot. n. [...] del 5 maggio 1914.

<sup>4</sup> G. Felloni, *Le circoscrizioni territoriali civili ed ecclesiastiche nella Repubblica di Genova alla fine del secolo XVIII*, in "Rivista Storica Italiana", anno LXXXIV, fascicolo IV, Napoli, 1972, pp. 1067-1101.

<sup>5</sup> *Annuario Provincia di Genova 1869-70*, Genova, Regia Tipografia Ferrando, 1869, p. 51.

<sup>6</sup> A. Riparbelli, op. cit., pp. 84-85.

<sup>7</sup> A.S.G., fondo Corsica, filza n. 640 (Litterarum Capraia 1698).

<sup>8</sup> G. Rovereto, *L'isola di Capraia*, in: "Le Vie d'Italia", Rivista mensile del Touring Club Italiano, Milano, ottobre 1926, pp. 1111-1117.

<sup>9</sup> A.S.G., fondo Corsica, filza n. 245. Le carte riguardanti la torre delle Barbici (o della Teglia) sono particolarmente interessanti e meriterebbero di essere utilizzate per la stesura di una monografia sulla storia di tale costruzione militare.

<sup>10</sup> Cfr. a tale proposito, il volume (A cura di) P. Stringa, *Architettura e Urbanistica Genovese nel Mediterraneo*, Sagep, Genova, 1992, pp. 5-9.

## Note al Capitolo II

<sup>1</sup> Dall'introduzione al volume primo dell'inventario cartaceo dell'Archivio storico della Provincia di Genova (1860-1952): "...Nell'Archivio storico della Provincia di Genova, in più di 18 mila pratiche, sono conservate le memorie di quasi un secolo di vicende umane e politiche: l'arco temporale si estende grosso modo dal 1860 al 1952. Per l'anno di partenza, il 1860 non è necessario spendere molte parole: è dalla data del primo marzo 1860, giorno in cui si riunì a Palazzo Ducale, il primo Consiglio provinciale, che si fa partire la vita della Provincia di Genova. Accade, ma raramente, che alcune pratiche, in tutto o in parte "ereditate" da altri enti, siano addirittura anteriori al 1860. Per il termine finale, invece, occorrono precisazioni. È stato infatti nel 1952, che si è deciso di aggiornare il vecchio titolario di classificazione ai nuovi tempi e alle nuove funzioni spettanti alle Amministrazioni provinciali. La scelta operata nel 1952, tuttavia, non è stata, semplicemente, nel senso di aggiungere nuove categorie e caselle al titolario esistente; di fatto, si è adottato un titolario parzialmente nuovo, essendosi infatti cancellate categorie o caselle non più attuali, aggiungendone di nuove, modificandone altre. Si è in ogni caso perduta la continuità nella numerazione delle categorie e delle caselle conservate, e questa mancanza di continuità tra il "vecchio" e il "nuovo" titolario è stata alla base della separazione, anche fisica, degli archivi. Tutte le pratiche formatesi dal 1860 al 1952 (sotto la vigenza del titolario originario) sono state conservate in locali separati rispetto a quelle dell'epoca posteriore, al punto che quando oggi si fa riferimento all'Archivio storico della Provincia di Genova si parla proprio delle pratiche di questo periodo, che va dal 1860 al 1952. Le pratiche posteriori al 1952, invece, conservate a parte, sono anch'esse destinate a confluire in un archivio separato, come prevede la legge; ma questo 'nuovo' archivio storico - che con gli anni evidentemente è destinato a crescere - continuerà comunque, per evidenti ragioni, ad essere tenuto sempre distinto dal precedente. L'Archivio storico della Provincia di Genova - come sopra definito - risulta pertanto un corpo 'chiuso', con un numero di faldoni e fascicoli in suscettibile di variare in aumento o in diminuzione. Questa caratteristica rende definitiva anche la collocazione e la classificazione di ciascuna pratica all'interno di faldoni numerati progressivamente: come si vedrà più avanti gli inventari riportano quale elemento essenziale anche tale numero di faldone, che è elemento fondamentale per il reperimento della pratica cercata...".

<sup>2</sup> Cfr. Alberto Riparbelli, op. cit., p. 389, ove si può leggere: "...in tale periodo la nostra isola ebbe a soffrire un danno incalcolabile per la sua storia: la perdita dell'archivio comunale. Fu una grande perdita perché di tutto l'archivio rimase solo un fascicolo relativo agli usi civici del 1844...".

## Note al Capitolo III

<sup>1</sup> All'autore preme sottolineare come le note storico-legislative, ancora inedite, curate dal dottor A. Fasciolo (funzionario direttivo dell'Amministrazione provinciale di Genova) abbiano costituito un prezioso ausilio alla stesura del terzo capitolo della ricerca.

## Note al Capitolo IV

<sup>1</sup> Cfr. D.P.R. 22 luglio 1996 recante: "Istituzione dell'Ente Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano".

<sup>2</sup> Tra le realizzazioni degli ultimi anni citiamo, in particolare, alcuni interventi di recupero della viabilità pedonale come la diramazione per il M.te Capo (ove si trovano le rovine di una ex casermetta della marina militare italiana), il nuovo anello Stagnone-Monte Le Penne-M.te Castello, la pavimentazione dell'ultimo tratto del sentiero che conduce alla località Bellavista, etc.

<sup>3</sup> Il riferimento è, in primo luogo, alle torri genovesi della Teglia (o delle Barbici o della Regina) risalente al 1699 e, soprattutto, a quella dello Zenobito, costruita, secondo la tradizione, nel 1516, il cui stato di conservazione è, per ambedue, molto precario.

<sup>4</sup> Si leggano, a tale proposito, le considerazioni contenute nelle pagine del sito [www.sister.it/CaprSIMS/HomeCapr/storia/storia2.htm](http://www.sister.it/CaprSIMS/HomeCapr/storia/storia2.htm).

<sup>5</sup> Riparbelli A., op. cit., p. 389.

<sup>6</sup> A.S.P.G., cfr. Categoria IX "Agricoltura Industria e Commercio", Casella n. 7, fascicolo n. 1 avente per oggetto: "Inchiesta sui tabacchi", anno 1880. Il 28 febbraio 1880 la Commissione parlamentare d'inchiesta sui tabacchi inviò alla D.P.G. una copia di *Interrogatorio* articolato in sei sezioni: coltivazione, commercio di tabacchi grezzi, fabbricazione, commercio di tabacchi lavorati, contrabbando di tabacchi e parte generale per un totale di 93 quesiti. Alcune domande relative alla sezione terza, a partire da quella iniziale che recitava: "Ha esistito per lo addietro nella provincia qualche fabbricazione di tabacco, in quale luogo, in che tempo, sotto quale governo e regime...", avrebbero dovuto suscitare, nei compilatori del questionario, una citazione della Manifattura Tabacchi di Capraia la cui chiusura era stata disposta nel 1868. Il 30 dicembre 1880 la D.P.G. provvide (con evidente ritardo) a nominare una specifica Commissione composta da tre deputati provinciali (A. Costa Zenoglio, C. Navone, G. Vivaldi Pasqua) con l'incarico di formulare e proporre alla stessa D.P.G. le risposte da darsi al suddetto *interrogatorio*, ma, sfortunatamente,

le fonti consultate non comprendono alcun documento contenente le risposte fornite a tali, numerosi quesiti.

<sup>7</sup> A.S.P.G., cfr. "Ordinato col quale la Commissione [comunale] dichiara non potersi stabilire lo stipendio del sanitario per una terza parte..." in data 27 luglio 1862.

<sup>8</sup> L'insediamento della casa intermedia di pena di Capraia Isola fu preceduto dalla stipula di una convenzione tra il Comune di Capraia ed il Ministero dell'Interno in data 1 agosto 1873 a cui fece seguito un atto addizionale e rettificativo sottoscritto il 24 novembre dello stesso anno.

<sup>9</sup> A.S.P.G., Relazione della Giunta municipale di Capraia Isola al Consiglio provinciale di Genova in data 23 luglio 1898 in cui venne descritta la coeva (ed infelice) situazione socio-economica dell'isola.

<sup>10</sup> E. A. D'Albertis, *Crociera del Violante comandato dal capitano-armatore Enrico D'Albertis durante l'anno 1876*, in: "Annali del Museo Civico di Storia Naturale di Genova", a cura di G. Doria e R. Gestro, XI, 1877-88, ove al capitoletto intitolato *Capraia*, l'autore scrisse: "...vivono ora questi detenuti acquartierati nella fortezza; ma dal Ministero degli Interni venne disposto per l'erezione di nuovi locali. A facilitare la costruzione dei nuovi fabbricati venne già attivata una fornace a mattoni la quale, disimpegnata dai detenuti stessi, dà ottimi risultati".

<sup>11</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al prefetto presidente della D.P.G. prot. n. 974 del 12 dicembre 1884, avente per oggetto: "Collaudo della caserma dei Reali Carabinieri".

<sup>12</sup> A.S.P.G., cfr. a tale proposito la copia minuta di un "Prospetto finanziario del Comune Isola di Capraia desunto dal suo bilancio 1866" e la copia a stampa (con annotazioni autografe) del "Prospetto di situazione economica nell'anno 1874" dello stesso Comune di Capraia Isola.

<sup>13</sup> A.S.P.G., cfr. anche in questo caso il soprarichiamato rapporto intitolato: "Ordinato col quale la Commissione [comunale] dichiara non potersi stabilire lo stipendio del sanitario per una terza parte..." datato 27 luglio 1862.

<sup>14</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione del Consiglio comunale di Capraia Isola n. 25 del 17 novembre 1868, avente oggetto: "...riflettente la pratica finale dell'illuminazione e manutenzione del fanale di questo porto di Capraia".

<sup>15</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al prefetto della Provincia di Genova prot. n. [...] del 31 dicembre 1874, avente per oggetto: "Pagamento a saldo del debito del grano".

<sup>16</sup> A.S.P.G., deliberazione del Consiglio comunale di Capraia n. 187 del 18 maggio 1880, avente per oggetto: "...riflettente ad invocare un sussidio dalla Provincia per la spesa di costruzione del cimitero comunale".

<sup>17</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al prefetto presidente della D.P.G. prot. n. 974 del 12 dicembre 1884, avente per oggetto: "Collaudo della caserma dei Reali Carabinieri".

<sup>18</sup> A.S.P.G., cfr. Relazione della Giunta municipale del Comune di Capraia Isola al Consiglio provinciale di Genova del 23 luglio 1898.

<sup>19</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola alla D.P.G. prot. n. [...] del 5 maggio 1914, senza oggetto.

<sup>20</sup> Cfr. Riparbelli A., op. cit., p. 330 (in cui è citata la spedizione di E. D'Albertis, 1875-76); pp. 337-338 (visite di H. Emmons, 1893; S. Sommier, 1896, G. Doria e A. Beguinot, 1898), pp. 350-351 (visite di G. Rovereto, M. Airoldi, 1925).

<sup>21</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione del Consiglio comunale di Capraia Isola in data 14 gennaio 1909, avente per oggetto: "Bonifica pascoli comunali", il cui testo è stato integralmente riportato nell'Appendice B.

<sup>22</sup> La fillossera (o fillossera) è un piccolo afide che reca gravi danni alla vite attaccandone le foglie e le radici per succhiarne la linfa e provocandone, per tale via, il disseccamento. Una grave epidemia di fillossera interessò l'Italia centro-settentrionale tra la fine del secolo XIX e il primo quarto del XX secolo, tanto che ancora nel biennio 1919-20, il Comune di Capraia risultava incluso nell'elenco dei territori fillosserati o sospetti appartenenti alle zone abbandonate agli effetti antifillosserici. Sembra quindi che il territorio isolano fosse considerato infetto o sospetto di infezione senza tuttavia che vi fossero in corso azioni di distruzione e/o sostituzione dei vitigni colpiti dalla fillossera. Per ulteriori notizie sulla diffusione del fenomeno sul territorio della Provincia di Genova cfr. A.S.P.G., Cat. IX Agricoltura, Industria e Commercio, cas. 5, fascicoli n. 1, "Provvedimenti contro la fillossera, 1880-1909" e n. 10, "Comuni fillosserati. Elenchi 1920-21".

<sup>23</sup> G. Rovereto, op. cit., pp. 1111-1112, in cui l'illustre geologo riportò le sue osservazioni sull'abbandono delle piazzuole, l'impoverimento del suolo, il dilagare degli arbusti di macchia e la scarsa consistenza delle colture agricole.

## Note al Capitolo V

Paragrafo a):

*La nuova caserma dei CC.RR.: aspetti giuridici, tecnici e finanziari*

<sup>1</sup> Cfr. Riparbelli A, op. cit., p. 331 ove l'autore osserva: "La colonia che avrebbe dovuto fare tante cose, non solo non era riuscita a farne qualcuna, ma nella confusione in cui versava, non faceva che suscitare malumori sia all'esterno sia all'interno stesso del suo regime".

<sup>2</sup> Si veda, in particolare, il testo dell'articolo uno, lettera l, secondo capoverso del Capitolato generale Ministero degli Interni 18 maggio 1861, per il testo completo del quale si rimanda alla ristampa contenuta in: *Bollettino dell'Unione delle Province d'Italia*, anno quinto, 1912, Roma, 1913, pp. 57-60.

<sup>3</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al prefetto di Genova prot. n. 284 del 1 maggio 1884, avente per oggetto: "Sulla proposta del locale da ridurre a caserma dei Reali Carabinieri".

<sup>4</sup> I documenti citati, ossia la pianta dell'edificio e la nota descrittiva dei lavori, non risultano più tra gli atti attualmente conservati presso l'A.S.P.G.

<sup>5</sup> A.S.P.G., cfr. lettera dell'U.T.P.G. (a firma dell'ing. capo reggente) al prefetto presidente della D.P.G. prot. n. 185 del 5 maggio 1884, avente per oggetto: "Locale per una nuova stazione dei CC.RR. nell'isola di Capraia".

<sup>6</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. in data 8 maggio 1884, avente per oggetto: "Locale per la nuova stazione dei RR. CC. nell'isola di Capraia".

<sup>7</sup> A.S.P.G., cfr. l'articolo terzo del "Contratto di Affittamento per anni cinque che si fa dai signori Dussol Gaspare e Gallettini Giuseppe Maria alla Provincia di Genova di una casa di loro proprietà per uso di caserma dei Reali Carabinieri di stazione nel Comune di Capraia (Isola) per e mediante l'annuo fitto di lire Mille, Lit. 1.000".

<sup>8</sup> Come peraltro indicato alla precedente nota n. 2, il testo del Capitolato Ministero degli Interni del 18 maggio 1861, relativo all'accasermamento dei RR.CC. fu ristampato (ed è tuttora reperibile) sul Bollettino dell'Unione delle Province d'Italia, anno quinto 1912, Roma, 1913, pp. 57-60.

<sup>9</sup> A.S.P.G., cfr. A.S.P.G., cfr. lettera della D.P.G. al signor maggiore comandante i Reali Carabinieri di Livorno risalente al 31 luglio 1884.

<sup>10</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al prefetto presidente della Provincia di Genova prot. n. 974 del 12 dicembre 1884, avente per oggetto: "Collaudo del locale della Caserma dei R. Carabinieri".

<sup>11</sup> A.S.P.G., ibidem, di cui, in quest'occasione, si ripropone il seguente brano: "Terminati i lavori dovrebbe qui venire l'ingegnere provinciale pel collaudo; forse ciò sarà per lui incomodo perché specialmente nell'inverno molte volte il postale non approda all'isola ed allora il signor ingegnere potrebbe essere costretto [ad] andare a Portoferraio e in Sardegna o rimanere forzatamente in Capraia per

molti giorni, il che apporterebbe spese ed anche danno all'Amministrazione provinciale [...]".

<sup>12</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del comandante della Divisione dei CC.RR. di Livorno al prefetto presidente della Provincia di Genova prot. n. 888 del 30 dicembre 1884, avente per oggetto: "In ordine alla nuova caserma dell'Arma in Capraia", nella quale detto Comando espresse il desiderio che della fornitura del casermaggio fosse incaricato l'impresario E. Baldi di Livorno già fornitore del servizio di casermaggio per le stazioni di quella Provincia e disponibile ad assumere lo stesso incarico anche per il presidio di Capraia dietro compenso di centesimi 30 per ogni letto e per ogni giornata. Si noti che nel periodo preso in considerazione per la stesura della presente ricerca (seconda metà secolo XIX-primo quarto del XX), le spese di casermaggio furono a lungo sostenute dalle sole province sulla base del Capitolato speciale di appalto approvato con D.M. in data 18 maggio 1861 (poi sostituito da un nuovo Capitolato di appalto approvato con D.M. del 1 luglio 1908) sino a quando esse non ottennero, con l'entrata in vigore della legge 24 marzo 1907, n. 118, lo sgravio di metà della spesa per il casermaggio (dal primo luglio 1908) e poi l'esonero parziale dalla medesima (dal primo luglio 1909) ferma restando a loro carico la spesa per i locali delle caserme. La legge del 1907 trasferì quindi allo Stato l'onere delle spese di casermaggio e dal primo luglio 1909 esso subentrò nei contratti già stipulati dalle province.

<sup>13</sup> A.S.P.G., cfr. l'istanza presentata da G. Dussol e G.M. Gallettini alla D.P.G. in data 22 settembre 1885.

<sup>14</sup> La periodicità semestrale adottata per il pagamento dell'affitto della caserma è da intendersi nel modo seguente: il primo semestre aveva inizio il primo febbraio e terminava il 31 luglio di ogni anno; il secondo semestre andava dal primo agosto al 31 gennaio dell'anno successivo.

<sup>15</sup> In realtà, almeno inizialmente, il nullaosta compilato dal comandante di stazione della Capraia veniva periodicamente trasmesso ai proprietari dello stabile, i quali, essendo domiciliati a Genova, chiedevano sovente all'Arma di spedire tale documentazione direttamente alla D.P.G. Questa prassi fu quasi sempre regolarmente seguita, ma poteva capitare il caso in cui il nullaosta fosse prima trasmesso al sindaco del Comune di Capraia Isola e da questi consegnato ai locatori, se presenti sull'isola, o più frequentemente inviato alla Provincia. A proposito della prassi seguita si veda anche in A.S.P.G., cfr. lettera del comandante la Divisione dei CC.RR. di Livorno al prefetto presidente della D.P.G. prot. n. 832 del 3 febbraio 1887, avente per oggetto: "Invio contenuta per caserma della stazione dell'Arma in Capraia".



<sup>16</sup> A proposito dei compiti del tesoriere comunale e di quello provinciale, la legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato A, all'art. 198, disponeva: "Saranno osservate per la spedizione dei mandati, e pei contratti delle province le norme stabilite per quelli dei comuni negli artt. 124 e 128 della presente legge" e all'art. 124, la stessa legge specificava: "I mandati di pagamento sono sottoscritti dal sindaco, da un assessore dal segretario del Comune, e contrassegnati dal ragioniere ove esiste. L'esattore estingue i mandati a concorrenza del fondo stanziato in bilancio. Egli rende ogni anno il suo conto delle entrate e delle spese". A tale stesso proposito si veda inoltre in A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 118 del 13 febbraio 1895, avente per oggetto: "Del pagamento di lire 500 e fitto caserma dei Reali Carabinieri".

<sup>17</sup> Anche per questo aspetto è d'obbligo fare riferimento alla legge 20.03.1865, n. 2248, allegato A, art. 120 che recita: "L'esazione delle rendite e il pagamento delle spese [comunali] compete all'esattore delle contribuzioni dirette ove manchi il tesoriere del Comune". Altre utili informazioni sull'argomento sono reperibili in A.S.P.G., lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. in data 15 settembre 1891, avente per oggetto: "Mandato di lire 500 da corrispondersi all'esattore delle imposte dirette di Genova".

<sup>18</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al presidente della D.P.G. prot. n. 26387 in data 5 settembre 1898, avente per oggetto: "Circa le riparazioni occorrenti alla caserma di Capraia. Fitto del primo semestre 1898".

<sup>19</sup> A.S.P.G., cfr. lettera di G. Dussol al presidente della D.P.G. in data 28 settembre 1898, senza oggetto, in cui si afferma: "...quanto ebbi l'onore di asserire alla S.V. Ill.ma nella mia precedente lettera circa i guasti del tetto è la verità e potrei provarlo, come pure vere e giuste furono le osservazioni circa gli altri lavori. Ad ogni buon modo, per evitare contestazioni e la sospensione del pagamento del fitto, e specialmente per deferenza alla S.V. Ill.ma, ho fatto eseguire tutti i lavori pretesi..."

