

D

Dipartimento

S

Scienze

E

Economiche

Note di Lavoro

Università
Ca' Foscari
Venezia

Dipartimento
di Scienze
Economiche

Luciano Pezzolo

Violenza, costi di protezione
e declino commerciale
nell'Italia del Seicento



Violenza, costi di protezione e declino commerciale nell'Italia del Seicento

Luciano Pezzolo
Università di Venezia

Abstract

Although the war-economy nexus represents one of the most interesting topics in economic history, it has not been fully exploited to account for the cycles of rise and decline of nations. The article points out some elements concerning the use of violence in the early modern Mediterranean trade in the context of the debate on the so-called Italian economic decline. The commercial decline of Italian centers was due at least in part to the naval superiority of the English and the Dutch; this raised protection costs for Italian merchants. Given that their trading costs were higher than those of their 'Northern' competitors, would have be pointless to try to meet their lower production costs. Italians therefore exploited their superior skills and specialized in the production of top-quality goods.

Parole Chiave

Italy; Economic Decline; Violence

Codici JEL

N43, E62, E63

:

Luciano Pezzolo
Dipartimento di Scienze Economiche
Università Ca' Foscari di Venezia
Cannaregio 873, Fondamenta S.Giobbe
30121 Venezia - Italia
Telefono: (+39)041 2349150
Fax: (+39)041 2349176
e-mail: pezzolo@unive.it

Le Note di Lavoro (oppure EV o QD) sono pubblicate a cura del Dipartimento di Scienze Economiche dell'Università di Venezia. I lavori riflettono esclusivamente le opinioni degli autori e non impegnano la responsabilità del Dipartimento. Le Note di Lavoro (oppure EV o QD) vogliono promuovere la circolazione di studi ancora preliminari e incompleti, per suscitare commenti critici e suggerimenti. Si richiede di tener conto della natura provvisoria dei lavori per eventuali citazioni o per ogni altro uso.

Le Note di Lavoro
del Dipartimento di Scienze Economiche
sono scaricabili all'indirizzo:
www.dse.unive.it/pubblicazioni/
Per contatti: wp.dse@unive.it

Dipartimento di Scienze Economiche
Università Ca' Foscari di Venezia
Cannaregio 873, Fondamenta San Giobbe
30121 Venezia Italia
Fax: ++39 041 2349210

«Profit and power – affermava verso la fine del Seicento l'ex governatore della East India Company Sir Josiah Child nel suo *New Discourse of Trade* – ought jointly to be considered».¹ Certo la coppia concettuale non sorprende nella penna di uno dei maggiori esponenti del mercantilismo aggressivo inglese incarnato dalla Company. Le connessioni fra potere e commercio non furono certo una scoperta dei mercantilisti; sebbene non teorizzato, l'uso della forza per conquistare spazi e mercati si riscontra sempre, allorché si analizzi la fase espansiva di una città o di un paese. La violenza faceva inevitabilmente parte delle vicende commerciali; e la storia economica delle grandi città mercantili italiane non fa eccezione. Lo scopo di queste sagge non è quello di presentare una nuova ipotesi, quanto di sottolineare che il declino sul mercato internazionale avvenuto nel Seicento sia dovuto *anche* ai rapporti di forza (bellica) tra i concorrenti nel Mediterraneo. Così come dopo l'XI secolo le flotte genovesi e veneziane avevano rappresentato uno straordinario strumento per l'affermazione dei propri mercanti in Levante, altrettanto accadde fra Cinque e Seicento a scapito proprio degli italiani, allorché arrivarono nuovi concorrenti dalle Fiandre Settentrionali e dall'Inghilterra; concorrenti che erano accompagnati da vascelli ben armati. Il declino commerciale italiano sulle tradizionali piazze levantine fu il risultato di una serie di mutamenti a livello internazionale; mutamenti politici ed economici che collocarono gli operatori italiani in una posizione diversa – inferiore – rispetto al passato medievale.

La prima sezione introduce alla questione della forza bellica come strumento di politica economica; la seconda passa in rassegna il dibattito sul declino economico italiano seicentesco, avviato da Cipolla; la terza esamina il ruolo del governo, ponendo il caso italiano nel più ampio contesto evidenziando tempi e caratteri di alcuni aspetti del mutamento della posizione relativa dell'Italia. Le pagine che seguono traggono materiale in particolare dalla storia di Venezia ma aspirano ad assumere una valenza più ampia.

1. Il peso esercitato dalla guerra sulle attività economiche durante l'età preindustriale è stato oggetto di un vivace dibattito. Basti citare le differenti opinioni che si riscontrano sulle conseguenze – più o meno rilevanti – della Guerra dei Cent'Anni o di quella dei Trent'Anni.² Carlo Cipolla ha parlato di «produzione negativa» provocata dai conflitti, sottolineando le perdite di risorse umane e di beni.³ Tuttavia le valutazioni generali – in un senso o

¹ La frase è citata da C. Wilson, *Profit and power. A study of England and the Dutch Wars*, London, 1957, p. 1.

² K. B. McFarlane, «England and the Hundred Years War», in *Past and Present*, n. 22, 1962, pp. 3-13; M. M. Postan, *Essays on medieval agriculture and general problems of medieval economy*, Cambridge, 1973, pp. 49-80; A. R. Bridbury, «The Hundred Years War: costs and profits», in D. C. Coleman e A. H. John (a cura di), *Trade, government and economy in preindustrial England*, London, 1976, pp. 80-95. T. K. Rabb, «The effects of the Thirty Years' War on the German economy», in *Journal of Modern History*, 34, 1962, pp. 40-51.

³ C. M. Cipolla, *Storia economica dell'Europa pre-industriale*, Bologna, 1994⁵, pp. 127-32.

nell'altro - denunciano alcuni limiti. Anzitutto, un approccio a partita doppia, dove da un lato si registrano le perdite e dall'altro i profitti, non è sufficiente a render conto della complessità e degli effetti delle risorse mosse dalla guerra. In secondo luogo, risulta assai difficile distinguere l'effettiva influenza dei conflitti sull'andamento di lungo periodo di un'economia.⁴ Un'analisi a livello regionale, fonti permettendo, può risultare più soddisfacente di un ampio sguardo nazionale.⁵ Una guerra offensiva, inoltre, riveste delle implicazioni diverse da una difensiva. Nel caso delle repubbliche marinare, delle Province Unite e dell'Inghilterra la conquista di un ampio spazio economico fu permesso dall'impiego della forza navale (più o meno legittima), che aprì la strada ai mercantili. Una politica aggressiva che risulti anche vittoriosa consente il conseguimento e lo sfruttamento di una rendita di posizione che assume un'importanza cruciale sullo scacchiere internazionale. La conquista di spazi però non è sufficiente ad assicurare vantaggi, se non è supportata da processi politici e istituzionali che permettano un rafforzamento strutturale del paese.⁶ Sarebbe tuttavia un errore ritenere che una potenza dell'epoca riuscisse a controllare adeguatamente gli spazi marittimi. Sino al Cinquecento solo Venezia, e con difficoltà, teorizzò e tentò di esercitare il controllo sulle acque dell'Adriatico.⁷

La violenza e la sua ombra che si profila sulle attività economiche, e in particolare nel delicato settore commerciale, sono spesso considerate a buona ragione come un fattore destabilizzante. Non sono tanto i danni direttamente provocati dai conflitti a pesare sul sistema economico, quanto il clima di generale insicurezza che ne deriva. E' sufficiente che sospetti di guerra o di tensioni si diffondano perché i mercati reagiscano febbrilmente. L'ansia creata dalla guerra e l'insicurezza dovuta alla pirateria e al brigantaggio provocavano un'impennata dei costi di transazione determinando le scelte degli operatori e la direzione dei flussi di merci nell'ambito del mercato internazionale.⁸ E' importante rilevare che nel primo Trecento il miglioramento delle capacità difensive dei mercantili e l'adozione dell'assicurazione marittima a Genova rappresentarono le risposte alla recrudescenza della pirateria nel Mediterraneo.⁹ Nello stesso

⁴ Cfr. J. C. Riley, *The Seven Years War and the old regime in France. The economic and financial toll*, Princeton, 1986; I. I. A. Thompson, «The European crisis of the 1590s: the impact of war», in P. Clark (a cura di), *The European crisis of the 1590s. Essays in comparative history*, London, 1985, pp. 261-84.