<sup>20</sup> A.S.G., cfr. fondo Prefettura Regno d'Italia, pandetta n. 40, busta 54 "Impianti di stazioni di Carabinieri, 1925", fascicolo n. 2686, "Capraia. Stazione dei RR. Carabinieri", lettera del Comune di Capraia Isola al prefetto di Genova in data 4 marzo 1903, avente per oggetto: "Sulla soppressione della stazione dei Reali Carabinieri".

<sup>21</sup> Ibidem, lettera della Legione territoriale dei CC.RR. di Firenze – Divisione di Livorno al prefetto di Genova in data 25 marzo 1903, avente per oggetto: "Per la stazione dell'Arma di Capraia".

<sup>22</sup> Ibidem, lettera del Comune di Capraia Isola al prefetto di Genova in data 30 marzo 1903, avente per oggetto: "Stazione dei Reali Carabinieri".

<sup>23</sup> Ibidem, lettera del Ministero degli Interni – Direzione Generale di Pubblica Sicurezza al prefetto di Genova del 26 giugno 1903, avente per oggetto: "Soppressione della stazione dei Reali Carabinieri".

<sup>24</sup> Ibidem, lettera del prefetto di Genova al Ministero degli Interni – Direzione Generale di Pubblica Sicurezza del 30 giugno 1903, avente ad oggetto: "Stazione dei RR.CC. di Capraia. Proposta di soppressione".

<sup>25</sup> Ibidem, lettera del Ministero degli Interni – Direzione Generale di Pubblica Sicurezza del 5 luglio 1903, avente per oggetto: "Proposta di soppressione della stazione dei RR.CC. di Capraia".

<sup>26</sup> Ibidem, lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al prefetto di Genova del 24 agosto 1904, avente per oggetto: "Stazione RR.CC.".

<sup>27</sup> Ibidem, lettera del prefetto di Genova al Ministero degli Interni – Direzione Generale Amministrazione Civile del 28 agosto 1904, avente per oggetto: "Proposta di soppressione della stazione dei Reali Carabinieri in Capraia".

<sup>28</sup> Ibidem, lettera del Ministero degli Interni – Direzione Generale di Pubblica Sicurezza al prefetto di Genova del 2 settembre 1904, avente per oggetto: "Stazione dei RR.CC. in Capraia" e lettera del prefetto di Genova al sindaco del Comune di Capraia Isola del 4 settembre 1904, avente per oggetto: "Stazione dei RR.CC.".

<sup>29</sup> Per quanto riguarda la rata di affitto riferita al secondo semestre 1905 (scadente in data 31 gennaio 1906) la D.P.G., preso atto della morte della vedova Dussol e della regolarità della successione (ivi compreso il pagamento della relativa tassa) dispose, con atto del 28 novembre 1906, il pagamento a titolo di saldo della somma di lire 62,50 a favore degli eredi G. A. Dussol e V. Dussol.

<sup>30</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. al sindaco del Comune di Capraia Isola in data 28 aprile 1913, avente per oggetto: "Caserma dei Reali Carabinieri di Capraia. Fitto".

<sup>31</sup> A.S.P.G., cfr. delibera D.P.G. in data 21 maggio 1913, avente per oggetto: "Caserma dei Reali Carabinieri di Capraia (Isola). Fitto secondo semestre 1912. Riduzione del mandato di pagamento". Nel caso che interessa, la riduzione era di 225 lire (ossia da 500 a 275 lire).

<sup>32</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. in data 7 maggio 1913, avente per oggetto: "Fitto caserma. Reali Carabinieri", di cui si riporta, stante la sua eloquenza, il seguente passo:

“...il fitto di questa caserma dei Reali Carabinieri fu sempre corrisposto per tramite di questo ufficio a mezzo di un unico vaglia di lire 500 semestrale intestato al Gallettini ed ai fratelli Dussol, senza che da parte di cotesta amministrazione venisse operata alcuna divisione, l'ammontare di detto vaglia veniva poi qui ripartito fra i proprietari stessi in ragione di lire 275 ai fratelli Dussol essendo i proprietari del giardino e lire 225 al Gallettini”.

<sup>33</sup> C. Sarzana, vedova G. M. Gallettini, morì a Capraia il 19 ottobre 1918 come risulta dal certificato di morte sottoscritto dal sindaco del Comune di Capraia Isola, E. Cuneo, in data 14 aprile 1919. Ciò nonostante, il presidente della D.P.G., ancora in una nota datata 2 luglio 1921 indirizzata al prefetto di Genova, inserì la vedova Sarzana fra i percettori di quota parte del fitto della caserma. Un successivo atto di notorietà redatto dalla Pretura di Livorno in data 24 maggio 1924 e tuttora conservato presso l' A.S.P.G. venne forse utilizzato per l'istruttoria della delibera adottata dalla D.P.G. il 4 febbraio 1925, avente per oggetto: “Caserma RR.CC. di Capraia. Pagamento quote di fitto prescritte”.

<sup>34</sup> A.S.P.G., cfr., in particolare, deliberazione D.P.G. in data 21 maggio 1913, avente per oggetto: “Caserma dei Reali Carabinieri di Capraia (Isola) – Fitto 2.<sup>do</sup> semestre 1912 – Riduzione del mandato di pagamento” (da 500 a 275 lire) e A.S.P.G., cfr. decreto del presidente D.P.G. del 28 novembre 1913, avente ad oggetto: “Caserma di Capraia – Fitto 2.<sup>do</sup> semestre 1912 e 1.<sup>mo</sup> semestre 1913. Riduzione dei mandati di pagamento”.

<sup>35</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. al signore cav. avv. G. A. Dussol prot. 969 del 7 febbraio 1914, avente per oggetto: “Caserma dei Reali Carabinieri di Capraia. Riparazioni”.

<sup>36</sup> A.S.P.G., ibidem.

<sup>37</sup> Cfr. a tale proposito, *Bollettino dell'Unione delle Provincie d'Italia*, anno 1908, pp. 45-50, paragrafo intitolato: “Gli sgravi alle Provincie e il Capitolato di appalto pel casermaggio dei RR.CC. approvato con decreto ministeriale 1 luglio 1908”. L'articolo riporta alcune interessanti considerazioni di fonte ministeriale sulla confusione derivante dalla compresenza di due distinti capitolati per l'accasermamento ed il casermaggio dei CC.RR.: “Da un sommario esame dei contratti stipulati per il casermaggio dalle Provincie prima della presentazione del progetto, divenuto poi la legge suddetta [la n. 118/07], questo Ministero [degli Interni] ha avuto a rilevare come in non pochi di essi non si sia esattamente seguita la ripartizione degli oneri e dei servizi rispettivamente disciplinati dai due Capitolati del 1861 (casermage e casermaggio). E così in alcuni casi si trova compresa nel contratto di casermaggio la fornitura di acqua ed anche persino la manutenzione degli stabili. Ciò che però, in

pratica, nel passato regime non dava luogo ad inconvenienti, dovendo la Provincia provvedere contemporaneamente ai due servizi, e sostenere la spesa complessiva”.

<sup>38</sup> Con provvedimento del Tribunale Civile di Livorno del 21 febbraio 1915, A. Gallettini fu nominato curatore dei beni del fratello D.B.A. Gallettini causa l'assenza ed irreperibilità di quest'ultimo.

<sup>39</sup> Parte della somma in questione, pari a lire 56,25, fu anticipata ai proprietari dalla Provincia di Genova per conto dello Stato a cui la legge (R.D.L. n. 2379/1919) aveva ormai affidato la competenza (nonché i relativi oneri) in materia di accasermamento dell'Arma dei CC.RR.

<sup>40</sup> Tale importo fu poi ridotto a lire 618,75 a causa della sospensione del pagamento della quota a carico dello Stato.

<sup>41</sup> A.S.P.G., cfr. lettere dell'avvocato L. Porcelli al presidente della D.P.G. in data 23 novembre 1921, 8 febbraio 1922 e 28 marzo 1925.

<sup>42</sup> Vale forse la pena specificare che le controversie finanziarie sorte fra la Provincia di Genova e la famiglia Gallettini non cessarono neppure in tale occasione poiché, nelle more dell'esecuzione del sospirato provvedimento di liquidazione del saldo dei fitti scaduti, sopraggiunse il decesso di A. Gallettini (curatore dei beni del fratello D.B.A. Gallettini) e, con esso, la sospensione dell'emissione del relativo mandato di pagamento provinciale predisposto in suo favore. Nacque allora una nuova disputa fra la D.P.G. e l'avv. L. Porcelli (il legale dei Gallettini) in ordine all'effettivo pagamento di tutti i fitti scaduti. In tale occasione la Provincia di Genova riuscì, a quanto pare, a dimostrare di aver provveduto alla regolare emissione di tutti i necessari mandati di pagamento. Si veda comunque, a tale proposito, in A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. all'avv. L. Porcelli in data 2 aprile 1925, avente per oggetto: “Ex caserma dei RR. Carabinieri di Capraia. Saldo fitti”.

<sup>43</sup> Circa l'assunzione da parte del R.C.G.C. di tutto quanto fosse riferibile al servizio delle caserme dei CC.RR., cfr. circolare del Ministero LL.PP. in data 18 giugno 1920 applicativa del R.D.L. 2379 del 19 novembre 1919.

<sup>44</sup> A tale proposito, può risultare forse utile la consultazione del testo del Regio decreto legge 15 febbraio 1925, n. 588.

<sup>45</sup> A.S.P.G., cfr. decreto del presidente della D.P.G. di emissione di mandato di pagamento in data 12 febbraio 1921, avente per oggetto: “Caserma di Capraia (Isola). Pagamento fitto secondo semestre 1920”.

<sup>46</sup> A.S.P.G., cfr. lettera della D.P.G. prot. n. 7615 del 30 novembre 1920, con cui fu trasmesso al prefetto di Genova una copia del contratto di locazione della caserma dei CC.RR. dell'isola di Capraia.

<sup>47</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. all'avv. cav. G. A. Dusol prot. n. 5029 del 13 gennaio 1921, avente per oggetto: "Caserma di Capraia. Domanda di aumento del fitto" e lettera del presidente della D.P.G. al prefetto di Genova prot. n. 7282 del 14 novembre 1921, avente ad oggetto: "Caserma dei Reali Carabinieri di Capraia. Domanda di aumento del fitto". Si noti che, a seguito dell'entrata in vigore del R.D.L. n. 2379 del 20 novembre 1919 (con il quale lo Stato assunse su di sé le spese per le caserme dei CC.RR.), la D.P.G. deliberò in data 30 dicembre 1919 di "non stipulare nuovi contratti [di locazione] con aumenti di fitto e spese nuove che non siano imprescindibili".

<sup>48</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. prot. n. 117 del 30 giugno 1921, avente per oggetto: "Caserma dei Reali Carabinieri di Capraia. Pagamento di quote di fitto del signor D.B.A. Gallettini, altro fra i comproprietari, presunto assente". Si veda, in particolare, l'annotazione in calce al dispositivo che recita: "Sospeso pagamento della quota a carico dello stato ai sensi della nota 8 luglio 1921 n. 24215 della Regia Prefettura di Genova. 16 dicembre 1920".

<sup>49</sup> All'interno del volume stampato dalla Provincia di Genova ed intitolato *Un triennio di Amministrazione Straordinaria 1926-1928*, Genova, 1928, p. 273, vengono riferite le azioni svolte dall'ente provinciale in ordine all'accasermamento dei CC.RR. e degli agenti di Pubblica Sicurezza durante il periodo della gestione commissariale.

<sup>50</sup> L'espressione "vecchia caserma" risulta vergata, presumibilmente da un dipendente provinciale, su un biglietto da visita di A. Gallettini, curiosamente utilizzato per sollecitare il pagamento dei fitti arretrati da parte della D.P.G. La missiva è datata 5 novembre 1924 ed iscritta col n. 7428 dell'8 novembre (1924) al protocollo della Provincia di Genova. L'espressione "ex caserma" risulta invece utilizzata nei seguenti documenti:

- a) deliberazione della D.P.G. n. prot. 7428 del 4 febbraio 1925, avente per oggetto: "Caserma RR.CC. di Capraia. Pagamento quote di fitto prescritte";
- b) lettera del presidente della D.P.G. al sig. A. Gallettini prot. n. 7428 del 20 febbraio 1925, avente per oggetto: "Caserma dei RR. Carabinieri di Capraia. Saldo fitti";
- c) lettera del presidente della D.P.G. all'avvocato L. Porcelli prot. n. 7428 del 14 marzo 1925, avente per oggetto: "Ex Caserma dei RR. Carabinieri di Capraia. Credito Gallettini D.B.A.";
- d) lettera del presidente della D.P.G. all'avvocato L. Porcelli prot. n. 2433 del 2 aprile 1925, avente per oggetto: "Ex Caserma dei RR. Carabinieri di Capraia. Saldo fitti".

<sup>51</sup> Cfr. Tina Santini Lolli, *Capraia d'altri tempi. Aspetti di vita. Parlata locale*, Editrice La Fortezza, Livorno, 1982, p. 225 ove l'autrice, narrando del fenomeno soprannaturale delle "erme", riporta la seguente testimonianza: "Era una limpida sera dell'anno 1934 e Mario scendeva lungo la strada della Mandola, alla volta dell'Albergo Milano. Poco prima di arrivare al "palazzo" Gallettini, allora Caserma dei Carabinieri...". Si pone pertanto il problema di verificare se dopo il 1925 (anno in cui il Comune di Capraia Isola fu aggregato alla Provincia di Livorno), la Prefettura labronica abbia preso nuovamente accordi con la famiglia Gallettini per reinsediare la stazione dei Carabinieri Reali nello stesso stabile di via Vittorio Emanuele (previa sua ristrutturazione) o in altro palazzo di proprietà della stessa famiglia.

<sup>52</sup> A.S.Li, cfr. fondo catasto mappe, registro n. 2123, partita n. 555, ove, con riferimento all'edificio sito al n. 11 di via Vittorio Emanuele (porzione di casa e orto uso caserma Carabinieri, piani 3, vani 5), sotto la voce "Annotazioni", si può leggere: "Eliminata dai ruoli per inabitabilità". Lo stesso stabile fu successivamente (1950) acquistato da Zoe Moiola restando a lungo adibito ad uso alberghiero col nome di "Residence Milano".

Paragrafo b)

*Aspetti minori dell'accasermamento. Il trasporto dell'acqua potabile*

<sup>53</sup> Cfr. a tale proposito le notizie tratte nel 1876 da E. A. D'Albertis, durante la crociera da egli intrapresa a bordo del cutter "Violante" nelle isole dell'arcipelago toscano e riportate nel volume *Crociera del Violante comandato dal capitano-armatore Enrico D'Albertis durante l'anno 1876*, in "Annali del Museo Civico di Storia Naturale di Genova", a cura di G. Doria e R. Gestro, XI, 1877-88, ove si può leggere: "Sgorgano nell'isola parecchie sorgenti le quali somministrano acqua salubre e perenne agli isolani" o, a titolo di ulteriore esempio, le affermazioni contenute nel volume Provincia di Genova a cura di Siro Corti risalente al 1914: "[Capraia] ha diversi laghetti, fra i quali primeggia lo Stagnone, oltre a parecchie sorgenti di acqua potabile, la maggiore delle quali è detta la Fontana".

<sup>54</sup> In effetti, la prima strada carrozzabile (non asfaltata) di collegamento fra le frazioni porto e paese del Comune di Capraia Isola fu completata soltanto nel 1915.

<sup>55</sup> A tale proposito, cfr. quanto riportato alla precedente nota 5.

<sup>56</sup> Nel territorio dell'ex colonia penale esistevano varie fontane, una delle quali, sebbene disattivata da molto tempo, porta ancora oggi incise le cifre dell'anno 1879 sulla lastra frontale soprastante una piccola vasca di raccolta.

<sup>57</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del comandante del Comando Tenenza dei CC.RR. di Livorno alla D.P.G. in data 4 ottobre 1916 avente per oggetto: *"Elenco delle spese sostenute per la provvista di acqua potabile alla caserma di [Capraia Isola] nel primo trimestre 1916-1917 [equivalente al terzo trimestre 1916]"*, in cui la direzione della casa di pena è indicata come il soggetto incaricato del trasporto dell'acqua. Il rapporto di fornitura d'acqua potabile dalla colonia penale alla stazione dei CC.RR. è più o meno regolarmente documentato sino al quarto trimestre 1919.

<sup>58</sup> Cfr. art. 1, lettera I Capitolato generale di appalto approvato dal Ministero dell'Interno in data 18 maggio 1861 concernente l'accasermamento dei CC.RR. ove si può leggere: *"[le caserme] devono contenere in ragione della forza da alloggiarsi i seguenti membri: ... Un cortile col pozzo o fontana di buona acqua potabile a sufficienza e con tutto l'occorrente per attingerla. In mancanza del pozzo o fontana nel locale stesso la stazione dovrà essere provvista mediante trasporto in caserma dell'acqua occorrente sì per gli uomini che per cavalli"*.

<sup>59</sup> A.S.P.G., cfr., sullo stesso punto, lettera del comandante della Divisione dei CC.RR. di Livorno al prefetto presidente della D.P.G. prot. n. 1937 in data 10 aprile 1884, avente per oggetto: *"Proposta di locale per la nuova stazione dei Carabinieri Reali nell'isola di Capraia"*.

<sup>60</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del comandante della Divisione dei CC.RR. di Livorno al prefetto presidente della D.P.G. prot. n. 5093 in data 30 agosto 1885, avente per oggetto: *"Acqua potabile alla stazione di Capraia"*.

<sup>61</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al comandante della Divisione dei RR.CC. di Livorno prot. n. 5093 in data 16 settembre 1885, avente per oggetto: *"Acqua potabile alla stazione di Capraia"*.

<sup>62</sup> A.S.P.G., cfr. l'istanza in carta da bollo Lire 0,50 a firma del domestico I. Saletti e da questi inviata al prefetto presidente della D.P.G. in data 16 giugno 1888.

<sup>63</sup> Cfr. lettera del comandante la Divisione dei Reali Carabinieri di Livorno al prefetto di Genova del 28 luglio 1888, avente per oggetto: *"Informazioni relative ad una istanza presentata da Saletti I. per conseguire un aumento nella mercede mensile pel trasporto dell'acqua potabile presso la stazione di Capraia"*.

<sup>64</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. n. 820 del 2 agosto 1888, avente per oggetto: *"Istanza presentata dal domestico presso la stazione dei Reali Carabinieri di Capraia (Isola) per ottenere un aumento di paga per il servizio di provvedere l'acqua alla caserma"*.

<sup>65</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del comandante della Tenenza dei Reali Carabinieri di Livorno alla D.P.G. prot. n. 435/2 del 14 novembre 1914, avente per oggetto: *"Circa il rifornimento dell'acqua alla stazione di Capraia Isola"*.

<sup>66</sup> A.S.P.G., cfr., in merito all'aumento del compenso per il trasporto dell'acqua potabile, il contenuto di un foglio sparso, non firmato, ma datato 10 luglio 1917 ed intitolato *Nota dell'Ufficio di Segreteria*, il cui testo completo è il seguente: *"Il contratto di locazione della caserma di Capraia reca la data del 17 giugno 1884 e non fu mai rinnovato. In esso non è contemplata la piccola cisterna d'acqua annessa allo stabile, la quale come risulta dal rapporto 5 maggio 1884 dell'Ufficio tecnico [provinciale], dà una quantità d'acqua insufficiente e non potabile. Nessun dubbio quindi che la Provincia, (salva la questione della misura) incomba l'obbligo di sopportare la spesa per l'acqua potabile. Tale onere fu dall'Amministrazione assunto con l'unita deliberazione 8 maggio 1884, nella misura però di non oltre 100 lire annue. Fino a poco tempo addietro la spesa mensile per l'acqua era di lire 12,50 e non 13,50 come erroneamente e detto negli ultimi atti, né l'ufficio saprebbe spiegare se sul principio si mantenne nei limiti suddetti di 100 Lire annue, ma si ritiene il contrario, non essendosi trovate deliberazioni che modificassero quella precedente. Quel che è certo è che da molti anni si pagavano lire 12,50 al mese, spesa non molto superiore a quella in origine stabilita. Esiste invece una deliberazione recente dell'on. Deputazione (17 febbraio 1915) con la quale, su istanza del Comando dei Carabinieri di Firenze, da cui Capraia dipende territorialmente, e su parere favorevole dell'U.T.P.G. (rapporto 3 dicembre 1914), venne elevato da Lire 12,50 a Lire 18 il corrispettivo per il trasporto dell'acqua"*.