⁵ Ciò ovviamente non significa che ci si debba astenere dal tentare valutazioni nazionali. Per un approfondito esame dell'impatto della guerra nella regione della Bassa Mosa, M. P. Gutmann, *War and rural life in the early modern Low Countries*, Princeton, 1980.

⁶ Si veda l'interessante analisi in chiave comparativa di V. Tin-bor Hui, *War and state formation in ancient China and early modern Europe*, Cambridge, 2005.

⁷ J. F. Guilmartin, *Gunpowder and galleys. Changing technology and Mediterranean warfare at sea in the 16th century*, Conway Maritime Press, 2003², p. 34.

⁸ J. H. Munro, «The 'New Institutional Economics' and the changing fortunes of fairs in medieval and early modern Europe: the textile traders, warfare, and transaction costs», in *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 88, 2001, pp. 1-46; Id., «Pattern of trade, money, and credit», in T. A. Brady, Jr., H. A. Oberman, J. D. Tracy (a cura di), *Handbook of European history 1400-1600*, I, Leiden, 1994, pp. 147-95.

⁹ Munro, «The 'New Institutional Economics'», pp. 22-23. B. Z. Kedar, *Mercanti in crisi a Genova e Venezia nel '300*, Roma, 1981, pp. 181-83.

momento alcuni governi – tra cui *in primis* quello veneziano – appoggiavano palesemente azioni piratesche.¹⁰

Il nesso guerra-economia, pur rappresentando una delle problematiche più interessanti della storia economica (e non solo), non ha ricevuto adeguata attenzione nella costruzione di un modello che desse conto dell'espansione e del declino di un paese.¹¹ Certo, conflitti e turbolenze sono stati spesso chiamate in causa per spiegare le difficoltà in alcuni mercati, ma poco o nulla è stato elaborato su un piano teorico. Eppure, alcuni importanti spunti offerti da Frederic Lane avrebbero dovuto sollecitare un'analisi più adeguata.¹² Lane sostiene che i mercanti necessitano di protezione, e che questa può essere fornita sia dallo stato sia da un'organizzazione privata. I costi di protezione devono essere considerati a buon diritto come fattori produttivi, «since their variations frequently determine profits».¹³ La potenza navale veneziana fu evidentemente impiegata per creare una serie di vantaggi ai mercanti della Serenissima che operavano in Levante. Privilegi, esenzioni e monopoli negli scali del Mediterraneo orientale furono il risultato di una forte pressione militare – dia diretta sia tramite la concessione di servizi di protezione - esercitata dalle galee di San Marco sul debole potere imperiale bizantino.¹⁴ Ciò ebbe anche l'effetto di aumentare i costi di protezione a carico dei concorrenti e pertanto di avvantaggiare ulteriormente gli operatori veneziani. La lotta fra Genova e Venezia, che le vide confrontarsi sulle acque del Mediterraneo sino al tardo Trecento, rappresenta uno scontro tra poteri economici e militari per il controllo – pur parziale - di un'area cruciale del mercato internazionale. Venezia riuscì a prevalere anche grazie alla maggior coesione sociale e politica che dimostrò nei confronti della città ligure.¹⁵ La costituzione di una flotta statale permanente evidenzia la scelta veneziana di affidare al governo la maggior responsabilità della conduzione della politica navale, mentre a Genova la decisione fu quella di mantenere un debole apparato navale pubblico a vantaggio invece delle imbarcazioni private.¹⁶

¹⁰ I. B. Katele, «Piracy in the Venetian state: the dilemma of maritime defence in the fourteenth century», in *Speculum*, 63, 1988, pp. 865-89; F. C. Lane, *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Torino, 1983, p. 57.

¹¹ P. Kennedy, *The rise and fall of the Great Powers. Economic change and military conflict from 1500 to 2000*, New York, 1987 (tr. it., Milano, 1993). Non del tutto soddisfacente, a mio vedere, C. Kindleberger, *Primi del mondo*, Roma, 1997, pp. 66 sgg.

¹² Mi riferisco in particolare a F. C. Lane, «The economic meaning of war and protection», pubblicato nel 1942; ed «Economic consequences of organized violence» del 1958; ripresi successivamente in Id., *Venice and history*, Baltimore 1966, pp. 383-98, 412-28. Da notare che le sollecitazioni di Lane sono state recentemente riproposte da J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*, London, 2000.

¹³ Lane, *Venice and history*, p. 385.

¹⁴ D. Jacoby, «Italian privileges and trade in Byzantium before the IVth Crusade. A reconsideration», in *Anuario de estudios medievales*, 24, 1994, pp. 349-69. In generale, D. Abulafia, «Gli italiani fuori d'Italia», in R. Romano (a cura di), *Storia dell'economia italiana*, vol. 1, Torino, 1990, pp. 266-72.

¹⁵ Sui limiti dei caratteri dello stato genovese medievale in relazione alla crescita economica, A. Greif, *Institutions and the path to the modern economy. Lessons from medieval trade*, Cambridge, 2006, pp. 217 sgg.

¹⁶ Lane, *Venice and history*, pp. 225-26; T. A. Kirk, *Genoa and the sea. Policy and power in an early modern maritime republic, 1559-1684*, Baltimore – London, 2005.

2. Nel 1952 Carlo M. Cipolla pubblicava un articolo – da considerarsi tra i migliori della sua ampia produzione – che affrontava la questione della decadenza dell'economia italiana all'indomani della grande stagione rinascimentale.¹⁷ Il saggio presentava una significativa novità nell'ambito della storiografia economica italiana. A parte qualche rara e notevole eccezione, il problema del declino economico era ancora strettamente legato alla decadenza politica e culturale che, secondo la corrente imperante in Italia, aveva investito il paese nei decenni tra la scoperta dell'America e la fine delle guerre d'Italia. A partire dalla metà del Cinquecento la penisola risultava oramai emarginata dall'espansione dei commerci transoceanici, in gran parte soggetta alla dominazione spagnola e terreno privilegiato dell'azione controriformista della Chiesa. L'involuzione politica, culturale ed economica etichettava così il secolo barocco. Cipolla però non tirava in ballo la 'preponderanza straniera' o gli 'ideali economici' degli italiani: il suo era un approccio di un vero storico economico, che s'interrogava sulle cause dello sfaldamento di un sistema economico che aveva raggiunto la piena maturità nel lungo Rinascimento tra il Basso Medioevo e gli albori del Barocco.

Tralasciando vari aspetti del declino esaminati da Cipolla, soffermiamoci sul comparto del commercio internazionale. Tra Cinque e Seicento i concorrenti 'nordici' – olandesi, inglesi e francesi – erano riusciti a spiazzare i mercanti italiani nei tradizionali sbocchi in Levante grazie ad alcuni vantaggi rispetto ai prodotti italiani: i loro tessuti, più leggeri e con colori alla moda, soddisfacevano una domanda in mutamento; inoltre i prezzi risultavano inferiori. Occorre ovviamente chiedersi i motivi di tali differenze. Cipolla individuava tre cause fondamentali: 1) la struttura corporativa dei centri manifatturieri italiani impediva una produzione flessibile e l'introduzione di innovazioni, puntando invece al mantenimento dei principi tradizionali (alta qualità del prodotto, assenza di politiche concorrenziali fra gli associati); da ciò derivava, tra l'altro, 2) che il costo del lavoro in Italia era eccessivo in relazione alla produttività, a differenza di quanto accadeva nei paesi concorrenti, e rifletteva la rigidità del mercato del lavoro; 3) la mano del fisco negli stati italiani era pesante. A questi motivi si aggiungevano l'aggressiva politica mercantilista delle potenze settentrionali, che agevolavano le esportazioni nazionali ostacolando le importazioni; il *dumping* praticato in taluni casi dai mercanti concorrenti; le crescenti difficoltà delle manifatture italiane ad accedere agli approvvigionamenti di materie prime (in particolare la lana spagnola); la maggior efficienza dei vettori navali rispetto alle tradizionali pratiche di navigazione italiane; e infine il costo del denaro, che appariva più elevato che Oltralpe.