<sup>67</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. prot. n. 8666 del 17 febbraio 1915, avente per oggetto: *"Caserma di Capraia. Richiesta del Comando per acquisto barili"*.

<sup>68</sup> In appendice al testo è riportato un primo elenco dei fornitori/trasportatori dell'acqua potabile alla caserma dei Reali Carabinieri di Capraia per il periodo compreso fra il 1885 (secondo trimestre) ed il 1920 (quarto trimestre).

<sup>69</sup> A.S.P.G., cfr. a tale proposito le note inviate alla Prefettura di Genova dal presidente della D.P.G. prot. n. 6618 del 6 novembre 1920 e prot. n. 218 del 6 marzo 1921, dalla lettura delle quali si desume che, a partire dal terzo semestre 1920, le distinte delle spese compilate dal comandante della Compagnia dei CC.RR. di Livorno ed inviate alla D.P.G. furono da quest'ultima trasmesse per il pagamento al prefetto in qualità di rappresentante del Mini-

stero degli Interni a cui ormai competeva *ex lege* il pagamento delle spese relative all'accasermamento (e al casermaggio) dell'Arma.

### Note al capitolo VI

Paragrafo a):

*Il porto di Capraia: problemi giuridici, finanziari e gestionali (1866-1885)*

<sup>1</sup> La collocazione in quarta classe dello scalo capraiese si può facilmente dedurre dal titolo della deliberazione del Consiglio comunale di Capraia Isola n. 91 del 30 settembre 1866, avente oggetto: "...riflettente a ricevere la consegna del porto di Capraia come di quarta classe, prescritta dalla legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F sulle opere pubbliche".

<sup>2</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al Ministero dei LL.PP. del 10 ottobre 1866, avente per oggetto: "Porto di Capraia Isola".

<sup>3</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al prefetto di Genova del 18 ottobre 1866, avente per oggetto: "Nota rivestita della firma sindacale".

<sup>4</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al sindaco del Comune di Capraia Isola del 12 novembre 1866, avente per oggetto: "Consegna del porto".

<sup>5</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova all'ispettore del R.C.G.C.-Servizio Tecnico Porti, Spiagge e Fari di Genova del 16 dicembre 1866, avente per oggetto: "Porto di Capraia".

<sup>6</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del R.C.G.C. - Servizio Tecnico Porti, Spiagge e Fari di Genova al prefetto di Genova del 11 gennaio 1867, avente per oggetto: "Porto di Capraia. Inventario e spese".

<sup>7</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del Ministero LL.PP. - Direzione Generale Acque e Strade al prefetto di Genova del 27 febbraio 1867, avente per oggetto: "Consegna del porto di Capraia".

<sup>8</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al Ministero LL.PP. - Direzione Generale Acque e Strade del 1 marzo 1867, avente per oggetto: "Consegna del porto di Capraia".

<sup>9</sup> A.S.P.G., cfr. *Processo verbale di consegna del porto dell'isola di Capraia redatto a termine della circolare del Ministero LL.PP. - Divisione Sesta - Sezione Terza in data 6 aprile 1866, n. 1858.*

<sup>10</sup> A.S.P.G., cfr. delibera Giunta municipale di Capraia n. 7 del 23 marzo 1867, avente oggetto "...concernente l'illuminazione del fanale situato sulla punta del molo del porto di Capraia Isola".

<sup>11</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al prefet-

to di Genova del 26 marzo 1867, avente per oggetto: "Invio di copie di deliberazione sulla consegna avuta del porto e dell'illuminazione del fanale".

<sup>12</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al Ministero LL.PP. - Direzione Generale Acque e Strade di Firenze del 1 aprile 1867 (in allegato: inventario e pianta a lucido del porto), avente per oggetto: "Consegna del Porto dell'Isola di Capraia".

<sup>13</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al R.C.G.C. - Ufficio Centrale dei Porti e Spiagge di Genova del 4 aprile 1867, avente per oggetto: "Porto di Capraia".

<sup>14</sup> A.S.P.G., cfr. art. 205 della legge n. 2248 del 20 marzo 1865, allegato F, riguardante il rimborso delle somme anticipate dallo Stato agli enti locali.

<sup>15</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del Ministero LL.PP. - Direzione Generale Acque Strade alla Prefettura di Genova del 9 aprile 1867, avente per oggetto: "Consegna del porto di Capraia. Spese relative".

<sup>16</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al sindaco del Comune di Capraia Isola del 15 aprile 1867 e lettera del prefetto di Genova al Ministero LL.PP. - Direzione Generale Acque e Strade del 17 aprile 1867, aventi per oggetto: "Porto di Capraia".

<sup>17</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del Ministero LL.PP. - Direzione Generale delle Acque e Strade - Divisione Sesta - Sezione Terza al prefetto di Genova del 26 aprile 1867, avente per oggetto: "Porto di Capraia". A tale proposito si veda anche in: A.S.P.G., *Verbali della D.P.G. anno 1867 - affari provinciali*, in cui al punto 1107 IV della seduta del 6 giugno 1867 risulta vergato il seguente passo: "Rinvia al Consiglio provinciale l'istanza del Ministero dei Lavori Pubblici contenuta nella nota 26 aprile [1867] perché veda se sia il caso della concessione di un sussidio al Comune di Capraia per la manutenzione del fanale del porto. Relatore Casavola".

<sup>18</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al sindaco del Comune di Capraia del 30 aprile 1867, avente per oggetto: "Porto di Capraia. Spese relative".

<sup>19</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al Genio Marittimo - Ufficio Centrale Porti e Spiagge di Genova del 4 maggio 1867, avente per oggetto: "Porto di Capraia".

<sup>20</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del Genio Civile - Ufficio Centrale Porti e Spiagge al prefetto di Genova prot. n. 809 del 21 maggio 1867, avente per oggetto: "Spese di manutenzione del porto di Capraia".

<sup>21</sup> A.S.P.G., cfr. nota del segretario dell'Ufficio provinciale amministrativo del 4 marzo 1868, ove si può leggere: "Veniva approvata dal Consiglio la proposta del consigliere Molfino per un sussidio al Comune [di Capraia] a detto titolo in lire

300,00 quale somma non risulta però essere stata stanziata nel bilancio provinciale 1868. Quando venga autorizzata l'emissione del mandato delle dette lire 300,00, l'ufficio opina potersi prelevare questa somma dai casuali del detto bilancio 1868".

<sup>22</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova alla D.P.G. del 20 aprile 1868, avente per oggetto: "Sussidio di lire 300 al Comune di Capraia per le spese di quel porto". Le spese di manutenzione in questione furono per legge poste a carico del Comune di Capraia Isola a decorrere dal primo gennaio 1866.

<sup>23</sup> A.S.P.G., cfr. Regio decreto legge n. 4736 del 6 dicembre 1868 che estese il servizio doganale nelle isole dell'arcipelago toscano ed in quella di Capraia (la distinzione deriva dal fatto che all'epoca essa faceva parte della Liguria) determinando l'abolizione del porto franco e, conseguentemente, il venir meno dei vantaggi fiscali e commerciali da esso derivanti.

<sup>24</sup> A.S.P.G., cfr. copia dispaccio del Ministero LL.PP. - Divisione Sesta - Sezione Terza, prot. n. 55124/7796 del 7 dicembre 1868 relativo "...all'accensione del fanale di Capraia".

<sup>25</sup> A.S.P.G., cfr. mandato di pagamento emesso dall'Ufficio provinciale di Ragioneria in data 18 dicembre 1868. Si veda inoltre in: A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova alla D.P.G. del 10 dicembre 1868, avente per oggetto: "Domanda di sussidio a favore del Comune di Capraia per le spese del porto".

<sup>26</sup> Tina Santini Lolli, op. cit., p. 7.

<sup>27</sup> A.S.P.G., cfr. a tale proposito la nota redatta dal segretario dell'Ufficio provinciale amministrativo Spinola (il nome di battesimo non è riportato) in data 13 dicembre 1868, avente per oggetto: "Domanda di sussidio per le spese del porto di Capraia".

<sup>28</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione del Consiglio comunale di Capraia n. 187 del 30 maggio 1875 "...colla quale si supplica il Consiglio provinciale di Genova perché voglia riammettere nel Bilancio della Provincia il sussidio di Lire 300,00 per il fanale del porto". Tale atto fu successivamente trasmesso all'onorevole Commendatore signor avvocato Castagnola Stefano (deputato al Parlamento nazionale e consigliere provinciale della Provincia di Genova) con lettera del sindaco del Comune di Capraia del 10 agosto 1875, avente per oggetto: "Invio di copia di deliberazioni del Consiglio comunale per riottenere i sussidi provinciali per il mantenimento del fanale del porto e per il servizio medico dell'isola".

<sup>29</sup> A.S.P.G., cfr. lettere del sindaco del Comune di Capraia al prefetto presidente di Genova del 25 novembre 1882, avente per oggetto: "Domanda di pagamento sussidi provinciali", del 6 novembre 1883, avente per oggetto: "Domanda di pagamento sussidi provinciali concessi al Comune per l'anno

[1883]", del 20 novembre 1884, avente per oggetto: "Domanda di pagamento sussidi concessi dalla Provincia al Comune per 1884" e del 20 novembre 1885, avente per oggetto: "Domanda di pagamento sussidi provinciali" nonché, per ulteriori dettagli, le rispettive deliberazioni della D.P.G. del 21 dicembre 1882, 6 dicembre 1883, 27 novembre 1884 e 26 novembre 1885.

Paragrafo b):

*La nuova strada di collegamento del porto col paese (1903-1918)*

<sup>1</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della Giunta municipale di Capraia Isola n. 488 del 23 luglio 1898 indirizzata agli illustrissimi signori del Consiglio provinciale di Genova, senza oggetto; cfr. lettera del presidente della D.P.G. il sindaco del Comune di Capraia Isola prot. n. 1551 (?). del 31 maggio 1905, avente per oggetto: "Costruzione di strada. Contributo della Provincia".

<sup>2</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola alla D.P.G. prot. n. 508 del 19 novembre 1903, avente per oggetto: "Strada di accesso al porto", ove si può leggere: "...lasciando quest'isola senza la tanto necessaria e desiderata strada, poiché l'attuale in uso raggiunge (tanto per ridere) la pendenza del 30%".

<sup>3</sup> A.S.P.G., cfr. Verbale di tracciato di massima della strada comunale che dall'abitato di Capraia mette al porto in armonia alla legge 8 luglio 1903 n. 312 datato 26 settembre 1903 (in allegato: mappa in scala 1:5.000 con rilievo dell'area e tracciato della strada porto-paese e diramazione per la direzione della colonia penale).

<sup>4</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al presidente della D.P.G. prot. n. 26473 del 24 luglio 1904, avente per oggetto: "Capraia. Legge 8 luglio 1903. Strada dal porto al centro dell'abitato".

<sup>5</sup> A.S.P.G., cfr. lettera dell'U.T.P.G. al presidente della D.P.G. prot. n. 2770 del 21 ottobre 1904, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Strada dall'abitato capoluogo del Comune al porto".

<sup>6</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. n. 42 del 10 novembre 1904, avente per oggetto: "Strada dall'abitato di Capraia al porto".

<sup>7</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al presidente della D.P.G. prot. n. 2198 del 20 gennaio 1906, "Pel parere di codesto Ufficio tecnico".

<sup>8</sup> A.S.P.G., cfr. lettera dell'ing. capo dell'U.T.P.G. al presidente della D.P.G. prot. n. 1502 del 30 aprile 1906, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Strada d'accesso al porto omonimo".

<sup>9</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. in data 26 luglio 1906, avente per oggetto: "Comune di Capraia. Strada di accesso al porto omonimo".

<sup>10</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 201/10 del 9 maggio 1910, avente per oggetto: "Esecuzione della legge 8 luglio 1903, n. 312. Nomina di un direttore dei lavori della strada al porto".

<sup>11</sup> A.S.P.G., cfr. lettera dell'ing. capo dell'U.T.P.G. al presidente della D.P.G. prot. n. 2322 del 19 maggio 1910, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia (Isola). Strada di accesso al porto. Direzione dei lavori".

<sup>12</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. n. 36 del 6 luglio 1910, avente ad oggetto: "Comune di Capraia (Isola) strada di accesso al porto-direzione dei lavori da parte della Provincia".

<sup>13</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 367 del 20 luglio 1910, avente per oggetto: "Direzione dei lavori".

<sup>14</sup> A.S.P.G., cfr. lettera dell'ing. capo dell'U.T.P.G. al presidente della D.P.G. prot. n. 3482 del 22 luglio 1910, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Strada d'accesso al porto"; e cfr. lettera dell'ing. capo dell'U.T.P.G. al presidente della D.P.G. prot. n. 3482 del 27 luglio 1910, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Strada di accesso al porto. Direzione dei lavori per parte della Provincia".

<sup>15</sup> A.S.P.G., cfr. lettera dell'ing. capo dell'U.T.P.G. al presidente della D.P.G. prot. n. 3944 del 13 agosto 1910, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Strada di accesso al porto. Direzione dei lavori da parte della Provincia".

<sup>16</sup> A.S.P.G., cfr. telegrammi del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. in data 16 agosto 1910 e 22 agosto 1910.

<sup>17</sup> A.S.P.G., cfr. lettera dell'ing. capo dell'U.T.P.G. al presidente della D.P.G. prot. n. 4052 del 22 agosto 1910, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia (Isola). Strada di accesso al porto. Sopra[ ]l'ufficio dell'ingegnere incaricato della direzione dei lavori".

<sup>18</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. al prefetto di Genova prot. n. 1169 del 23 agosto 1910, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Strada di accesso al porto"; cfr. Rapporto del segretario generale della Provincia di Genova in data 23 agosto 1910 avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Pagamento di un acconto del sussidio della Provincia nella spesa occorrente per la costruzione della strada di accesso al porto"; cfr. lettera del prefetto di Genova al presidente del-

la D.P.G. prot. n. 39945 del 26 agosto 1910, avente per oggetto: "Capraia Isola. Strada di accesso al porto".

<sup>19</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. in data 31 agosto 1910, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Pagamento di un acconto di lire 2.500,00 del sussidio della Provincia nella spesa occorrente per la costruzione della strada di accesso al porto. Pagamento di lire 103,39 a favore dell'ing. D. Doderò a titolo di indennità di trasferta e rimborso di spese di viaggio".

<sup>20</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 517 del 11 settembre 1910, avente per oggetto: "Nomina dell'ing. Davide Doderò a direttore dei lavori della costruenda strada".

<sup>21</sup> A.S.P.G. cfr. telegramma del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. in data 7 ottobre 1910; cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 604 del 12 ottobre 1910, avente per oggetto: "Nomina dell'ing. Doderò a direttore dei lavori"; cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 609 del 16 ottobre 1910, avente ad oggetto: "Autorizzazione per la nomina del direttore dei lavori nella persona dell'ing. Davide Doderò".

<sup>22</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione D.P.G. prot. n. 1169 del 31 agosto 1910, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Pagamento di un acconto di Lire 2.500,00 del sussidio della Provincia nella spesa occorrente per la costruzione della strada di accesso al porto. Pagamento di Lire 103,39 a favore dell'ing. Doderò a titolo di indennità di trasferta e rimborso di spese di viaggio"; cfr. deliberazione D.P.G. in data 21 settembre 1910, avente per oggetto: "Pagamento secondo sussidio per la strada al porto del Comune di Capraia e pagamento indennità trasferta al capo squadra G. Malagamba"; cfr. deliberazione D.P.G. in data 15 novembre 1910, avente per oggetto: "Pagamento acconto al Comune di Capraia di contributo per la strada del porto"; cfr. deliberazione D.P.G. prot. n. 2039 del 19 dicembre 1910, avente per oggetto: "Pagamento quarto acconto al Comune di Capraia per strada al porto".

<sup>23</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 520 del 12 settembre 1910, avente per oggetto: "Strada di accesso allo scalo marittimo del porto"; cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 536 del 18 settembre 1910, avente per oggetto: "Costruzione strada dal paese al porto. Sussidio"; cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 608 del 16 ottobre 1910, avente per oggetto: "Strada di accesso alla stazione marittima. Sussidio provinciale"; cfr. telegramma del sindaco del

Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. in data 8 novembre 1910; cfr. telegramma del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. in data 3 dicembre 1910; cfr. telegramma del prosindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. in data 16 dicembre 1910; cfr. telegramma del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. in data 16 dicembre 1910.

<sup>24</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 520 del 12 settembre 1910, avente per oggetto: "Strada di accesso allo scalo marittimo del porto".

<sup>25</sup> A.S.P.G., cfr. lettera dell'ing. capo dell'U.T.P.G. al presidente della D.P.G. prot. n. 68 del 4 gennaio 1911, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Direzione dei lavori per la costruzione della strada di accesso al porto".

<sup>26</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 15 del 11 gennaio 1911, avente per oggetto: "Strada del paese al porto. Direzione dei lavori"; e cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 61 del 30 gennaio 1911, avente per oggetto: "Direzione dei lavori".

<sup>27</sup> A.S.P.G., cfr. parere del relatore del provvedimento alla D.P.G. in data 25 gennaio 1911: "Si propone di approvare che il direttore dei lavori D. Dodero comunichi al Comune la relazione che stabilirà l'importo dei lavori e lo si autorizza a recarsi a Capraia per l'accertamento dei lavori eseguiti"; cfr. lettera del presidente della D.P.G. all'ing. capo dell'U.T.P.G. prot. n. 2260 del 30 gennaio 1911, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Direzione dei lavori per la costruzione della strada di accesso al porto".

<sup>28</sup> A.S.P.G., cfr. lettera dell'ing. capo dell'U.T.P.G. al presidente della D.P.G. prot. n. 1018 dell'8 marzo 1911, avente per oggetto: "Comune di Capraia. Strada di accesso al porto. Progetto d'esecuzione e maggior spesa occorrente".

<sup>29</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione D.P.G. prot. n. 1231 del 15 marzo 1911, avente per oggetto: "Progetto strada al porto in Comune di Capraia".

<sup>30</sup> A.S.P.G., cfr. lettera dell'ing. capo dell'U.T.P.G. al presidente della D.P.G. prot. n. 3911 del 9 settembre 1911, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Strada di accesso al porto. Sopralluogo per il tracciato dei lavori".

<sup>31</sup> A.S.P.G., cfr. lettera dell'ing. capo dell'U.T.P.G. prot. n. 1501 del 27 marzo 1912, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Strada di accesso al porto. Sopralluogo del direttore dei lavori".

<sup>32</sup> A.S.P.G., cfr. Legge 8 luglio 1903, n. 312 – Comune di Capraia (Isola). Strada di accesso al porto. R.C.G.C. Certificato di collaudo (compilato dal collaudatore Ing. E. Brunelli a Genova in data 26 dicembre 1911). In tale documento si fa riferimento ad un verbale (relativo al nuovo prezzo del taglio in roccia) steso il 17 settembre 1910 ed approvato con "deliberazione consiliare" del 1 ottobre 1910 poi ratificata dalla Prefettura il 13 ottobre 1910.

<sup>33</sup> A.S.P.G., cfr. lettera dell'ing. capo dell'U.T.P.G. al presidente della D.P.G. prot. n. 1816 del 15 aprile 1912, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Strada al porto omonimo. Contributo sulla maggiore spesa occorrente per l'ultimazione".

<sup>34</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione D.P.G. prot. n. 2763 del 29 maggio 1912, avente per oggetto: "Comune di Capraia. Strada al porto".

<sup>35</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione Consiglio provinciale di Genova in data 24 ottobre 1912, avente per oggetto: "Proposta di concessione al Comune di Capraia di un sussidio suppletivo di lire 7.500 per la strada di accesso al porto omonimo".

<sup>36</sup> A.S.P.G., cfr. ibidem.