Gran parte della diagnosi di Cipolla era confermata in uno studio analitico di Domenico Sella, pubblicato nel 1961, relativo all'economia

¹⁷ C. M. Cipolla, «The decline of Italy: The case of a fully matured economy», in *Economic History Review*, 5, 1952, pp. 178-87. Il saggio fu riproposto, con alcune aggiunte, come «Introduzione» alla *Storia dell'economia italiana*, vol. 1 (e unico), Torino, 1959, pp. 605-23; e ripubblicato in Id., *Saggi di storia economica e sociale*, Bologna, 1988, pp. 69-86.

veneziana seicentesca.¹⁸ Sella sottolineava la contrazione della domanda levantina dovuta alle perturbazioni monetarie e alla caduta del potere d'acquisto della clientela popolare; la crescente inefficienza dei servizi marittimi veneziani, messi in crisi dalla pirateria e dalla superiorità tecnologica anglo-olandese; nonché la concorrenza non solo dei mercanti stranieri ma anche dei tessuti della terraferma. Anche nel caso veneziano si richiamavano in causa il ruolo negativo delle corporazioni, l'elevata tassazione e il costo del lavoro. La concorrenza straniera, la diminuzione della produttività del lavoro – dovuta all'invecchiamento della manodopera – e la politica economica del governo erano altresì le cause indicate da Rapp, che riprendeva il tema della decadenza veneziana, introducendo però alcune puntualizzazioni. Lo studioso americano riconosceva che l'economia veneziana avesse conosciuto lungo il Seicento una decadenza in relazione al mercato internazionale, ma rifiutava il concetto di decadenza assoluta poiché la città non aveva denunciato una diminuzione in termini di reddito, che si mantenne stabile.¹⁹

Negli anni recenti il quadro, dipinto a colori foschi sino agli anni Settanta, è stato arricchito con tinte meno drammatiche. Approcci meno settoriali – limitati cioè ad alcuni comparti o al mondo industriale urbano – hanno dimostrato che la crisi industriale italiana fu in parte riassorbita nel lungo periodo e che per certi versi la seconda metà del Seicento vide una ripresa di talune attività che sembravano avviate verso un declino irreversibile.²⁰ Così, se la produzione di panni alti entro le mura cittadine denuncia una evidente decadenza, nei centri minori la manifattura di panni di qualità medio-bassa conosce una felice stagione a partire dal tardo Seicento e ben addentro al Settecento: si pensi ai casi del Bergamasco e di Prato. Ancor più eclatante è l'esempio fornito dal comparto serico, destinato a costituire la spina dorsale dell'economia italiana sino almeno a tutto l'Ottocento. Luci e ombre dunque caratterizzano il processo di ristrutturazione che l'economia italiana subisce nel XVII secolo. Per quanto riguarda il commercio internazionale, tuttavia, le ombre sembrano di gran lunga prevalere sulle luci.

3. Il commercio internazionale risente forse più di ogni altro comparto del peso esercitato dagli stati, sia in termini di stimolo alle relazioni mercantili che di rapporti interstatali. Anzitutto si ha l'impressione che le scelte di 'politica economica' governative fossero dettate più dalle spinte contingenti

¹⁸ D. Sella, *Commerci e industrie a Venezia nel secolo XVII*, Venezia – Roma, 1961.

¹⁹ R. T. Rapp, *Industry and economic decline in seventeenth-century Venice*, Cambridge (Mass.), 1976 (tr. it. Roma, 1986).

²⁰ Mi riferisco in particolare a D. Sella, *Crisis and continuity. The economy of Spanish Lombardy in the seventeenth century*, Cambridge (Mass.), 1979 (tr. it. Bologna, 1982); L. Faccini, *La Lombardia fra '600 e '700. Riconversione economica e mutamenti sociali*, Milano, 1988; G. Vigo, *Nel cuore della crisi. Politica economica e metamorfosi industriale nella Lombardia del Seicento*, Pavia, 2000; V. Beonio Brocchieri, "Piazza universale di tutte le professioni del mondo". *Famiglie e mestieri nel Ducato di Milano in età spagnola*, Milano, 2000; P. Malanima, *La decadenza di un'economia cittadina. L'industria di Firenze nei secoli XVI-XVIII*, Bologna, 1982; V. Panciera, *L'arte matrice. I lanifici della Repubblica di Venezia nei secoli XVII-XVIII*, Treviso, 1996; L. Molà, *The silk industry of renaissance Venice*, London-Baltimore, 2000. Per un quadro generale, P. Malanima, *La fine del primato. Crisi e riconversione nell'Italia del Seicento*, Milano, 1998.

dei gruppi di pressione economici (mercanti, artigiani, finanziari) che da articolate e coerenti linee progettuali. Detto ciò, è oramai banale affermare che le istituzioni governative rivestono un'importanza cruciale per la crescita economica. E' il caso di rilevare che il quadro normativo, almeno nel caso veneziano, era particolarmente favorevole a chi volesse introdurre innovazioni tecnologiche. Risale al 1474 la legge sui brevetti che assicurava agli inventori il godimento dei diritti per un periodo che variava dai dieci ai trent'anni. I diritti di proprietà erano riconosciuti e tutelati in gran parte delle città italiane, riducendo i margini di incertezza degli operatori.²¹

Ma – è ovvio – il peso dello stato si fa sentire con la mano del fisco. Le tasse, sempre e ovunque, sono viste come l'origine di tutti i mali. Vediamo rapidamente la situazione italiana nella prima età moderna. Occorre prima di tutto avvertire che i sistemi fiscali nella penisola erano diversi, pur avendo molti elementi in comune. Determinare la pressione fiscale tra le differenti componenti socio-economiche, inoltre, non è ancora possibile. Mi limito dunque a presentare alcuni dati grossolani, tenendo presente che i dati dipendono soprattutto dalle congiunture politico-militari che interessarono gli stati e che misero sotto pressione le finanze pubbliche.

Tabella 1. *Entrate statali e quota pro capite in giornate lavorative di un manovale edile, 1550-1770*

	Francia	Inghilterra	Olanda	Venezia	Firenze	Genova	Napoli
1550-59	2	8	5	6	6	8	4
1560-69	2	4			6		7
1600-09	3	4	16	5		12	5
1620-29	4	4	18		7		
1630-39	9	9	20				
1640-49	9	8	17		6		15
1650-59	9	6	15			9	
1700-09	7	17	18	8			
1760-69	13	23	30	8			

Fonti: L. Pezzolo, *L'economia d'antico regime*, Roma, 2005, p. 118; e dati inediti per gli stati italiani.

La seconda metà del Cinquecento presenta ancora una significativa differenza fra l'Italia e gli altri paesi considerati: si potrebbe affermare che gli stati italiani mostrano una capacità fiscale e una maturità dei meccanismi tributari superiori rispetto agli altri; una superiorità forse

²¹ Sui brevetti a Venezia, G. Mandich, «Le privilegiate industriali veneziane (1450-1550)», in *Rivista del diritto commerciale*, 34, 1936, pp. 101-43; Id., «Primi riconoscimenti veneziani di un diritto di privativa agli inventori», in *Rivista di diritto industriale*, 7, 1958, pp. 101-48; Id., «Privilegi minerari e agricoli a Venezia nel sec. XV», *ibid.*, pp. 327-58; nonché R. Berveglieri, *Inventori stranieri a Venezia (1474-1788)*, Venezia, 1995. Per una definizione dei diritti di proprietà in antico regime cfr. l'analisi che svolge R. Ago, *economia barocca. Mercato e istituzioni nella Roma del Seicento*, Roma, 1998, pp. 95 sgg.