<sup>37</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione del Consiglio comunale di Capraia Isola in data 27 settembre 1913, avente per oggetto: "Richiesta all'Amministrazione provinciale di anticipazione di fondi per la costruzione della strada dal porto al paese", ove si può leggere la seguente, ed oggi un po' sorprendente (ma anche commovente) frase: "...ed incarica la Giunta municipale e specialmente il sindaco di fare tutto quanto occorre al riguardo – confidando che l'Amministrazione provinciale considerando le disgraziate condizioni dell'isola di Capraia, di quell'isola che costituisce l'ultimo possedimento rimastole in mezzo all'arcipelago toscano e che ricorda la gloria dell'antica Repubblica genovese alla quale dette grandi prove d'affetto, non vorrà certamente permettere che veda completamente perduta la rilevante somma già spesa [lire 26.000 circa] rimanendo senza strada, il che non tornerebbe certo a decoro della superba Genova".

<sup>38</sup> A.S.P.G., cfr. a tale proposito la Relazione d'Ufficio in data 15 ottobre 1913 vistata dal segretario generale della Provincia di Genova in preparazione della seduta della D.P.G. svoltasi il 5 novembre 1913 (ed avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia. Strada di accesso al porto. Istanza per anticipo somma necessaria all'ultimazione dei lavori") nella quale venne stimato in lire 9.410,65 l'importo addizionale da porre a carico del Comune di Capraia Isola a seguito dell'approvazione della cosiddetta "Offerta Pacinotti" per la conclusione della strada porto-paese.



<sup>39</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola alla D.P.G. prot. n. 508 del 19 novembre 1913, avente per oggetto: “*Strada di accesso al porto*”.

<sup>40</sup> A.S.P.G., cfr. foglio singolo (timbrato *Camera dei Deputati*), datato 21 gennaio 1914 e firmato G. Canepa ed indirizzato al presidente della D.P.G. P. Zunino.

<sup>41</sup> A.S.P.G., cfr. nota U.T.P.G. intitolata: “*Legge 8 luglio 1903, n. 312. Strada di accesso al porto di Capraia. Domanda del Comune per la ultimazione dei lavori. Relazione del direttore dei lavori*”, e datata 2 febbraio 1914 a firma ing. D. Dodero.

<sup>42</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione del Consiglio provinciale di Genova in data 25 marzo 1914, avente per oggetto: “*Proposta di assumere per conto del Comune di Capraia i lavori di completamento e sistemazione della strada di accesso al porto omonimo, da eseguirsi in base alla legge 8 luglio 1903, n. 312*”.

<sup>43</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola alla D.P.G. in data 5 maggio 1914 [ma, in primis, registrata al protocollo del Sottosegretariato di Stato per gli Interni – Gabinetto in data 10 (?) luglio 1914], senza oggetto.

<sup>44</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 626 del 13 novembre 1914, avente per oggetto: “*Legge 8 luglio 1903, n. 312. Strada di accesso al porto*”.

<sup>45</sup> Trattasi del Regio decreto legge 13 dicembre 1914, copia del quale si conserva tuttora presso l’A.S.P.G.

<sup>46</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola all’U.T.P.G. (ing. D. Dodero) prot. n. 688 del 29 dicembre 1914, avente per oggetto: “*Strada di accesso al porto. Contratto coll’impresario Pacinotti Giuseppe*”.

<sup>47</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. in data 5 gennaio 1915, avente per oggetto: “*Comune di Capraia. Strada di accesso al porto*”.

<sup>48</sup> A.S.P.G., cfr. lettera dell’ing. capo dell’U.T.P.G. al presidente della D.P.G. prot. n. 173 del 16 giugno 1916, avente per oggetto: “*Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia (Isola). Strada di accesso al porto. Lavori di completamento. Sussidio*”.

<sup>49</sup> A.S.P.G., cfr. nota intitolata: *Comune di Capraia Isola (Legge 8 luglio 1903, n. 312). Strada di accesso al porto. Processo verbale di consegna dei lavori di completamento in data 14 aprile 1915*.

<sup>50</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 322 del 12 aprile 1915, avente per oggetto: “*Legge 8 luglio 1903, n. 312. Strada d’accesso al porto*”; cfr. lettera della D.P.G. (Ufficio amministrativo) al sindaco del Comune di Capraia Isola prot. n. 3001 del 20 aprile 1915, avente per oggetto: “*Legge 1903. Comune di Capraia. Strada al porto*”; cfr. lettera della D.P.G. (Ufficio amministrativo) al sindaco del Comune di Capraia Isola prot. n. 3311 del 27 aprile 1915, avente per oggetto: “*Legge 1903. Comune di Capraia. Strada al porto*”; cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 354 del 27 aprile 1915, avente per oggetto: “*Legge 8 luglio 1903. Strada di accesso al porto*”; cfr. lettera della D.P.G. (Ufficio amministrativo) al sindaco del Comune di Capraia Isola prot. n. 3621 del 4 maggio 1915, avente per oggetto: “*Legge 1903. Comune di Capraia. Strada al porto. Sussidio provinciale*”.

<sup>51</sup> Si veda, a tale proposito, il contenuto dell’art. 21 del Regolamento esecutivo n. 551 del 13 dicembre 1903 applicativo della legge 8 luglio 1903, n. 312.

<sup>52</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 462 del 31 maggio 1915, avente per oggetto: “*Legge 8 luglio 1903, n. 312. Strada d’accesso al porto*”; cfr. lettera della D.P.G. (Ufficio amministrativo) prot. n. 4567 del 5 giugno 1915, avente per oggetto: “*Legge 8 luglio 1903, n. 312. Capraia. Strada al porto*”; cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 487 del 12 giugno 1915, avente per oggetto: “*Legge 8 luglio 1903, n. 312. Strada d’accesso al porto di Capraia*”; cfr. lettera della D.P.G. (Ufficio amministrativo) prot. n. 4567 del 15 giugno 1915, avente per oggetto: “*Legge 8 luglio 1903, n. 312. Capraia. Strada al porto*”; cfr. lettera dell’U.T.P.G. al presidente della D.P.G. prot. n. 173 del 16 giugno 1915, avente per oggetto: “*Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia (Isola). Strada di accesso al porto. Lavori di completamento. Sussidio*”; cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 506 del 23 giugno 1915, avente per oggetto: “*Legge 8 luglio 1903, n. 312. Strada di accesso al porto. Pagamento della seconda rata in acconto*”; cfr. lettera della D.P.G. (Ufficio amministrativo) al R.C.G.C. (ing. capo) prot. n. 5089 del 26 giugno 1915, avente per oggetto: “*Legge 1903. Comune di Capraia. Strada al porto*”; cfr. lettera della D.P.G. (Ufficio amministrativo) al sindaco del Comune di Capraia Isola prot. n. 5089 del 26 giugno 1915, avente per oggetto: “*Legge 1903. Comune di Capraia. Strada al porto*”; cfr. lettera del R.C.G.C. di Genova (ing. capo) alla D.P.G. prot. 2782 del 20 luglio 1915, avente per

oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia (Isola). Strada di accesso al porto".

<sup>53</sup> A.S.P.G., cfr. testo del telegramma del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G., in data 26 luglio 1915: "Genio Civile informa aver rimesso cotesta Deputazione certificato dei lavori strada prego Vossignoria provvedere a pagamento poiché impresa minaccia sospensione lavori. sindaco Cuneo"; cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 554 del 30 luglio 1915, avente per oggetto: "Strada di accesso al porto. Impresa Palombo-Messeri. Pagamento"; cfr. lettera della D.P.G. (Ufficio amministrativo) al sindaco del Comune di Capraia Isola prot. n. 5778 del 7 agosto 1915, avente per oggetto: "Legge 1903. Comune di Capraia. Strada al porto".

<sup>54</sup> Valore risultante dalla differenza fra l'importo di lire 17.000 (equivalente alla somma di lire 9.500, importo deliberato a titolo di primo sussidio e lire 7.500, importo deliberato a titolo di secondo sussidio) ridotto di quanto già effettivamente versato al Comune di Capraia Isola, ossia di lire 14.221,41 (importo a sua volta risultante dalla somma della prima rata di lire 9721,41 colla seconda di lire 24.500).

<sup>55</sup> Valore equivalente a lire 220,59 risultante dalla differenza fra l'importo del contributo provinciale (= lire 14.442,00 = contributo statale di lire 28.884/2 = spesa totale di lire 57.768,58/4) e l'importo della somma già versata dalla Provincia di Genova (= lire 14.221,41).

<sup>56</sup> A.S.P.G., cfr. nota del R.C.G.C. intitolata: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia Isola. Lavori di costruzione della strada di accesso al porto. Certificato di pagamento della somma di lire 7.538,00 quale secondo acconto del sussidio suppletivo accordato col Regio decreto legge 13 dicembre 1914"; cfr. lettera della D.P.G. (Ufficio amministrativo) prot. n. 751 del 31 gennaio 1916, avente per oggetto: "Legge 1903. Comune di Capraia. Strada al porto"; cfr. deliberazione della D.P.G. in data 1 marzo 1916, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Strade di accesso alle stazioni ed ai porti. Pagamento di rate del sussidio provinciale" (quantunque Capraia non venga esplicitamente citata!); cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 254 del 7 marzo 1916, avente per oggetto: "Strada di accesso al porto. Pagamenti"; cfr. lettera della D.P.G. (Ufficio amministrativo) prot. n. 751 del 27 marzo 1916, avente per oggetto: "Legge 1903. Comune di Capraia. Strada di accesso al porto"; cfr. lettera del R.C.G.C. di Genova alla D.P.G. prot. n. 2433 del 6 luglio 1916, avente per oggetto: "Capraia. Strada di accesso al porto"; cfr. deliberazione della D.P.G. in data 12

luglio 1916, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Strada di accesso al porto di Capraia. Nomina di un rappresentante della Provincia"; cfr. lettera del R.C.G.C. alla D.P.G. prot. n. 2827 del 21 luglio 1916, avente per oggetto: "Capraia. Strada di accesso al porto"; cfr. lettera della D.P.G. (Ufficio amministrativo) al R.C.G.C. di Genova (ing. capo) prot. n. 4139 del 28 luglio 1916, avente per oggetto: "Capraia. Strada di accesso al porto"; cfr. lettera dell'U.T.P.G. al presidente della D.P.G. prot. n. 2357 del 3 agosto 1916, avente per oggetto: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Costruzione della strada di accesso al porto di Capraia. Collaudo".

<sup>57</sup> A.S.P.G., cfr. nota del R.C.G.C. intitolata: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Lavori di Completamento della strada di accesso al porto di Capraia. Impresa appaltatrice Messeri Fortunato fu Ermenegildo e Palombo Emilio fu Remigio. Relazione verbale di visita [in data 26 maggio 1917] e certificato di collaudo [redatto in data 11 giugno 1917]".

<sup>58</sup> Valore equivalente a lire 19.000 = (acconti primo sussidio per lire x + saldo primo sussidio per lire 6.866,00) + (primo acconto secondo sussidio di lire 2346,00 + secondo acconto secondo sussidio di lire 7.538,00 + saldo secondo sussidio di lire 4926,76).

<sup>59</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 103 del 22 gennaio 1916, avente per oggetto: "Strada di accesso al porto. Richiesta di sussidio provinciale"; A.S.P.G., cfr. nota del R.C.G.C. intitolata: "Legge 8 luglio 1903, n. 312. Comune di Capraia Isola. Lavori di costruzione della strada di accesso al porto, Certificato di pagamento della somma di lire 4.926,76 a saldo del sussidio suppletivo concesso col Regio decreto legge 13 dicembre 1914".

<sup>60</sup> La somma è equivalente alla somma degli importi dei vari acconti del primo sussidio coll'importo del primo acconto del secondo sussidio di lire 4.500,00.

<sup>61</sup> A.S.P.G., cfr. foglio sparso non datato (ma databile al periodo 1926-28) su cui furono annotati i pagamenti effettuati dalla Provincia di Genova al Comune di Capraia Isola per la costruzione della strada ai sensi della pluricitata legge 8 luglio 1903, n. 312.

Paragrafo c):

*La costruzione del nuovo cimitero comunale (1877-1880)*

<sup>1</sup> Cfr. R.D.L. 6 settembre 1874, n. 2120. Tale provvedimento fu emanato in esecuzione della leggi sanitarie 20 marzo 1865, n. 2248, allegato C sulla Sanità

Pubblica) e 22 giugno 1874, n. 1964. Per quanto riguarda i luoghi di sepoltura consentiti si veda, in particolare, l'art. 66 di detto decreto. Altre notizie sugli antichi luoghi di sepoltura della Capraia sono reperibili in: T. Santini Lolli, op. cit.

<sup>2</sup> A.S.P.G., deliberazione del Consiglio comunale di Capraia Isola n. 187 del 18 maggio 1880, avente oggetto: "...riflettente ad invocare un sussidio dalla Provincia di Genova per la spesa di costruzione del cimitero comunale".

<sup>3</sup> A.S.P.G., cfr. Verbale di adunanza della Giunta municipale di Capraia del 28 luglio 1877, avente oggetto: "...riflettente a domandare un sussidio alla Provincia per concorrere nella spesa del cimitero comunale", in cui si cita la nota prefettizia prot. n. 11435/12579 de 11 luglio 1877 sulla base della quale il sindaco di Capraia Isola aveva ritenuto di poter presentare istanza alla Provincia per la concessione di un sussidio.

<sup>4</sup> Cfr. art. 56 R.D.L. n. 2120 del 6 settembre 1874 che recitava: "Ogni Comune dovrà, avere di regola, almeno un cimitero destinato alla sepoltura dei cadaveri. I piccoli comuni possono costruire cimiteri consorziali".

<sup>5</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola all'onorevole commendatore Castagnola avvocato Stefano consigliere provinciale prot. n. 270 del 3 agosto 1877, avente per oggetto: "Costruzione del cimitero comunale".

<sup>6</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al Consiglio provinciale di Genova prot. n. 15074 del 13 agosto 1877, avente per oggetto: "Domanda di sussidio alla Provincia per costruzione di cimitero nel Comune di Capraia (Isola)".

<sup>7</sup> Purtroppo, tale documentazione non è più presente fra le carte dell'A.S.P.G. poiché, come risulta dal fitto carteggio esaminato, essa fu restituita alla Prefettura. A tal fine vedasi infatti in A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al Consiglio provinciale di Genova prot. n. 15074 del 13 agosto 1877, avente per oggetto: "Domanda di sussidio alla Provincia per costruzione di cimitero nel Comune di Capraia (Isola)", ove compare la seguente annotazione: "14 settembre 1877. Data partecipazione [alla Prefettura] e restituiti i documenti".

<sup>8</sup> A.S.P.G., deliberazione del Consiglio comunale di Capraia Isola n. 187 del 18 maggio 1880, avente oggetto: "...riflettente ad invocare un sussidio dalla Provincia di Genova per la spesa di costruzione del cimitero comunale". Dalla lettura di tale atto si desume che, sino a quel momento, la Provincia di Genova aveva pagato al Comune di Capraia tre distinti sussidi per un importo totale di lire 1.750, a differenza del Governo che, al contrario, non aveva ancora versato alcun contributo.

<sup>9</sup> A.S.P.G., ibidem.

<sup>10</sup> A.S.P.G., ibidem.

<sup>11</sup> A.S.P.G., lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola all'onorevole sig. r Podestà Barone Andrea, presidente del Consiglio provinciale di Genova prot. n. 418 del 5 agosto 1880, avente per oggetto: "Domanda di sussidio provinciale per la spesa del cimitero comunale".

Paragrafo d):

*Il servizio sanitario sull'isola: una storia complicata (1861-1902)*

<sup>1</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del vicegovernatore della Provincia di Genova al sindaco del Comune di Capraia Isola in data 10 maggio 1861 avente per oggetto: "Medico in Capraia".

<sup>2</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del Ministero delle Finanze al Ministero dell'Interno prot. n. 8694 del 1 marzo 1862 avente per oggetto: "Provvedimento per stabilire un medico sull'isola di Capraia".

<sup>3</sup> A.S.P.G., cfr. nota del Comune di Capraia Isola intitolata: "Ordinato col quale la Commissione dichiara non potersi stabilire lo stipendio del sanitario per una terza parte, e quindi la stessa lo sottopone al Consiglio comunale in data 27 luglio 1862".

<sup>4</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del Ministero dell'Interno (Segretariato generale) al prefetto di Genova prot. n. 25863 del 16 maggio 1863 avente per oggetto: "Servizio sanitario nell'isola di Capraia".

<sup>5</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al sindaco del Comune di Capraia Isola in data 20 maggio 1863.

<sup>6</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al prefetto di Genova prot. n. 1941 del 10 giugno 1863, avente per oggetto: "Servizio sanitario dell'isola di Capraia".

<sup>7</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al Ministero dell'Interno prot. n. 4824 del 17 giugno 1863, avente per oggetto: "Servizio sanitario dell'isola di Capraia".

<sup>8</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del Ministero dell'Interno al prefetto di Genova prot. n. 52932 del 27 giugno 1863 avente per oggetto: "Servizio sanitario nell'isola di Capraia".

<sup>9</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al Ministero dell'Interno prot. n. 9290 del 1 luglio 1863, avente per oggetto: "Medico in Capraia".

<sup>10</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del Ministero dell'Interno al prefetto di Genova prot. n. 69912/7932 del 3 agosto 1863, avente per oggetto: "Servizio sanitario dell'isola di Capraia".

<sup>11</sup> Cfr. legge per l'unificazione amministrativa del Regno d'Italia n. 2248 del 20 marzo 1865, allegato A, titolo primo, capo sesto, art. 116.

<sup>12</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della Giunta municipale di Capraia Isola n. 7 del 23 marzo 1867, avente oggetto: "...concernente l'illuminazione del fanale situato sulla puntata del molo del porto di Capraia Isola".

<sup>13</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione del Consiglio comunale di Capraia Isola n. 56 del 13 aprile 1871, avente oggetto: "...tendente ad ottenere presso la Provincia un sussidio annuo che possa in concorso colla volontaria sottoscrizione dei privati a stipendiare il sanitario dell'isola".

<sup>14</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al prefetto di Genova prot. n. 253 del 20 aprile 1871, avente per oggetto: "Invio di deliberazione del Consiglio comunale per un sussidio al Comune pel servizio sanitario".

<sup>15</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al prefetto di Genova prot. n. 99 del 7 agosto 1873 avente per oggetto: "Servizio medico dell'isola. Anticipazione del sussidio provinciale accordato".

<sup>16</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al sindaco del Comune di Capraia Isola in data 13 agosto 1873, avente per oggetto: "Anticipazione di sussidio pel servizio medico".

<sup>17</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al prefetto di Genova prot. n. 103 del 29 agosto 1873, avente per oggetto: "Pagamento debito arretrato esposti. Sussidio provinciale pel servizio medico".

<sup>18</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del dottor Carlo Ravelli, medico incaricato del servizio medico in Capraia al sindaco del Comune di Capraia Isola in data 9 ottobre 1873, senza oggetto.

<sup>19</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al prefetto di Genova prot. n. 3860 del 10 ottobre 1873, avente per oggetto: "Retribuzione pel servizio medico".

<sup>20</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al sindaco del Comune di Capraia Isola prot. n. 3860 del 19 novembre 1873, avente per oggetto: "Sussidio pel servizio medico".

<sup>21</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del dottor Carlo Ravelli al sindaco del Comune di Capraia Isola in data 27 novembre 1873, avente per oggetto: "Servizio sanitario".

<sup>22</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al prefetto di Genova prot. n. 141 del 27 novembre 1873, avente per oggetto: "Istanza del medico sanitario Ravelli Cavalier Carlo".

<sup>23</sup> A.S.P.G., cfr. lettera della Prefettura di Genova (Ufficio di contabilità) al sindaco del Comune di Capraia Isola del 17 dicembre 1873, avente

per oggetto: "Rilascio di mandati: 1866: lire 44,68; 1868: lire 111,81; 1869: lire 115,24; 1870: lire 107,27; 1871: lire 116,26; 1872: lire 116,26 = lire 611,52 + 1873: lire 72,03 = lire 683,55".

<sup>24</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del Ministero dell'Interno (Direzione generale delle carceri) al [prefetto di Genova] prot. n. 7954 del 5 febbraio 1874, avente per oggetto: "Istanza del dottor Ravelli Cavalier Carlo".

<sup>25</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al Ministero dell'Interno (Direzione generale delle carceri) prot. n. 535 del 16 marzo 1874, avente per oggetto: "Capraia. Servizio medico".

<sup>26</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del Ministero dell'Interno (Direzione generale delle carceri) al prefetto di Genova prot. n. 47262-352 del 14 luglio 1874, avente per oggetto: "Sussidio al Comune di Capraia pel servizio medico".

<sup>27</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova alla D.P.G. prot. n. 780 del 13 agosto 1874, con allegata: "Copia di nota ministeriale di 14 luglio p.p. n. 47262 relativa al sussidio di Lire 500 concessa dalla Provincia al medico dell'isola di Capraia".

<sup>28</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto presidente della D.P.G. alla Prefettura di Genova in data 22 agosto 1874, senza oggetto.

<sup>29</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al presidente della D.P.G. prot. n. 16265 del 2 ottobre 1874, avente per oggetto: "Servizio medico in Capraia".

<sup>30</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al presidente della D.P.G. prot. n. 14020 del 19 ottobre 1874, avente per oggetto: "Servizio medico in Capraia".

<sup>31</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al presidente della D.P.G. prot. n. 18323 del 26 ottobre 1874, avente per oggetto: "Servizio sanitario in Capraia".

<sup>32</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova alla D.P.G. prot. n. 18924 del 20 novembre 1874, avente per oggetto: "Servizio sanitario in Capraia".

<sup>33</sup> A.S.P.G., cfr. copia del verbale della seduta della D.P.G. in data 26 novembre 1874.

<sup>34</sup> A.S.P.G., cfr. lettera della D.P.G. al prefetto di Genova prot. n. 3843 del 4 (o 5?) dicembre 1874, avente per oggetto: "Servizio sanitario in Capraia".

<sup>35</sup> A.S.P.G., deliberazione del Consiglio comunale di Capraia Isola n. 187 del 30 maggio 1875, "colla quale s'invoca presso il Consiglio provinciale la riammissione nel bilancio della Provincia il sussidio di lire 500 pel servizio medico".

<sup>36</sup> Cfr. legge n. 340 del 23 luglio 1894, "Legge che abroga gli articoli 50 e 52 della legge 1 marzo 1886, n. 3682, sull'ordinamento dell'imposta fondiaria e nuove disposizioni sulle sovrimposte comunali e provinciali", in "Raccolta delle leggi e degli Atti del Governo", Stamperia Reale Roma, 1892, pp. 2014-2015

<sup>37</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. al sindaco del Comune di Capraia Isola prot. n. 222 del 10 ottobre 1894, avente per oggetto: "Bilancio provinciale 1895. Sussidio per servizio medico".

<sup>38</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 777 del 4 novembre 1894, avente per oggetto: "Servizio sanitario. Sussidio".

<sup>39</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. n. 222 dell'8 novembre 1894, avente per oggetto: "Comune di Capraia. Domanda perché in luogo del sussidio per servizio medico, sia corrisposto per 1895, altro sussidio".

<sup>40</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. al sindaco del Comune di Capraia Isola prot. n. 777 del 22 novembre 1894, avente per oggetto: "Sussidio al Comune di Capraia per servizio medico".

<sup>41</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 102 del 4 febbraio 1895, avente per oggetto: "Pagamento di lire 500 per fitto della caserma dei Reali Carabinieri", ma, in realtà, facente parzialmente riferimento all'annuo sussidio provinciale per lo svolgimento del servizio sanitario nell'isola.

<sup>42</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. n. 33 del 14 febbraio 1895, avente per oggetto: "Domanda del signor sindaco del Comune di Capraia (Isola) per ottenere il pagamento del sussidio accordato a detto Comune per 1894, per servizio sanitario".

<sup>43</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della Giunta municipale del Comune di Capraia Isola n. 488 del 23 luglio 1898 indirizzata al Consiglio provinciale di Genova, riguardante la situazione economico-sociale dell'isola.

<sup>44</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. n. 1931 del 4 agosto 1898, avente per oggetto: "Comune di Capraia. Domanda di un sussidio al Comune per far fronte agli impegni ordinari di gestione".

<sup>45</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. al sindaco del Comune di Capraia Isola prot. n. 1931 (o 1991?) del 28 agosto 1898, avente per oggetto: "Istanza per un sussidio a sollievo del Comune di Capraia".

<sup>46</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 716 del 24 settembre 1901, avente per oggetto: "Sussidio per il servizio medico".

<sup>47</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. n. 22 del 30 gennaio 1902, avente per oggetto: "Istanza del Comune di Capraia per ottenere dalla Provincia un sussidio per servizio medico".

<sup>48</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 127 del 8 febbraio 1902, avente per oggetto: "Ripristinamento dello stipendio del medico condotto"; cfr. deliberazione del Consiglio provinciale di Genova in data 13 febbraio 1902, avente per oggetto: "Domanda del Comune di Capraia per ottenere un sussidio provinciale per il servizio medico".

<sup>49</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. n. 18 del 1 maggio 1902, avente per oggetto: "Pagamento al Comune di Capraia del sussidio di lire 200 accordato dal Consiglio provinciale per servizio medico"; cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al tesoriere della Provincia di Genova prot. n. 421 del 17 giugno 1902, senza oggetto; cfr. lettera della D.P.G. (Ufficio amministrativo) al sindaco del Comune di Capraia Isola prot. n. 1266 del 23 giugno 1902, senza oggetto.

<sup>50</sup> A.S.P.G., cfr. lettera della D.P.G. (Ufficio amministrativo) al sindaco del Comune di Capraia Isola prot. n. 716 del 1 aprile 1902, avente per oggetto: "Sussidio per servizio medico"; cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 254 del 22 aprile 1902, avente per oggetto: "Sussidio per il servizio medico".

<sup>51</sup> In questo caso, il riferimento è agli anni più bui (1943-45) della Seconda Guerra Mondiale.

Paragrafo e):

*Il mantenimento dell'approdo a Capraia della linea postale n. 30 Genova-Porto Torres (1906)*

<sup>1</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. n. 974 del 12 dicembre 1884, avente per oggetto: "Collaudo della caserma dei Reali Carabinieri", nella quale si legge: "...terminati i lavori dovrebbe qui venire l'ingegnere provinciale per collaudo; forse ciò sarà per lui incomodo perché specialmente nell'inverno molte volte il postale non approda all'isola ed allora il signor ingegnere potrebbe essere costretto [ad] andare a Portoferraio e in Sardegna o rimanere forzatamente in Capraia per molti giorni, il che apporterebbe spese ed anche danno all'Amministrazione provinciale".

<sup>2</sup> A.S.P.G., deliberazione del Consiglio comunale di Capraia Isola in data 21 aprile 1906, avente per oggetto: "...protesta sulla soppressione dell'approdo del postale a Capraia della linea XXX".

<sup>3</sup> A.S.P.G., lettera del Comune di Capraia Isola al Consiglio provinciale di Genova prot. n. 301 del 29 aprile 1906, avente per oggetto: "Circa soppressione a Capraia linea XXX".

<sup>4</sup> A.S.P.G., cfr. ibidem e, in particolare, il seguente passo: "...dimodoché, variando anche la partenza da Livorno alle ore 12, non essendo possibile anticiparla per le esigenze del carico del piroscampo, questo dopo l'approdo a Portoferraio arriverà molto tardi a Maddalena e non giungerà mai a Porto Torres in tempo al treno della sera, con danno dei passeggeri diretti a Sassari".

<sup>5</sup> A quel tempo Genova ospitava gli uffici pubblici statali (Prefettura, catasto, etc.) e provinciali nonché la sede della diocesi da cui dipendeva la parrocchia di San Nicola di Capraia; il capoluogo ligure costituiva pertanto il naturale riferimento per la cura degli interessi economici, amministrativi e religiosi degli abitanti dell'isola.

<sup>6</sup> A.S.P.G., cfr. ibidem, con particolare riferimento al seguente passo: "...ad ogni modo, volendosi dare all'Elba una comunicazione colla Sardegna potrebbesi ripristinare l'approdo a Portoferraio sulla attuale linea XXV senza togliere quello a Capraia che lo ha da circa venticinque anni".

<sup>7</sup> A.S.P.G., deliberazione della D.P.G. in data 9 maggio 1906, avente per oggetto: "Comune di Capraia. Soppressione dell'approdo all'isola del piroscampo della linea xxx Genova-Livorno-Capraia-Maddalena-Porto Torres".

<sup>8</sup> A.S.P.G., deliberazione del Consiglio provinciale di Genova in data 12 luglio 1906, avente per oggetto: "Istanza del Comune di Capraia per ottenere l'adesione della Provincia al voto espresso da quel Consiglio comunale perché sia mantenuto l'approdo all'isola del postale della linea Genova-Livorno-Capraia-Portotorres".

<sup>9</sup> Cfr. Bertarelli L. V., *Sardegna-Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, T.C.I., Milano, 1918, p. 12. La guida T.C.I. indica, per quell'anno, l'esistenza di una linea (VIII) di collegamento marittimo fra l'isola ed il capoluogo ligure a frequenza settimanale Genova-La Spezia-Livorno-Capraia-La Maddalena-S. Teresa di Gallura-Porto Torres gestita dalla Compagnia di Navigazione Società Marittima Italiana.

<sup>10</sup> Riparbelli A., op. cit., pp. 349-350, in cui l'autore riporta un episodio, risalente al 1925, molto simile a quello narrato nel presente lavoro. In quel caso, occorre notare, le proteste degli abitanti riuscirono a scongiurare mutamenti indesiderati.

## Note al capitolo VII

<sup>1</sup> E. A. D'Albertis, *Crociera del "Violante" comandato dal capitano-armatore Enrico D'Albertis durante l'anno 1876*, in: "Annali del Museo Civico di Storia Naturale di Genova", a cura di G. Doria e R. Gestro, XI, 1877-88.

<sup>2</sup> Cfr. Tina Santini Lolli, op. cit., p. 41, ove l'autrice afferma: "...data la scarsità, a quei tempi, di carne nell'alimentazione quotidiana, era naturalmente praticata da quasi tutti i capraiesi la caccia: si trovavano infatti conigli selvatici in quantità e uccelli di passo".

<sup>3</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione del Consiglio comunale di Capraia Isola in data 14 gennaio 1909, avente per oggetto: "Bonifica pascoli comunali". La delibera in questione contiene alcuni preziosi dati relativi al numero di capi di allevamento bovino e ovino-caprino al pascolo dichiarati nel 1859: 970 bovini e 550 ovini di cui 300 pecore e 250 capre.

<sup>4</sup> A.S.P.G., cfr. ibidem.

<sup>5</sup> A.S.P.G., cfr. ibidem.

<sup>6</sup> A.S.P.G., cfr. copia dell'Avviso in data 30 marzo 1909 a firma del sindaco del Comune di Capraia Isola G. Chiama.

<sup>7</sup> Cfr. Tina Santini Lolli, op. cit., p. 41. La guardia campestre era una figura professionale inquadrata nell'organico comunale con compiti di vigilanza delle norme in materia di attività agricola, allevamento, caccia, etc. La soppressione di tale mansione coincise con la morte, nella prima metà del secolo XX dell'ultima guardia, tale A. Innocenti.

<sup>8</sup> Ivi compresi quelli facenti parte dello stesso Consiglio comunale di Capraia Isola. Per ulteriori notizie si veda in A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola alla Prefettura di Genova in data 21 aprile 1909, senza oggetto.

<sup>9</sup> A.S.P.G., cfr. ibidem.

<sup>10</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al sindaco del Comune di Capraia Isola in data 29 aprile 1909, avente per oggetto: "Caccia al coniglio selvatico".

<sup>11</sup> La seduta del Consiglio comunale di Capraia Isola dedicata alla caccia alle tortore e alle quaglie si svolse il 23 aprile 1909.

<sup>12</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione Giunta comunale di Capraia Isola in data 23 aprile 1909, avente per oggetto: "Caccia alle tortore e alle quaglie".

<sup>13</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola alla D.P.G. in data 12 maggio 1909 con la quale furono inviate a quest'ultima: a) copia delle deliberazioni consiliari del 14 gennaio 1909 ed 8 maggio 1909

riguardanti la caccia al coniglio selvatico; b) copia della deliberazione di Giunta del 29 aprile 1909 e copia di deliberazione consiliare in data 8 maggio 1909 riguardanti la caccia alle tortore e alle quaglie.

<sup>14</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione Consiglio comunale di Capraia Isola in data 8 maggio 1909, avente per oggetto: "*Caccia al coniglio selvatico*".

<sup>15</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al presidente della D.P.G. in data 26 maggio 1909, avente per oggetto: "*Caccia al coniglio selvatico nell'isola di Capraia*".

<sup>16</sup> A.S.P.G., cfr. ibidem.

<sup>17</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. n. 16, avente per oggetto: "*Caccia al coniglio selvatico nell'isola di Capraia*" e n. 44, avente per oggetto: "*Caccia alle tortore e quaglie nell'isola di Capraia*" entrambe approvate nella seduta deputazionale del 2 giugno 1909.

<sup>18</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova alla D.P.G. in data 16 giugno 1909, avente per oggetto: "*Capraia. Caccia al coniglio*".

<sup>19</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazioni (non chiaramente numerate,) del Consiglio provinciale di Genova aventi per oggetto, rispettivamente: "*Provvedimento in ordine alla caccia al coniglio selvatico nell'isola di Capraia*" e "*Proposta del Comune di Capraia in ordine alla caccia alle tortore e quaglie in quell'isola*", entrambe approvate in data 28 ottobre 1909.

<sup>20</sup> A.S.P.G., cfr. il "Manifesto sulla Caccia" in data 24 agosto 1910 a firma congiunta del segretario generale D. Caffodio e del presidente della D.P.G. P. Zunino.

<sup>21</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. n. 64 del 5 aprile 1911, avente per oggetto: "*Caccia alle allodole in Comune di Capraia Isola*".

<sup>22</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione del Consiglio provinciale di Genova in data 25 aprile 1911, avente per oggetto, fra i vari indicati, il seguente: "*c) 5 aprile 1911. Concessione del permesso per la caccia delle allodole nel Comune di Capraia (Isola) dal 15 aprile al 31 maggio*".

<sup>23</sup> A.S.P.G., cfr. lettera della D.P.G. al sindaco del Comune di Capraia Isola in data 29 aprile 1911, avente per oggetto: "*Caccia alle allodole nell'isola di Capraia*".

<sup>24</sup> Cfr. Riparbelli A., op. cit., p. 338, in cui l'autore riferisce che: "*Nel 1897 una libeccciata, rimasta famosa, dette il colpo di grazia alle colture del frumento, e con la completa distruzione sia del grano che dell'orzo, sparirono le pernici rosse che della Capraia avevano fatto la terra ideale per la loro riproduzione*".

<sup>25</sup> Una bandita consta(va) in un territorio nel quale, per pubblico bando, erano proibiti la caccia, la pesca e il pascolo.

<sup>26</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della Società di Caccia "Diana" di Capraia Isola alla D.P.G. in data 11 aprile 1915, senza oggetto.

<sup>27</sup> A.S.P.G., cfr. lettera della Prefettura di Genova al presidente della D.P.G. prot. n. 24709/24064 del 13 maggio 1915, avente per oggetto: "*Danni arrecati dai conigli ai prodotti agrari*".

<sup>28</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al presidente della D.P.G. prot. n. 33996 del 7 luglio 1915, scritta per sollecitare "*...opportune informazioni circa i provvedimenti adottati a seguito della... lettera 14 [sic, in realtà il 13] maggio 1915...*" sussistendo precedenti richieste in tal senso da parte del Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio.

<sup>29</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. al prefetto di Genova prot. n. 4011 del 12 luglio 1915, avente per oggetto: "*Cattura di conigli selvatici nell'isola di Capraia*".

<sup>30</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al presidente della D.P.G. prot. n. 43077 del 3 settembre 1915, avente per oggetto: "*Isola di Capraia. Cattura di conigli selvatici*".

<sup>31</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. al prefetto di Genova prot. n. 6750 del 18 settembre 1915, avente per oggetto: "*Isola di Capraia. Cattura dei conigli selvatici*".

<sup>32</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione del Consiglio provinciale di Genova in data 22 ottobre 1915, avente per oggetto: "*Determinazioni circa il regime speciale della caccia ai conigli selvatici nell'isola di Capraia*".

<sup>33</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. al prefetto di Genova in data 3 dicembre 1915, con la quale furono trasmesse alla Prefettura: "*...due copie della deliberazione del Consiglio provinciale in data 22 ottobre 1915 in merito al regime speciale della caccia ai conigli selvatici nell'isola di Capraia*".

<sup>34</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al presidente della D.P.G. prot. n. 1600 del 27 gennaio 1916, avente per oggetto: "*Regolamento della caccia. Cattura di conigli nella isola di Capraia*".

<sup>35</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. al sindaco del Comune di Capraia Isola prot. n. 1029 del 12 febbraio 1916, avente per oggetto: "*Cattura dei conigli selvatici nell'isola di Capraia*".

<sup>36</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. al prefetto di Genova prot. n. 1029 del 29 febbraio 1916, avente per oggetto: "*Regolamento della caccia. Cattura dei conigli selvatici nell'isola di Capraia*".

<sup>37</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del sindaco del Comune di Capraia Isola al presidente della D.P.G. prot. 499 del 16 giugno 1920, avente per oggetto: "Caccia al coniglio selvatico".

<sup>38</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della D.P.G. in data 30 giugno 1920, avente per oggetto: "Caccia al coniglio selvatico nell'isola di Capraia".

<sup>39</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione del Consiglio provinciale di Genova in data 7 luglio 1920, avente per oggetto: "Disposizioni per l'esercizio della caccia nel territorio della Provincia di Genova durante l'anno venatorio 1920-1921. Norme speciali per la caccia al coniglio nell'isola di Capraia".

<sup>40</sup> A.S.P.G., cfr. copia del "Manifesto sulla Caccia" in data 22 luglio 1920 a firma congiunta del presidente della D.P.G., G. Palmieri e del segretario generale della Provincia di Genova, M. Badano.

<sup>41</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. al sindaco del Comune di Capraia Isola prot. n. 4302 del 5 agosto 1920, avente per oggetto: "Caccia al coniglio selvatico".

<sup>42</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente dell'Unione cacciatori genovesi al presidente della D.P.G. del 30 aprile 1921, avente per oggetto: "Tutela legge sulla caccia"; copia del quotidiano genovese "Il Caffaro" in data 11 marzo 1921, p. 2, articolo dal titolo *Caccia e cacciatori*.

<sup>43</sup> Rovereto Gaetano, op. cit. p. 1112. Nel suo articolo dedicato a Capraia, l'illustre geologo inserì un rapida, ma vivace descrizione del piccolo roditore: "[vi sono] piccoli massi infissi o mobili, sotto i quali scava le sue tane il coniglio selvatico, un piccolo animale, tormentato da troppi cacciatori, colorato come la lepre, con una corta e piccola coda bianca, rovesciata sul dorso".

### Note al capitolo VIII

<sup>1</sup> Cfr. Riparbelli A., op. cit., pp. 351 e seguenti.

<sup>2</sup> Cfr. Ibidem, p. 352, ove l'autore sottolinea che: "...il sindaco dovette chinare la testa. Non solo, ma facendo ammenda della colpa gravissima di avere osato protestare, si dichiarò felicissimo di passare sotto Livorno".

<sup>3</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione del Consiglio comunale di Capraia Isola n. 187 del 30 maggio 1875, "...colla quale si supplica il Consiglio provinciale di Genova per che voglia riammettere nel bilancio della Provincia il sussidio di lire 300 pel fanale del porto". In questo documento è verbalizzata una frase, che rivela l'esistenza di una "prospettiva annessionistica" già a partire dagli anni settanta dell'Ottocento: "Considerando che la D.P.G. nella sua relazione delli 23 luglio 1874, non ha disconosciuto la necessità di equità del sussidio sopra

annunciato, ma ne ha progettato la soppressione nel pensiero che il Comune di Capraia doveva essere aggregato alla Provincia di Livorno, il che non essendosi punto avverato e cessato totalmente il motivo della fatta sospensione..."; cfr. deliberazione del Consiglio provinciale di Genova n. 1584 del 25 aprile 1911, nella quale è verbalizzata una frase altrettanto significativa dell'allora presidente della D.P.G. P. Zunino: "...il quale [si riferisce al Consiglio] potrebbe ratificare la deliberazione per non danneggiare gli abitanti di quell'isola che sono affezionati a noi ed hanno resistito alle lusinghe dirette a toglierli a noi e aggregarli ad altra provincia". Alla luce di tali successive considerazioni s'intende meglio l'affermazione, sempre riferita all'isola di Capraia, contenuta nell'Annuario della Provincia di Genova del 1869-70: "...appartenente da antico agli Stati Sardi, fu nell'ultima circoscrizione territoriale (23 ottobre 1859) aggregata alla Provincia di Genova come era in passato, dacché la Toscana non faceva ancora parte del Regno, ma è a prevedersi che in un nuovo riparto di territorio, Capraia passerà a far parte della Provincia di Livorno".