determinata anche dal volume delle ricchezze accumulate lungo il basso medioevo e il rinascimento. E' verosimile che sino a metà Cinquecento i maggiori stati italiani fossero in grado di mobilitare enormi risorse finanziarie; la divergenza emerse presumibilmente lungo il Seicento (cioè durante il sorpasso), allorché le grandi potenze dell'epoca svilupparono più efficaci sistemi tributari per far fronte alle crescenti necessità belliche. Le grandi monarchie – in particolare l'Inghilterra - e le Province Unite seguirono l'esempio delle città-stato italiane medievali, riuscendo a trasformare il denaro dei contribuenti e dei prestatori in forza militare.²² Il nodo della questione sta nel come il denaro raccolto dal governo venne impiegato. Uno dei pilastri dell'espansione economica medievale delle città mercantili della penisola risiedeva proprio nella capacità bellica, in termini di uomini e tecnologia navale, sostenuta dallo sfruttamento di ingenti risorse finanziarie. All'incirca dal XIII secolo si venne così creando un circuito virtuoso tra guerra ed economia che trovava la sua connessione cruciale nell'indebitamento governativo e nella tassazione.

Nella Venezia medievale le tasse e le richieste di prestiti al governo per la guerra erano visti dai cittadini come una sorta di investimento a lungo termine per aumentare la ricchezza della città. E questo coinvolgimento è tanto più ampio quanto le istituzioni commerciali locali consentono una larga partecipazione sociale ai commerci. La diffusione della commenda, ad esempio, permise la socializzazione delle attività mercantili d'oltremare e creò un'amplissima fascia di investitori che sostenevano le decisioni del governo. Un'area controllata da galee amiche assicurava rifornimenti, sicurezza dai pirati e di conseguenza diminuiva i costi di transazione (noli, tariffe assicurative, raccolta d'informazioni, dazi). I mercanti godettero di posizioni di privilegio in Levante grazie anche – e talvolta soprattutto – all'uso della forza bellica. E' probabile che il sistema di protezione e privilegi abbia rafforzato la convinzione tra i veneziani che fosse conveniente seguire atteggiamenti corretti piuttosto che rischiare, con comportamenti disonesti, di essere estromessi da tali benefici.

Con l'arrivo delle imbarcazioni 'nordiche' dagli anni 1580 il sistema entrò in crisi. Se gli inglesi erano all'avanguardia nella costruzione di navi da guerra, gli olandesi eccellevano nell'organizzazione produttiva navale e nella produttività degli equipaggi.²³ I mercantili fiamminghi e inglesi non solo imbarcavano tessuti alla moda e a basso prezzo ma anche cannoni, non disdegnando di darsi alla pirateria contro i veneziani. Gli inglesi, infatti, entrarono nel Mediterraneo con mercantili potentemente armati che erano in grado sia di minacciare seriamente le attività dei concorrenti e sia di difendersi efficacemente da eventuali assalitori.²⁴ Nel 1622 un convoglio

²² C. Tilly, *L'oro e la spada. Capitale, guerra e potere nella formazione degli stati europei 990-1990*, Firenze, 1991.

²³ G. Pagano de Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, Venezia, 1990, pp. 51 sgg.; D. Celetti, «L'industria navale veneta e olandese in età moderna. Peculiarità e risultati di due modelli di sviluppo settoriale», in *Storia Economica*, 5, 2002, pp. 257-90.

²⁴ R. W. Unger, *The ship in the medieval economy 600-1600*, London, 1980, p. 260; R. Davis, «England and the Mediterranean, 1570-1670», in F. J. Fisher (a cura di), *Essays in the economic and social history of Tudor and Stuart England in honour of R. H. Tawney*, Cambridge, 1961, pp. 129-30. Ciò non significa che i vascelli inglesi fossero immuni dagli attacchi dei pirati. Tra 1616 e 1642, ad

olandese di 47 mercantili e tre navi da guerra diretto nel Mediterraneo vantava una potenza di fuoco di ben 720 cannoni.²⁵ «Soltanto con quei metodi – ha scritto Tenenti – [i ‘nordici’] riuscirono ad imporsi come mercanti» nel Mediterraneo.²⁶ Una delle caratteristiche delle costruzioni navali inglesi risiedeva nella particolare attenzione dedicata alle capacità difensive dei vascelli, anche a discapito dei costi operativi. E in un periodo – tra Cinque e Seicento - caratterizzato da gravi tensioni nel Mediterraneo, la potenza bellica faceva aggio sui bassi costi d’esercizio. A più elevati noli corrispondevano però tassi assicurativi inferiori rispetto ai concorrenti.²⁷ Per i veneziani – ma non solo per loro – aumentò l’incertezza dei traffici marittimi e crebbero i costi di transazione e di protezione. In base ai protocolli notarili di due studi veneziani negli anni 1592-1609, sono state rilevate 250-300 imbarcazioni catturate o depredate dai pirati, in gran parte nelle acque del Mediterraneo orientale.²⁸ Pur mancando di adeguate informazioni sui noli marittimi, è comunque possibile delineare l’aumento degli oneri che i mercanti veneziani dovettero sostenere nel lungo periodo volgendoci ai premi delle assicurazioni sulle linee commerciali verso il Levante. Sebbene i premi fossero oggetto di contrattazione, il loro andamento riflette nondimeno una dinamica che merita di essere esaminata.