<sup>4</sup> Cfr. a tale proposito la Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia n. 275 del 26 novembre 1925.

<sup>5</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al presidente della D.P.G. prot. n. 49444 del 8 dicembre 1925, senza oggetto.

<sup>6</sup> Più precisamente, si trattava della circolare del Ministero degli Interni n. 15300.34 del 25 aprile 1915.

<sup>7</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.L. al presidente della D.P.G. prot. n. 173 del 9 dicembre 1925, avente per oggetto: "Allargamento del territorio della Provincia di Livorno. Separazione del patrimonio e reparto delle attività e delle passività. Significazione".

<sup>8</sup> Su questo punto, si veda in A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.G. al presidente della D.P.L. prot. n. 8598 del 19 dicembre 1925, avente per oggetto: "Distacco del Comune di Capraia Isola dalla Provincia di Genova e aggregazione a quella di Livorno"; cfr. lettera del presidente della D.P.G. al prefetto di Genova prot. n. 8598 del 19 dicembre 1925, stesso oggetto.

<sup>9</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della D.P.L. al presidente della D.P.G. prot. n. 173 del 28 dicembre 1925, avente per oggetto: "Ampliamento del territorio della Provincia di Livorno. Distacco del Comune di Capraia dalla Provincia di Genova. Significazione".

<sup>10</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al presidente della Commissione Straordinaria per l'Amministrazione della Provincia di Genova prot. n. 2453 del 28 gennaio 1926, avente per oggetto: "Ampliamento del territorio



della Provincia di Livorno. Separazione patrimoniale dei comuni aggregati. Comune di Capraia Isola”.

<sup>11</sup> AA.VV., *Storia della Provincia di Genova*, Istituto Geografico De Agostini, Novara, 1975, p. 20.

<sup>12</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della Reale Commissione per l'Amministrazione Straordinaria della Provincia di Genova al prefetto di Genova prot. n. 1025 del 2 febbraio 1926, avente per oggetto: “*Distacco del Comune di Capraia Isola dalla Provincia di Genova e aggregazione a quella di Livorno*”; cfr. lettera del presidente della Reale Commissione per l'Amministrazione Straordinaria della Provincia di Genova al prefetto di Livorno n. prot. 1025 del 2 febbraio 1926, di analogo oggetto.

<sup>13</sup> A.S.P.G., deliberazione della Commissione Reale per l'Amministrazione Straordinaria della Provincia di Genova in data 8 maggio 1926, avente per oggetto: “*Distacco del Comune di Capraia Isola dalla Provincia di Genova e aggregazione a quella di Livorno. Progetto di separazione patrimoniale e di riparto delle attività e passività*”.

<sup>14</sup> La quota delle pensioni spettanti agli addetti ai manicomi e agli agenti stradali da porsi a carico della Provincia di Livorno risultò di lire 275,80 a tutto il 31 dicembre 1925. Tale importo, salvo successive variazioni, sia in aumento che in diminuzione, rappresentava quanto la Provincia di Livorno avrebbe dovuto annualmente rifondere a quella di Genova a seguito del distacco del Comune di Capraia Isola

<sup>15</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della Commissione Reale per l'Amministrazione Straordinaria della Provincia di Genova al presidente della D.P.L. prot. n. 3774 del 17 maggio 1926, avente per oggetto: “*R.D.L. 10 novembre 1925, n. 2011. Distacco del Comune di Capraia Isola dalla Provincia di Genova e aggregazione a quella di Livorno. Progetto di separazione patrimoniale e di riparto delle attività e passività*”. Nella missiva viene spiegato che: “*...i beni immobili di uso pubblico [...] non sono accennati nel progetto poiché, come è indicato nella circolare anzidetta [la n. 15300-34 del 25 aprile 1915, n.d.a.], sono attribuiti in piena proprietà all'ente nel cui territorio si trovano, senz'alcun diritto o compenso in favore dell'altro. Per contro i mutui contratti per la formazione di tali beni, sono, per la parte non ancora estinta, posti esclusivamente a carico dell'ente cui i beni stessi sono attribuiti*”.

<sup>16</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del prefetto di Genova al presidente della Commissione Reale per l'Amministrazione Straordinaria della Provincia di Genova prot. n. 6947 del 8 marzo 1928, avente per oggetto: “*Distacco del Comune*

*di Capraia Isola dalla Provincia di Genova e aggregazione a quella di Livorno*”. Nella lettera in questione il prefetto disponeva che assieme alla delibera di approvazione, la Provincia di Genova dovesse trasmettere altri documenti: certificato di pubblicazione, eventuali reclami, parere della G.P.A.

<sup>17</sup> A.S.P.G., cfr. lettera del presidente della Commissione Reale per l'Amministrazione Straordinaria della Provincia di Genova al prefetto della Provincia di Genova prot. n. 2231 del 13 marzo 1928, avente per oggetto: “*Distacco del Comune di Capraia Isola dalla Provincia di Genova e aggregazione a quella di Livorno*”.

<sup>18</sup> Il testo del R.D.L. 14 luglio 1928, n. 149 recante: “*Separazione patrimoniale e riparto delle attività e passività tra le province di Genova e Livorno*” fu pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia, n. 199 del 27 agosto 1928.

<sup>19</sup> A.S.P.G., cfr. deliberazione della Commissione Reale per l'Amministrazione Straordinaria della Provincia di Genova in data 17 ottobre 1928, avente per oggetto: “*Separazione patrimoniale e reparto delle attività e passività tra le province di Genova e Livorno in applicazione del R.D.L. 15.11.1925, n. 2011 che ha distaccato da questa Provincia il Comune di Capraia Isola*”.

## *Appendice A*

### *Classificazione delle fonti*

#### LE FONTI DELLA RICERCA

Elenco delle pratiche conservate nell'Archivio storico della Provincia di Genova riguardanti il Comune di Capraia Isola:

#### I D.P.G.

Anno 1861

Categoria XI Spese provinciali diverse

Casella n. 7, fascicolo n. 21 [color cremisi]

Oggetto: "Comune di Capraia. Sussidi diversi".

#### II D.P.G.

Anno 1866-1889

Categoria VI – Opere Pubbliche

Casella n. 38, fascicolo n. 11 [color cremisi]

Oggetto: "Capraia. Porto".

#### III D.P.G.

Anno 1884-1905

Categoria VIII – Sicurezza Pubblica

Casella n. 1, fascicolo n. 47 [color cremisi]

Oggetto: "Caserma RR.CC.".

Inventario: "Proprietari Dussol e Gallettini".

#### IV D.P.G.

Anno 1885-1906

Categoria VIII – Sicurezza Pubblica

Casella n. 1, fascicolo n. 63 [color cremisi]

Oggetto: "Capraia. Caserma RR.CC. (spesa per il trasporto dell'acqua)".

#### V D.P.G.

Anno 1892

Categoria X – Igiene

Casella n. 4, fascicolo n. 6 [color cremisi]  
Oggetto: "Sussidio per il servizio medico".

VI D.P.G.  
Anno 1906  
Categoria VI – Opere Pubbliche  
Casella n. 38, fascicolo n. 51 [color cremisi]  
Oggetto: "Capraia. Voto per il mantenimento di approdo per la XXX linea postale".

VII D.P.G.  
Anno 1909-1920  
Categoria IX  
Casella n. 4, fascicolo n. 28 [colore rosso carminio]  
Oggetto: "Caccia. Provvedimenti speciali per la caccia nell'isola di Capraia".

VIII Provincia di Genova  
Anno 1911-1921  
Categoria VIII – Sicurezza Pubblica  
Casella n. 1, fascicolo n.96 [colore blu oltremare]  
Oggetto: "Caserma RR.CC. di Capraia".

IX Provincia di Genova  
Anno 1911-1921  
Categoria VIII – [Sicurezza Pubblica]  
Casella n. 1, fascicolo n. 96 [colore blu oltremare sbiadito]  
Oggetto: "Caserma dei R. Carabinieri di Capraia. Fornitura d'acqua potabile".

X Provincia di Genova  
Anno 1915-1918 [in realtà contiene carte dal 1903 al 1918]  
Categoria VI – Opere Pubbliche  
Casella n. 28, fascicolo n. 107 [color verde pisello]  
Oggetto: "Legge 8 luglio 1903. Comune di Capraia. Strada di accesso al Porto".

XI Provincia di Genova  
Anno 1926-1928  
Categoria XII  
Casella n. 1, fascicolo n. 121 bis [colore arancione]  
Oggetto: "Distacco del Comune di Capraia Isola dalla Provincia di Genova e aggregazione a quella di Livorno".

## Appendice B Documenti

I. ORDINATO COL QUALE LA COMMISSIONE DICHIARA NON POTERSI STABILIRE LO STIPENDIO DEL SANITARIO PER UNA TERZA PARTE, E QUINDI LA STESSA LA SOTTOPONE AL CONSIGLIO COMUNALE, 27 LUGLIO 1862.

L'anno del Signore milleottocento[sessanta]due ed alli ventisette del mese di luglio in Capraja e nella sala municipale. La Commissione da questo comunale Consiglio con deliberazione del tre ora scorso giugno per l'oggetto di cui in essa, nelle persone dei Signori Bargone Stefano presidente, e membri Dussol Gaspare, Castagnone Federico, Cuneo Giuseppe Maria Amabile e Danove Francesco; ed assistenza di me infrascritto segretario comunale Gio: Antonio Morgana. Esaminate tutte le carte, e documenti alla pratica relativi, ha l'onore di sottoporre al prefato comunale Consiglio li riflessi, e considerazioni seguenti. Considerando che i terreni o fondi rurali di quest'Isola dopo la comparsa e sviluppo della crittogama, cioè dal 1850 a questa parte, non produrrebbero più frutto di sorta, motivo per cui questi cittadini, non ricavando dà medesimi compenso alcuno alle loro fatiche, ne avrebbero smessa, anzi intieramente abbandonata la coltura. Che la totale deficienza de' consueti raccolti di campagna, fattasi viemaggiormente deplorabile la condizione di quest'infelici abitanti una parte di essi sarebbesi data alla emigrazione come risulta da vari censimenti, onde procacciarsi altrove quell'onesto sostentamento, che non può conseguire nella propria terra natia. Considerando che la scarsa popolazione che ancora rimane in questa isola infelice non ha mezzo alcuno di risorsa, mancando essa affatto di commercio, e d'industriali stabilimenti, fatta eccezione della Regia Manifattura de' Tabacchi, onde vengono impiegati cento circa individui nella confezione dei sigari, vive stentatamente dello incerto, e scarsissimo prodotto della pesca, e locando ad estranei la giornaliera sua opera. Che nelle strettezze presenti il comunale Consiglio, all'effetto di far concorrere questo povero Comune per terza parte nello stipendio del sanitario, come sarebbe intendimento del Ministero, dovesse appigliarsi al mezzo di una tassa, o contribuzione qualunque, questa, non potendo colpire ne gl'impegiati nel presidio, e tanto meno gli operaj della Manifattura suindicata, dovrebbe tranne rarissime eccezioni, pesare a carico delle persone più indigenti, le quali per essere già gravate di altre tasse, cioè fabbricati, mobiliare, e personale, che pagano decimando il quotidiano loro pane, non si troverebbero assolutamente in grado di sopportarla. Considerando per ultimo che se la sterilità di questo suolo, stata riconosciuta da S.M. Vittorio Emanuele I, di sempre grata ricordanza, poté meritare che fosse questo Comune dall'antefata M.S. reso immune non solo da ogni contribuzione fondiaria, ma gli

venisse eziandio accordata una annua sovvenzione di frumento al prezzo di primo costo; Regia Patente 30 Gennaio 1816/ havvi tanto più di ragione a sperare in oggi, che la sterilità summentovata è giunta veramente al colmo, vorrà il Regio Governo degnarsi dispensarlo dal concorrere nello stipendio surricordato, tanto più che siffatto stipendio sarebbe stato sin qui dal Governo medesimo generosamente corrisposto. In questo stato di cose la prefata Commissione alla unanimità è di avviso possa questo comunale Consiglio, appoggiato alle considerazioni surriferite, ed a quelle altre, che lla di lui saviezza parranno meglio opportune, porgere ricorso allo Ministero dello Interno, onde avuto riguardo alla condizione tutta affatto eccezionale di questa povera Isola, venga la medesima dispensata dal concorrere nello stipendio di cui è caso. Del che tutto si è redatto il presente atto che è stato da me infrascritto segretario letto a chiara ed intellegibil voce ai signori congregati, ed hanno sottoscritto.

Stefano Bargone, presidente

Gaspere Dussol, [commissario]

Federico Castagnole, [commissario]

G.M. Amabile Cuneo, [commissario]

Cav. Francesco Da Nove, [commissario]

G. Antonio Morgana, segretario comunale

## II. CONTRATTO DI AFFITTO DELL'EDIFICIO DA ADIBIRSI A CASERMA DEI REALI CARABINIERI, 17 GIUGNO 1884.

Affittamento per anni cinque che si fa dai signori Dussol Gaspere e Gallettini Giuseppe Maria alla Provincia di Genova di una casa di loro proprietà per uso di caserma dei Reali Carabinieri di stazione nel Comune di Capraia (Isola) per e mediante l'annuo fitto di lire Mille (Lit. 1.000).

L'anno milleottocentottantaquattro, addi diciassette del mese di Giugno in Genova ed in una delle sale del Palazzo provinciale ove hanno sede gli Uffici della Provincia;

Avanti l'Ill.mo signor Romagnini Comm. Ferdinando, prefetto presidente della D.P.G. col'assistenza ed opera di me Filippo Strafforello facente funzione di segretario capo di detta Deputazione prov.le ed alla presenza degli infrascritti sig[lg]. testimoni;

Si premette che, per disposizione della competente autorità essendo stata istituita una stazione dell'arma dei R. Carabinieri nel Comune di Capraia (Isola) quest'Amministrazione provinciale cui incombe per legge di provvedere all'accasermamento di quest'arma diede incarico al proprio Ufficio tecnico di fare ricerca in detto Comune di una casa che fosse atta a caserma.

Il detto Ufficio tecnico d'accordo col Comando dell'arma medesima riferiva essere adatta all'uopo una casa di proprietà dei sigg. Dussol Gaspere e Gallettini Giuseppe Maria i quali erano disposti a concederla in affitto alla Provincia debitamente adattata pel fitto annuo di Lire Mille.

La D.P.G. in sua seduta dell'otto maggio prossimo passato[,] ritenuto che il fitto richiesto sarebbe proporzionato al valore locativo della casa in parola e agli oneri assunti dai proprietari [,] deliberava di prendere in affitto la casa suddetta, pel fitto annuo di lire mille, mandando all'Ufficio di Segreteria di stipulare il relativo atto di locazione.

Essendogli all'uopo fissato il giorno d'oggi, è personalmente comparso avanti cui sopra il sig. avv. Dussol Gaspere Agostino di Gaspere e domiciliato a Capraia nella sua qualità di procuratore speciale dei signori Dussol Gaspere fu Altro e Gallettini Giuseppe Maria fu Nicolò ambedue proprietari nati e domiciliati e residenti in Capraia, per mandato del tredici aprile prossimo passato che si unisca al presente atto per farne parte integrale e sostanziale, quale signor Comparente in detta sua qualità ed in forza e vigore del presente atto, ha dichiarato siccome dichiara di affittare alla Provincia di Genova per essa accettante il sig. prefetto presidente della Deputazione provinciale, una casa di proprietà dei di lui mandanti sita nel Comune di Capraia (Isola) ad uso di caserma dei R. Carabinieri ivi stanziati.

Quale affittamento è fatto ed accettato ai seguenti patti e condizioni:

### Primo

I proprietari si obbligano ad eseguire tutti i lavori di adattamento che si ravviseranno necessari dall'arma dei R. Carabinieri per ridurre la casa di cui si tratta in tutto acconcia all'uso cui vuolsi destinare. Quali lavori sono specificati in una nota e in un piano uniti agli atti della pratica e firmati dal comparente in segno di perfetta conoscenza e completa accettazione.

### Secondo

La locazione sarà duratura per cinque anni a partire dalla data della collaudazione dei lavori la quale dovrà farsi entro un mese dall'avviso che i lavori stessi sono completamente ultimati.

### Terzo

Il fitto è convenuto in lire mille annue, delle quali lire novecento per la casa e lire cento per l'annesso giardino e sarà pagato a semestri maturati con mandati esigibili presso la tesoreria speciale della Provincia dietro nullaosta che si rilascerà dal Comando dei RR. Carabinieri.

### Quarto

Qualora d'ordine dell'autorità Superiore venisse soppressa la stazione l'affittamento del locale suddetto resterà risolto di pien diritto, mediante comunicazione al proprietario del relativo ordine ed il pagamento di una indennità corrispondente a tre mesi di fitto, oltre quello competente fino alla scadenza del semestre in cui avrà luogo l'abbandono.

### Quinto

Tutte le riparazioni ordinarie e straordinarie che durante l'affittamento potranno occorrere

a detto locale, sono a carico dei proprietari, compreso l'imbianchimento di tutte le camere da eseguirsi ogni biennio.

#### Sesto

Qualora d'ordine superiore venisse aumentata la forza d'uomini della stazione, o venissero destinati uomini a cavallo a vece di quelli a piedi, i proprietari dovranno in tale caso provvedere pel loro alloggio e per la scuderia ed accessori, mediante aumento del fitto da stabilirsi al dire dei periti. Qualora il locale non si prestasse a tale somministrazione, il proprietario non potrà opporsi al tramutamento della stazione, ed in tal caso avranno diritto all'indennità di cui all'art. 4.

#### Settimo

Gli annuali tributi e qualunque altro carico potesse venire imposto dal Governo o dall'autorità locale sulla casa servente a caserma saranno a totale carico dei proprietari.

#### Ottavo

I predetti proprietari si obbligano infine ad uniformarsi, per quanto riflette il presente affitto, alle disposizioni tutte contenute nel Capitolato generale approvato dal Ministero dell'Interno in data 18 maggio 1861, il quale si intende ad ogni buon fine far parte del presente atto.

#### Nono

Le spese cui darà luogo il presente atto (che ho letto a chiara intelligenza) sono a carico dei locatori.

E richiesto io segretario ho ricevuto il presente atto che ho letto a chiara intelligenza di tutti i quali sovra che meco si sottoscrivono.

Firmati all'originale:

Gaspare Agostino Dussol = Il prefetto presidente: Ferdinando Ramognini [=] Domenico Caffodio = teste. [D]ott. Colombo Nervi = teste = Filippo Strafforello, segretario.

=====

Registrato a Genova li 7 luglio 1884 Reg. 144 n. 167. pagate lire 15,60 (quindici e cent. Sessanta)[.] Il Ricevitore firmato: Bottero [=] Il Controllore n. 35 firmato: Piccio.

III. RELAZIONE DELLA GIUNTA MUNICIPALE DEL COMUNE DI CAPRAIA ISOLA AL CONSIGLIO PROVINCIALE DI GENOVA], 23 LUGLIO 1898.

Capraia 23 Luglio 1898

[prot] n. 488

Ill.mi sigg.i del Consiglio provinciale di Genova

L'Isola di Capraia in passato fiorente per commercio e popolazione, perduti gli antichi privilegi concessi da Genova e dal Regno di Sardegna, andò man mano decadendo, tantoché circa il 1870 ridotta in misera condizione implorò dal R[egio] Governo una colonia penale. All'uopo il Comune, nell'intendimento che tale stabilimento avrebbe aumentate le sue entrate ed avrebbe arrestata la emigrazione, cedé gratuitamente un terzo del territorio dell'isola e la colonia penale infatti stabilita nel 1872, portò notevole vantaggio e se la popolazione di Capraia non aumentò come sarebbe stato desiderabile, il Comune almeno ebbe le rendite necessarie per i propri bisogni. Ma da circa quattro anni il personale dei detenuti della colonia, che prima giungevano al numero di oltre 450 col personale di custodia relativo, venne a poco a poco diminuito, e siccome una tale diminuzione portò un minore incasso del dazio di consumo, il Comune fece continue premure presso il Ministero dell'Interno perché il personale della colonia fosse aumentato affinché lo stabilimento corrispondesse al fine che il Regio Governo si era proposto nell'impianarlo, quello cioè di dare al Comune i mezzi di sussistenza. Imperoché deve tenersi presente che il Comune, tolta una piccola tassa di pascolo che dà in media Lire 535,00 annue e la derisoria sovrimposta di lire 350,00 non ha altre entrate che quella del dazio di consumo, il quale subisce l'influenza dell'aumento o diminuzione della colonia, onde in merito lo stato delle finanze del Comune dipende dal beneplacito del direttore dello stabilimento penale. Il Regio Governo ufficialmente al Comune, e privatamente ai Deputati dette replicata assicurazione che avrebbe aumentato il personale della colonia, ma quando appunto più esplicite erano tali assicurazioni lo stabilimento venne ridotto ai minimi termini e pare sia intendimento di portare i condannati ad un numero irrisorio, a meno di 100. Intanto per tale riduzione e avvenuto che il Bilancio del 1897 si è chiuso con un deficit di Lire 956,70 che si deve saldare con le entrate dei primi mesi del corrente esercizio, e se si considera che le entrate del primo semestre furono di Lire 2667,07 mentre le spese corrispondenti per le quali furono emessi i relativi mandati di pagamento, sono di Lire 3272,08 ne viene che il deficit a tutto Giugno [1898 è] di Lire [1561,71]. Ed essendosi coperto il deficit del 1897, colle entrate dei primi mesi del corrente anno, avvenuto che ora il Comune è arretrato nei suoi pagamenti di mesi quattro, mentre, seguendo la stessa progressione, è quasi certo che, se non si provvede, a fine d'anno potranno essere soddisfatte le spese forse a tutto giugno. Questa condizione di cose dolorose non è imputabile all'Amministrazione comunale, che ha sempre fatto del suo meglio, per la gestione delle finanze comunali. Le spese sono già ridotte al minimo possibile e pel futuro esercizio si introdurranno tutte le altre economie possibili, le quali peraltro non potranno essere che insignificanti; ma intanto alla fine di dicembre [1898] si avrà uno sbilancio di circa Lire 2300,00, mentre è certo che altre esigenze indispensabili del Comune, per l'esercizio del 1899 mancheranno altre Lire 2700,00 se le entrate daziarie non aumentano. Poi colla minacciata legge sul dazio di consumo, se il Comune fosse dichiarato aperto sarebbe interamente rovinato e non avrebbe nemmeno la metà di quanto occorre per provvedere alla sua amministrazione. Ma prescindendo da questo pericolo, ora occorre provvedere al deficit già in corso e alle necessità dell'esercizio presente e del futuro e quest'Amministrazione non sa come fare, perché non è possibile

ricorrere a mutui che non si potrebbero garantire. Il Comune si trova in questa alternativa, sospendere tutti i servizi pubblici, licenziare la maestra e il Medico, e cessare di esistere. Quest'ulti[ma] evenienza attrista e spaventa i Capraiesi affezionati al loro secolare Comune, perché perdute le loro rappresentanze comunali, essi, alla pari dei condannati, come gli isolani di Gorgona, di Pianosa e di Tremiti; sarebbero alla mercé di un direttore di colonia. Alcuni Direttori hanno accarezzato questo progetto di distruzione ed il fatto che, colla riduzione della colonia, si sono diminuite le entrate del Comune, rendendogli difficile andare innanzi. Capraia però eleva il suo grido di dolore ed invoca aiuto e soccorso dall'Orse mai invano. Questo Municipio fa pratiche e sta per inviare una comunicazione al R. Governo perché sia aumentata la colonia, o sia collocato in Capraia altro Stabilimento Penale che dia commercio al paese e rendita al Comune, ma forse non si otterranno che promesse. Un voto dell'on. Consiglio provinciale però darebbe autorità ed indurrebbe più facilmente il Governo a concedere quanto si chiede ed è innanzi tutto questo voto che la Giunta municipale chiede alle SS. VV. Ill.me certo che non sarà negato. Ma ciò che poi urge è un sussidio per far fronte alle grandi imergenze del bilancio comunale. Cote-sta Amministrazione provinciale fu sempre sollecita verso questa povera isola che non dimentica i benefici ricevuti: le concesse importanti sussidi per la costruzione del cimitero, per molti anni le concesse le lire 500 con le quali il Comune concorrevale alle spese del medico e le lire 300 per l'illuminazione del fanale del porto. Nel 1896 stanziò un sussidio di lire 4.000 per la costruzione di una strada urgente, ma il Comune non poté usufruirne perché il Ministero dell'Interno non volle concorrere in misura proporzionata alla spesa di questa strada che doveva servire anche all'uso della colonia. Ora la estrema necessità spinge la sottoscritta Giunta a chiedere pel prossimo esercizio un sussidio di lire 1.600,00 pel pagamento del medico e della maestra. Questa somma è cosa insignificante per l'Amministrazione provinciale, mentre sarebbe uno straordinario sollievo al bilancio della povera Capraia che trovasi in condizioni disperate. L'onorevole Consiglio provinciale che fu sempre sollecito verso quest'isola, da tanti secoli legata con vincoli di sudditanza ed affetto a Genova, non lo negherà certamente perché quale padre amoroso come fu sempre, in questa dolorosa contingenza verrà in aiuto della figlia derelitta. In tale ansiosa speranza la sottoscritta Giunta municipale esterna i sensi della gratitudine di tutti questi isolani e l'affermazione del proprio ossequio riconoscente.

La Giunta municipale

G. Chiama, sindaco

Paolo Sassone

Gaspare Cuneo

Gio: Antonio Morgana, segretario comunale

#### IV. LETTERA DEL COMUNE DI CAPRAIA AL CONSIGLIO PROVINCIALE DI GENOVA, 29 APRILE 1906.

Oggetto: circa soppressione a Capraia linea XXX.

I Capraiesi sono rimasti dolorosamente impressionati nell'apprendere che l'on.<sup>le</sup> Commissione Reale per le nuove convenzioni marittime, ha proposto la soppressione dell'approdo a quest'isola del piroscalo dell'attuale linea xxx (Genova-Livorno-Capraia-Maddalena-Portoferraio) per stabilire l'approdo stesso a Portoferraio. L'on.<sup>le</sup> Commissione giustifica la proposta con queste semplici parole della sua relazione "Nella considerazione, poi, che l'isola di Capraia avrà col nuovo ordinamento più celeri e regolari comunicazioni col Continente, mediante le linee postali dell'arcipelago toscano, non è sembrato necessario conservare l'approdo a quest'isola della linea della Sardegna, e ciò per renderla più diretta". Se però la proposta dell'on.<sup>le</sup> Commissione fosse accolta dal R<sup>o</sup> Governo è certo che questa povera isola, ne risentirebbe danno enorme e non rimediabile. Ed infatti, l'approdo della linea della Sardegna è il più necessario ed importante per la Capraia, in quanto collo stesso è messa in comunicazione diretta con Genova suo capoluogo di Provincia, dove ha i maggiori interessi ed affari. L'isola inoltre, ha relazioni d'interessi colla Sardegna donde importa tutto il bestiame per l'alimentazione dei suoi abitanti. Né il danno, per la soppressione di tale approdo, potrebbe venire eliminato, o compensato, coll'asserito nuovo ordinamento dei servizi dell'arcipelago toscano, poiché in questi servizi rimane invariato il numero degli approdi a Capraia. E non si potrebbe ritenere compenso adeguato il fatto della maggiore portata e velocità dei piroscali che, secondo le nuove convenzioni, dovrebbero adibirsi ai servizi dell'arcipelago toscano. Anche attualmente la Navigazione generale italiane, quantunque obbligata a piroscali di cento tonnellate colla velocità di otto miglia, disimpegna i servizi con piroscali di circa cinquecento tonnellat[e] con velocità di miglia dieci, onde i nuovi servizi non potranno essere migliori e più regolari degli attuali. Si noti, poi, che coll'approdo della linea della Sardegna la Capraia ha un viaggio diretto settimanale, andata e ritorno, con Livorno che si compie in ore 3.30, mentre colla velocità accresciuta dei piroscali dell'arcipelago toscano, si dovrà sempre impiegare non meno di ore 4.30 per la deviazione dell'approdo all'isola di Gorgona. In ogni modo, è interesse di Capraia l'aver un maggior numero di comunicazioni col Continente, indipendentemente da considerazioni di velocità[à], poco importando l'arrivare una mezz'ora prima o dopo. Colla soppressione proposta dalla on.<sup>le</sup> Commissione, in sostanza, Capraia perderebbe due approdi settimanali, uno in arrivo dal Continente diretto alla Sardegna, l'altro dalla Sardegna diretto al Continente, non avrebbe più comunicazioni dirette con Genova Capoluogo di Provincia e centro dei suoi[i] affari, riceverebbe la posta dal Continente due volte la settimana, anziché tre come ora, perderebbe un viaggio direttissimo, senza altro approdo, con Livorno ed infine le comunicazioni colla Sardegna, che pur sono di sommo suo interesse. Quindi il proposto nuovo ordinamento aumenterebbe l'isolamento della povera Capraia, che risentirebbe grave, ingiusto ed irreparabile danno nel suo piccolo commercio e specialmente nell'esportazione della pesca, unica risorsa della maggioranza degli abitanti dell'isola. La soppressione

dell'approdo alla Capraia sulla attuale linea XXX non può [neanche] giustificarsi colla ragione, o necessità di rendere la linea stessa più diretta, dal momento che, sostituendovi l'approdo di Portoferraio si allungherebbe di gran lunga. Basta, infatti, osservare una carta geografica per rilevare che una linea Livorno-Maddalena passa sulla Capraia, lontana assai da Portoferraio, e mentre l'approdo a Capraia, tra deviazione e breve fermata importa meno di un'ora, la deviazione per l'approdo a Portoferraio ed una più lunga fermata non richiederebbero meno di 4 ore. Dimodoché, variando anche la partenza da Livorno alle ore 12, non essendo possibile anticiparla per le esigenze del carico del piroscalo, questo dopo l'approdo a Portoferraio arriverà molto tardi a Maddalena e non giungerà mai a Portotorres in tempo al treno della sera, con danno dei passeggeri diretti a Sassari. Pertanto la soppressione a Capraia dell'approdo in questione, non solo apporterebbe gran danno all'Isola, senza che sia compensata da altri approdi, ma non sarebbe giustificato dalle ragioni di rendere più diretta la linea della Sardegna che invece si allungherebbe e si ritarderebbe. Questa soppressione evidentemente si è proposta per dare un nuovo approdo a Portoferraio, che ha già due comunicazioni giornaliere col Continente e due viaggi settimanali con Livorno, ma se si riconoscerà la convenienza di dare all'Elba un'altro viaggio [sic] diretto col suo capoluogo di Provincia, potevasi benissimo accontentarla, concedendo un viaggio speciale sui servizi dell'arcipelago, o sulle altre linee che passano pel canale di Piombino; tanto più che colla Sardegna non ha alcuna relazione. Ed infatti, al principio delle attuali Convenzioni, fu stabilito l'approdo a Portoferraio sulla attuale linea XXV ma fu poi soppresso senza reclamo perché si riconobbe che non era necessario. Ad ogni modo volendosi dare all'Elba una comunicazione colla Sardegna potrebbesi ripristinare l'approdo a Portoferraio sulla attuale linea XXV (Livorno-Maddalena-Cagliari) senza togliere quello a Capraia che lo ha da circa venticinque anni. La on.<sup>le</sup> Commissione Reale, nello studiare le nuove convenzioni marittime, si era proposto il lodevole intento di migliorare i servizi, di soddisfare i bisogni ed i legittimi desideri delle popolazioni marittime e del commercio, ed infatti colle sue proposte migliorò effettivamente i servizi e cercò di soddisfare tutte le esigenze imposte dal progresso e dai nuovi bisogni. Però, certo involontariamente, non considerò le necessità ed i diritti quesiti di questa povera isola, e in tanta mole di vantaggiose disposizioni e di nuovi approdi concessi, solo per una, doloroso a dirsi, propose la soppressione dell'approdo più importante ne necessario. Ora non è giusto, non è umano che le nuove convenzioni vantaggiose per tutto il rimanente del Regno, proprio per la Capraia debbano essere rovinose. Il Consiglio comunale, interprete dei sentimenti e dei voti di questi isolani, con una deliberazione del 21 corrente ha rispettosamente protestato contro la soppressione dell'approdo sulla linea XXX dando incarico alla Giunta municipale di far premure presso il Regio Governo onde venga scongiurata tanta iattura. E quindi i sottoscritti si rivolgono all'on.<sup>le</sup> Consiglio provinciale perché, riconosciute giuste le ragioni di quest'isola, lontano lembo della Provincia, voglia fare sollecitamente caldi voti al R<sup>o</sup> Governo e, se occorre, al Parlamento perché venga mantenuto anche nelle nuove convenzioni, l'approdo sulla attuale linea XXX (Genova-Livorno-Capraia-Maddalena-Portotorres) o che, nella peggiore ipotesi sia trasportato in altro che, partendo da Genova va in Sardegna. La povera Capraia confi-

da nell'alto e valido aiuto dell'Am.<sup>ne</sup> provinciale perché non vengano lesi i suoi diritti, danneggiati i suoi interessi ed in tale speranza a mezzo dei sottoscritti, esterna i sensi della sua riconoscenza.

Delle S.S. L.L. on.<sup>me</sup>

Dev. <sup>mi</sup>

V. ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SESSIONE ORDINARIA DI PRIMAVERA DEL CONSIGLIO COMUNALE, TENUTASI NEL GIORNO QUATTORDICI [GENNAIO] 1909 IN PRIMA CONVOCAZIONE.

[...]

[Oggetto:] Bonifica pascoli comunali.

Deliberazione

Il sindaco, riconosciuta legale l'adunanza da lettura alla seguente relazione per addivenire al razionale miglioramento dei pascoli presentata dal consigliere Lambertini.

La causa principale perché il Bestiame bovino non da più agli allevatori quel prodotto che qualche decina danni fa da esso si traeva e la conseguenza che molti hanno abbandonato questo ramo d'industrie con evidente danno alle entrate comunali, per quanto riguarda la tassa di pascolo e bestiame, va solo ricercato dallo isterilimento delle zone adibite a pascolo, isterilimento prodotto da varie cause, non esclusa quella dell'abbandono e della poca sorveglianza che il Comune ha verso queste zone. Al di d'oggi in campagna tutto è permesso, e, quantunque ci sono disposizioni tassative e regolamenti, questi non vengono osservati, e gli atti del più terrificante vandalismo il più delle volte sono commessi anche per prendere un solo coniglio. Un'altra mancanza delle principali è la mancanza della coltura dei cereali, che in altri tempi e con altri criteri era estesa anche alla seconda zona ora adibita a pascolo.

Al giorno d'oggi più non si possono fare dette coltivazioni per molte ragioni e la mancanza di quella si ripercuote sul pascolo; difatti come si può spiegare che nel 1859 vi pascolavano 970 capi bovini, dichiarati, 300 pecore e 250 capre, se non dal fatto che l'isola, essendo divisa in diverse zone, metà si coltivava a cereali e l'altra metà a pascolo? Evidente che la parte tenuta a pascolo, nell'anno successivo coltivata a cereali, è feconda perché è risaputo da tutti, che i terreni in tali condizioni ritraggono un vantaggio fertilizzante, mentre che la parte adibita a pascolo per le recenti coltivazioni produce abbondanza tale di erba da permettere il mantenimento al numero di capi di bestiame sopra accennato. Inoltre tutti gli anni colla coltivazione i muri di sostegno alle terrazze di terreno erano sistemate e la terra era così trattenuta, mentre al di d'oggi l'opera vandalica di certi cacciatori, atterra i detti muri, con danno evidente dell'impoverimento del suolo in caso di pioggia data la scoscesità dei nostri monti. Al di d'oggi ripeto, non si può più tentare questo per mancanza di braccia, ma solo si può col Regolamento e con un po' di zeli e qualche migliaio di lire, estirpa-

re la pianta malefica del mucchio [il cisto, n.d.a.], arginare in parte il terreno in montagna e così avvicinarsi ad avere dal nostro suolo quei vantaggi che ci furono in passato se si osserveranno anche le seguenti norme:

1<sup>o</sup> Per quest'anno, solo a titolo di prova, converrebbe bonificare la zona tra la prima e la seconda cinta, procedendo prima di tutto all'estirpazione del mucchio il quale appena secco verrebbe briato sul terreno, anche per distruggere in parte i semi, e rimuovendo leggermente il terreno.

2<sup>o</sup> Osservanza del divieto di caccia a norma di legge, e proibizione assoluta del sistema di caccia cosiddetto col cane che altro non produce se non diroccamento di muri, senza alcun vantaggio per l'agricoltura e viticoltura, come era nell'intendimento di quando fu permessa tale caccia.

3<sup>o</sup> Proibizione severa di tagliare legna nella zona di divieto, e nelle zone permesse tagliarle con taglio unito e non saltuariamente, e con obbligo di ogni singolo di riferire all'Autorità municipale il punto di taglio della legna.

4<sup>o</sup> Vigilare attentamente perché non vengano incendiate le campagne sotto il pretesto di far pascolo, avendo l'esperienza e la più elementare logica che si ottiene l'effetto contrario con danno evidente dei giovani germogli di esse piante incendiate.

Il Consiglio sentita la esposizione del relatore ad unanimità

Delibera

Di acconsentire che tutte le disponibilità nel bilancio stesso siano impegnate per un razionale miglioramento dei pascoli comunali, riservandosi di nominare apposita Commissione la quale studi il miglior modo possibile per addivenire a tale miglìoria.

#### VI. LETTERA DEL SINDACO DEL COMUNE DI CAPRAIA ISOLA ALLA D.P.G., 5 MAGGIO 1914.

Provincia di Genova

Comune di Capraia (Isola)

Onorevole D.P.G.

Il Ministero dell'Interno al quale questo Comune si è rivolto per ottenere l'anticipazione del sussidio governativo per portate a termine i lavori della strada Capraia-porto, a mezzo della R. Prefettura ci fa conoscere che non è possibile assecondare tale richiesta, poiché ragioni di bilancio non lo consentono, consiglia soltanto di rivolgersi alla Cassa Depositi e Prestiti onde ottenere la concessione di un mutuo mediante la cessione, in garanzia, del sussidio che a suo tempo dovrà corrisponderci. La Giunta tenuto conto che iniziando una pratica colla Cassa Depositi e Prestiti trascorrerebbero parecchi anni prima di ottenere tale mutuo (come del resto ne sono trascorsi cinque per ottenere quello di Lire 75.000 rappresentante la quota del Comune sul primitivo progetto) mentre i lavori della strada richiedono la maggiore urgenza: tenuto conto che qualora fosse possibile ottenere prontamente detto mutuo il Comune dovrebbe incontrare una spesa per interessi che assolutamente non

può sostenere poiché i lavori in parola furono iniziati su un progetto di Lire 38.000; mentre dopo è stato portato a lire 67.631,52 non ritiene possibile iniziare tale pratica colla Cassa DD.PP., ma dà incarico al sindaco di rivolgersi per l'ultima volta alla D.P.G. facendo rispettosamente osservare che nessuna tema di creare precedenti vi può essere nell'accogliere la presente istanza poiché le condizioni di CAPRAIA sono specialissime trattandosi di un lavoro nel quale sono già state spese Lire 25.000 circa e che andrebbero completamente perdute qualora i lavori non fossero prontamente completati. Il sindaco, ottemperando alla deliberazione della Giunta suindicata si rivolge nuovamente e con piena fiducia all'on.<sup>le</sup> D.P.G. invocando la già chiesta anticipazione, e mentre non crede superfluo far rilevare le disgraziate condizioni dell'isola, un tempo fiorente, unica nell'arcipelago toscano, si permette far presente che la grande e superba GENOVA non dovrebbe dimenticare che nel 1747 quando la CAPRAIA possedeva una flotta di circa 120 Velieri, i Capraiesi accorrevano tutti in aiuto della REPUBBLICA GENOVESE. Poche parole basteranno per dimostrare come tale aiuto fu per Genova provvidenziale. Si svolgeva allora il periodo più fiero della guerra dei 7 anni, nella quale la Repubblica si manteneva neutrale. Venuta però a conoscenza del trattato conchiuso il 13 settembre 1743 fra l'Inghilterra, l'Austria e la Sardegna, con un articolo del quale Maria Teresa cedeva a Carlo Emanuele III Re di Sardegna ogni sua ragione sul Marchesato di Finale, autorizzandolo a prenderne possesso, ne fu indignatissima perché la Repubblica fin dal 1713 aveva comperato Finale dall'Imperatore Carlo V, padre di Maria Teresa, per un milione e duecento cinquanta mila scudi di oro. Per questo Genova aderiva all'alleanza fra la Spagna la Francia e Napoli. Da ciò l'improvvisa venuta in Liguria degli Austriaci, l'attacco della Bocchetta, la capitolazione e spogliazione di Genova per parte del Botta e dello Shotek, la memorabile rivoluzione popolare delle 6 giornate provocate dal Balilla, la sconfitta e l'espulsione degli Austriaci; poscia l'assedio di Genova dall'esercito Austro-Sardo comandato dal Maresciallo Shulemburg, mentre la flotta dell'Ammiraglio Middyly la bloccava strettamente dal mare. Genova, stremata di difensori, sprovvista di viveri versava IN GRAVE PERICOLO, quando i CAPRAIESI con i loro velieri scivolando arditamente e abilmente fra le navi inglesi, la provvisarono di vettaglie imbarcate a Napoli in Corsica e nelle Maremme e vi trasportarono i soldati della Repubblica dalla Corsica, e gli alleati Francesi e Spagnuoli da Tolone e Monaco. Ecco che cosa ha fatto per Genova la ormai derelitta CAPRAIA! Si spera quindi che l'on. D.P.G. non solo vorrà prontamente deliberare la necessaria anticipazione di somma, ma vorrà anche studiare il modo di venire in aiuto dell'abbandonata isola appoggiandone anche presso il R. Governo quelle modeste richieste che dovrà, quanto prima, avanzare onde assicurare un po' di vita alla disgraziata Isola da tutti ingiustamente e barbaramente dimenticata. Mentre rimane in attesa del favorevole accoglimento ne anticipa i più sentiti ringraziamenti.

DEVOTISSIMO

IL SINDACO

Cuneo Ettore

CAPRAIA ISOLA li 5 maggio 1914.



## Appendice C Tabelle

### LEGENDA

AS = anticipata (dalla PdG per conto dello) Stato;

STMT= (pagamento) sospeso temporaneamente causa morte del titolare;

Tabella 1. Serie storica delle spese sostenute dalla Provincia di Genova per l'affitto dell'edificio adibito a caserma dell'Arma dei Reali Carabinieri in Capraia.

| Anno/i e Semestre/i di riferimento      | Importo lordo in lire italiane rata di affitto liquidata dalla PdG | Proprietari percettori della pigione  |
|---|--|---|
| 1885/ II semestre-<br>1902/ I semestre  | 500,00   | Dussol G./Gallettini G.M.   |
| 1902/ II semestre                       | 500,00   | Dussol G.A./Dussol V./Gallettini G.M.   |
| 1903/ I semestre-<br>1905/ I semestre   | 500,00   | Dussol G.A./Dussol V./Anselmi M./Gallettini G.M.                                    |
| 1905/ II semestre-<br>912/ I semestre   | 500,00   | Dussol G.A./Dussol V./Gallettini G.M.   |
| 1912/ II semestre-<br>1918/ II semestre | 443,75   | Dussol G.A./Dussol V./Gallettini G./Gallettini DB.A./Gallettini A./Sarzana Caterina |
| 1919/ I semestre-<br>1920/ II semestre  | 443,75   | Dussol G.A./Dussol V./Gallettini G./Gallettini DB.A./Gallettini A./Sarzana Caterina |
| 1921                                    | 675,00<br>(=618,75+ 56,35 AS)<br>saldo fitti scaduti               | Gallettini A.   |
| 1925                                    | 281,25<br>(STMT)<br>saldo fitti scaduti                            | Gallettini A.   |

Si noti che al 31 dicembre 1919 la Provincia di Genova sosteneva una spesa complessiva annuale per "fitti reali caserme [dei CC.RR.] compresi gli alloggi per ammogliati" di lire 244.163,05. Con riferimento allo stesso anno (1919), la spesa esclusivamente riferita alla caserma di Capraia ammontava invece a sole 1.000 lire; un importo corrispondente a quanto concordato con la stipula del primo contratto quinquennale di affitto (avvenuta il 17 giugno 1884). Si noti inoltre che sino al 1919-20 il contratto di locazione fu sempre riconfermato mediante *tacita rinnovazione*.

Tabella 2. Serie storica delle spese sostenute dalla stazione dei Reali Carabinieri di Capraia e a questi rimborsate dalla Provincia di Genova per la fornitura di acqua potabile:

| Anno e Trimestre di riferimento        | Retribuzione trimestrale in lire italiane | Fornitore/Trasportatore                       |
|--|---|---|
| 1885/ II trimestre-1888/ II trimestre  | 25,50                                     | Saletti I.                                    |
| 1888/ III trimestre-1902/ II trimestre | 37,50                                     | Saletti I.                                    |
| 1902/ III, IV trimestre                | 37,50                                     | Pandolfi G.                                   |
| 1903/ I trimestre                      | 37,50                                     | Pisani A.                                     |
| 1903/ II, III trimestre                | 37,50                                     | Cipollini P.                                  |
| 1903/ IV trimestre-1904/ I trimestre   | 37,50                                     | Ciofi A                                       |
| 1904/ II trimestre                     | 37,50                                     | Bacci L.                                      |
| 1904/ III trimestre-1913/ IV trimestre | 37,50                                     | (?)   |
| 1914/ I, II trimestre                  | 37,50                                     | Solinas G.                                    |
| 1914/ III trimestre                    | 37,50                                     | (?)   |
| 1914/ IV trimestre                     | 37,50                                     | Solinas G e Sardi A.                          |
| 1915/ I trimestre-1916/ II trimestre   | 54,00                                     | (?)   |
| 1916/ III trimestre                    | 54,00                                     | Amm. casa penale intermedia di Capraia Isola  |
| 1916/ IV trimestre                     | 54,00                                     | Amm. casa penale intermedia di Capraia Isola  |
| 1917/ I trimestre                      | 54,00                                     | Amm. casa penale intermedia di Capraia Isola  |
| 1917/ II trimestre                     | 54,00                                     | Amm. casa penale intermedia di Capraia Isola  |
| 1917/ III, IV trimestre                | 54,00                                     | Amm. casa penale intermedia di Capraia Isola  |
| 1918/ I trimestre-1919/ III trimestre  | 54,00                                     | Amm. casa penale intermedia di Capraia Isola? |
| 1919/ IV trimestre                     | 54,00                                     | Amm. casa penale intermedia di Capraia Isola  |
| 1920/ I, II trimestre                  | 54,00                                     | Amm. casa penale intermedia di Capraia Isola? |
| 1920/ III, IV trimestre                | 54,00<br>(a carico dello Stato)           | Amm. casa penale intermedia di Capraia Isola? |

Tabella 3. Serie storica dei sussidi provinciali concessi al Comune di Capraia Isola per l'illuminazione del fanale del porto ("moletto") e per il servizio medico.

| Anno/i di riferimento | Importo in lire italiane del sussidio annuo provinciale per l'illuminazione del fanale del porto (1866-1885) | Importo in lire italiane del sussidio annuo provinciale per il servizio medico locale (1861-1902) |
|-----------------------|--|---|
| 1861-1867             | (?)  | (?)   |
| 1868                  | 800 (= 300 + 500)  | (?)   |
| 1869                  | 300  | (?)   |
| 1870                  | 300  | (?)   |
| 1871                  | 300  | (?)   |
| 1872                  | 300  | 500   |
| 1873                  | 300  | 500   |
| 1874                  | 300  | 400   |
| 1875-1881             | (?)  | (?)   |
| 1882                  | 200  | 500   |
| 1883                  | 200  | 500   |
| 1884                  | 200  | 500   |
| 1885                  | 200  | 500   |
| 1886-1890             | -  | (?)   |
| 1891                  | -  | 500   |
| 1892                  | -  | 500   |
| 1893                  | -  | 500   |
| 1894                  | -  | 500   |
| 1895-1901             | -  | (?)   |
| 1902                  | -  | 200   |

## Bibliografia essenziale

- Cionini A., *L'isola di Capraia: impressioni di viaggio e cenni storici (ricavati da documenti inediti)*, Tipografia Cappelli, Pisa, 1891.
- Riparbelli A., *Aegilon: storia dell'isola di Capraia dalle origini ai giorni nostri*, Tipografica Pratese, Firenze, 1973.
- Santini Lolli T., *Capraia d'altri tempi: aspetti di vita, parlata locale*, Editrice La Fortezza, Livorno, 1982.
- A.M. Salone, F. Amalberti, *Corsica, Immagine e Cartografia*, Sagep, Genova, 1992.
- Barsotti G e Lambertini M., *Isola di Capraia. Guida all'isola* (terza edizione), Pacini Editore, Pisa, 1997.
- Lambertini M. (con disegni di Faleni R.), *Capraia Terra Mare*, Pacini Editore, Pisa, 2000.
- F. Toso/A. Turchia, *Corsica, città, borghi e fortezze sulle rotte dei genovesi. La storia, le parole, le immagini*, Le Mani, Genova, 2003 (il volume contiene un paragrafo dedicato a Capraia).

## *Indice dei nomi e dei luoghi*

### NOMI PROPRI

- Airoldi M., scienziato, 179  
Albini G., cartografo, 83  
Aliberti S., direttore colonia penale agricola di Capraia, 99  
Anselmi M., 66  
Bonomi L., ing. R.C.G.C., 99, 104  
Broccardi, consigliere provinciale, 108  
Butti N., impresario edile, 102, 107, 120  
Canepa G., consigliere provinciale e deputato nazionale, 110, 111, 112  
Caratti G., presidente Commissione Reale Amministrazione Straordinaria Provincia di Genova, 168, 171  
Casavola, deputato provinciale, 111, 161  
Castagnola S., consigliere provinciale e deputato nazionale, 95, 125  
Cattaneo A., ing. capo U.T.P.G., 101, 102, 119  
Celesia G., sottosegretario Governo Nazionale, 112  
Chiama G., sindaco del Comune di Capraia Isola, 68, 99, 151, 153  
Ciano C., 167  
Cocco, sottotenente CC.RR., 66, 67  
Cordero, prefetto di Livorno, 21  
Cunéo E., sindaco del Comune di Capraia Isola, 104, 110, 119  
D'Albertis E. A., 47, 149, 150  
Dante Alighieri, 157  
De Mari G., feudatario corso-genovese, 12, 13, 18  
Desimoni, medico, 132, 133  
Dodero D., ing. U.T.P.G., 102, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 114  
Dussol A., avvocato, 60, 70  
Dussol G., 48, 57, 61, 66, 70, 77, 78,  
Dussol G. A., prosindaco del Comune di Capraia Isola, 66, 67, 70, 74, 104, 110  
Dussol V., 66, 70  
E. Palombo&Messeri F., impresari edili, 114, 115, 119, 120  
Errico, ing. del Ministero dei LL.PP., 89, 90  
Federzoni L., 167  
Fuselli ing., deputato provinciale, 110, 111  
Gallettini A., 70, 71, 72, 74, 75  
Gallettini D.B.A., 71, 72  
Gallettini G., 71  
Gallettini G.M., 57, 58, 61, 70, 78  
Galliani P., ing. R.C.G.C., 124, 157  
Germi E., sindaco del Comune di Capraia Isola, 133, 134  
Lamberti, sindaco del Comune di Capraia Isola, 89  
Lanari A., ingegnere, 119  
Magenta P., vicegovernatore Provincia di Genova, 129, 131  
Malagamba G., capo squadra U.T.P.G., 105  
Marinetti C., presidente associazione venatoria "Diana", 158, 159  
Menchi L., medico chirurgo, 137  
Montuori F., presidente Commissione Reale Amministrazione Straordinaria Provincia di Genova, 168, 169  
Mussolini B., 167  
Pacinotti G., impresario edile, 108, 112, 114  
Palombo G., impresario edile, 114, 119  
Pascoli G., 157  
Pastonchi F., scrittore, 157  
Pittaluga, consigliere provinciale, 161  
Podestà A., presidente del Consiglio provinciale di Genova, 127  
Porcelli L., avvocato, 72  
Pozzo, consigliere provinciale, 142  
Ramognini, prefetto di Genova, 60  
Rattazzi U., 33, 35  
Ravelli C., medico chirurgo, 133, 134, 135, 136, 137

Riparbelli A., storico, 32  
Risso, consigliere provinciale, 157  
Rovereto G., scienziato, 24, 165  
Saletti I., manovale, 78, 89  
Sarzana C., 71  
Shelley P.B., 157  
Solari G., sindaco del Comune di Capraia Isola, 133  
Tomei A., sindaco del Comune di Capraia Isola, 138, 139  
Toscano, ingegnere, 104  
Trotta, ingegnere, 89  
Vittorio Emanuele III, re d'Italia, 112  
Zunino P., presidente Deputazione della Provincia di Genova, 109, 110, 147, 156, 157

#### LUOGHI GEOGRAFICI

Aghiale (Capraia Isola)  
Albenga, 41  
Arcipelago toscano, 22, 26, 43, 44, 49, 68, 94, 127, 145, 146, 165  
Barbici, torre delle (anticamente Barbisi, Capraia Isola), 19, 22, 24, 25, 28, 29  
Bastia (di Corsica) 19, 28, 29  
Capitello dello Zenobito (Capraia Isola)  
Capo Ferraione (Capraia Isola), 83, 84, 87  
Capraia Isola, 17, 26, 32, 41, 46, 50, 51, 54, 56, 68, 81, 82, 96, 74, 96, 97, 98, 104, 116, 121, 122, 123, 125, 128, 141, 143, 146, 167  
Chiavari, 41  
Corsica, 12, 13, 18, 19, 22, 28, 29  
Elba (isola d'), 12, 20, 26, 145, 153, 157  
Firenze, 65, 67, 91  
Fontanelle (Capraia Isola)  
Genova, 11, 12, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 26, 27, 28, 29, 31, 36, 41, 44, 47, 50, 51, 53, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 68, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 90, 95, 97, 104, 105, 107, 109, 111, 117, 118, 120, 121, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 133, 135, 136, 138, 144, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 154, 162, 164, 167, 168, 169, 170, 171, 173  
Gorgona, 11, 20, 45, 48, 49, 67, 146, 159  
La Maddalena, 144  
La Mandola (Capraia Isola), 46  
La Sara (Capraia Isola), 123  
La Spezia, 41, 168, 169

Lerici, 87  
Liguria, 20, 22, 47, 51  
Livorno, 15, 17, 20, 21, 22, 25, 26, 31, 41, 44, 47, 50, 57, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 71, 75, 78, 79, 81, 95, 108, 109, 114, 119, 120, 144, 146, 157, 167, 168, 169, 171, 172, 173  
Marciana Marina, 69  
Mediterraneo (Mare), 12, 27  
Meloria (secche della), 18  
Monte Arpagna (Capraia Isola), 24  
Ovile (Capraia Isola), 21  
Pianosa, 20, 45, 48, 49, 66, 67, 127  
Pisa, 12, 18, 167  
Pollaio (Capraia Isola), 21  
Porto Maurizio, 41  
Porto Torres, 144, 145, 146  
Porto (Capraia Isola)  
Porto (torre del, Capraia Isola), 19, 22, 23, 24, 28  
Portoferraio, 145, 146  
Portovecchio (Capraia Isola), 83  
Punta del Frate (Capraia Isola), 83  
Quarto (Genova), 31  
Reganico (Capraia Isola), 51  
Saline (Capraia Isola), 158  
San Francesco (cala di), 50  
San Leonardo (Capraia Isola), 98  
Sardegna, 11, 20, 33, 36, 44, 51, 145, 148, 173  
Sassari, 147  
Savona, 41  
Stagnone (Capraia Isola)  
Teglia (torre della, Capraia Isola), 18, 22, 28  
Tirreno, 18  
Toscana, 17, 20, 26  
Tremiti, 48  
Zenobito (torre dello, Capraia Isola), 15, 18, 19, 22, 24, 28, 30  
Zenobito (anticamente Senopito), 158

#### Autorizzazioni:

- Archivio di Stato di Livorno: autorizz. prot. 67/IX.4.2 del 09/01/2004.  
- Istituto Idrografico della Marina Militare di Genova: autorizz. prot. 7621 del 18/05/2005.  
- Archivio di Stato di Genova: autorizz. n. 18/05 - Prot. 2765/9,05

## RINGRAZIAMENTI

Desidero ringraziare tutti quelli che mi hanno permesso di portare a termine questo lavoro ed in particolare: il dr. Bruno Cervetto (vicesegretario generale della Provincia di Genova), il dr. Alessandro Fasciolo (funzionario direttivo della Provincia di Genova), il dr. Augusto Roletti (Dirigente Servizio Cultura della Provincia di Genova), il sig. Armando Maiocco (segretario capo della presidenza della Provincia di Genova) e i dipendenti dell'Ufficio archivio-protocollo della Provincia di Genova per l'interesse, la disponibilità e l'aiuto fornitomi durante le fasi di ricerca delle fonti, analisi dei documenti e preparazione dei testi.

Un grazie particolare rivolgo alla prof. G. Airaldi per il benevolo giudizio espresso su questo lavoro.

Desidero altresì ringraziare i cari amici Claudio Pallavicini e Igor Fini per l'aiuto prestatomi durante la ricerca e l'elaborazione di alcune immagini cartografiche riprodotte nel volume.

Infine, un ringraziamento speciale a mia moglie Silvia per la pazienza e l'indulgenza con le quali ha costantemente seguito i miei umili sforzi.

## INDICE

|                              |  |     |
|------------------------------|--|-----|
| Prefazione                   |  | 11  |
| Introduzione                 |  | 15  |
| Capitolo I                   | Genova, Capraia...                               | 17  |
| Capitolo II                  | Nota sulle fonti utilizzate                      | 31  |
| Capitolo III                 | Breve nota sull'ordinamento degli enti locali... | 33  |
| Capitolo IV                  | Uno sguardo d'insieme                            | 43  |
| Capitolo V                   | La Pubblica Sicurezza sull'isola....             | 53  |
| Capitolo VI                  | Le opere e i servizi pubblici...                 | 83  |
| Capitolo VII                 | Caccia al coniglio selvatico!...                 | 149 |
| Capitolo VIII                | Genova Addio...                                  | 167 |
| Note al testo                |  | 175 |
| Appendice A                  | Classificazione delle fonti                      | 217 |
| Appendice B                  | Documenti  | 219 |
| Appendice C                  | Tabelle  | 230 |
| Bibliografia essenziale      |  | 233 |
| Indice dei nomi e dei luoghi |  | 235 |
| Ringraziamenti               |  | 237 |

Finito di stampare nel luglio 2005  
DALLA TIPOGRAFIA ME.CA – RECCO – GENOVA  
PER CONTO DELLA FRATELLI FRILLI EDITORI srl – GENOVA  
*Printed in Italy*



Lo stemma comunale (con una ben visibile croce di San Giorgio) affisso sul prospetto della vecchia casa municipale di Capraia, 1998.

...[Il Consiglio Provinciale] potrebbe ratificare la deliberazione per non danneggiare gli abitanti di quell'isola che sono affezionati a noi ed hanno resistito alle lusinghe dirette a toglierli a noi ed aggregarli ad altre province...

Paolo Zunino, Presidente della Deputazione Provinciale di Genova, 25 aprile 1911

Nella collana "Liguria storica": G.B. e Giovanni Ratto, *La vera cuciniera genovese* (2003); L.T. Belgrano, *Della vita privata dei genovesi* (2003); Angelo M.G. Scorza, *Le famiglie nobili genovesi* (2003); Cesare Imperiale di Sant'Angelo, *Caffaro e i suoi tempi* (2004); Antonino Ronco, *Storia della Repubblica Ligure – 1797-1799* (2005); Antonino Ronco, *Genova tra Massena e Bonaparte. Storia della Repubblica Ligure – il 1800* (2005); Maria Grazia Menabue, *Il Monastero dei Santi Giacomo e Filippo* (2005).

Collana a cura di Gabriella Airdi

€ 15,00