Tabella 2. *Tassi assicurativi nel Mediterraneo orientale. Rotte da e per Venezia*

	Alessandria	Siria	Cipro	Smirne
1474-78*		2,2	2	
1480-98	2,1	1,5		
1500-03*	4,2			
1590-92	4,6	3,7	2,8	3,9
1692-99*	5,8	6	6	7,8
1700-05	4			2

* Anni di guerra con gli ottomani

La Siria comprende anche Beirut e Acri. I dati rappresentano la media semplice.

Fonti: K. Nehlsen-von Stryk, *L'assicurazione marittima a Venezia nel XV secolo*, Roma, 1988, App. I; B. Tenenti, «I tassi assicurativi sulla piazza di Venezia: secc. XVI-XVII», in *Studi Veneziani*, N.S., 10, 1985, pp. 30-45, 49-53.

Anzitutto interessa notare che in tempo di grave insicurezza sulle rotte i premi aumentavano, talvolta sino a raddoppiare. In secondo luogo, risulta

esempio, a causa delle azioni di pirateria furono persi circa 8000 uomini e 400 imbarcazioni (M. J. Braddick, *State formation in early modern England c. 1550-1700*, Cambridge, 2000, p. 210).

²⁵ J. I. Israel, *The Dutch Republic and the Hispanic world, 1606-1661*, Oxford, 1982, p. 112.

²⁶ A. Tenenti, *Venezia e i corsari 1580-1615*, Bari, 1961, p. 84. Cfr. anche M. Fusaro, *Uva passa. Una guerra commerciale tra Venezia e l’Inghilterra (1540-1640)*, Venezia, 1996, pp. 65-78.

²⁷ Davis, «England and the Mediterranean», p. 127.

²⁸ A. Tenenti, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise 1592-1609*, Paris, 1959, p. 27. Si noti, comunque, che la cartina riportata a p. 32 indica 199 battelli assaliti. Ulteriore materiale si trae dai registi notarili pubblicati da W. Brulez, *Marchands flamands à Venise*, vol. 1, Bruxelles-Rome, 1965; G. Devos e W. Brulez, *Marchands flamands à Venise*, vol. 2, Bruxelles-Rome, 1986.

che il prezzo del rischio – prendendo a prestito una felice definizione dei coniugi Tenenti – per gli operatori veneziani crebbe lungo il Cinque e Seicento sino a superare largamente i livelli quattrocenteschi. Addirittura i tassi in tempo di pace risultavano più onerosi di quelli spuntati in periodo di attività bellica nel Quattrocento. Il fenomeno sembra, per quanto ne sappiamo, interessare unicamente Venezia, visto che nel corso del Cinquecento la piazza di Dubrovnik non fece segnare significative variazioni, se non quelle dovute alla guerra.²⁹ Negli anni Ottanta del Cinquecento a Rialto si spuntavano tassi attorno al 10 per cento, con picchi sino al 12 per cento; e la situazione non era mutata agli inizi del secolo successivo.³⁰ Il consistente divario nei premi tra XV e XVII secolo riflette un drastico mutamento di atmosfera per i mercanti di Venezia che agivano oltremare. Un mutamento che avvenne nei decenni tra Cinque e Seicento con una violenta recrudescenza della pirateria nelle acque del Mediterraneo. Se i dati quattrocenteschi sono rappresentativi, significa che i costi assicurativi erano piuttosto contenuti grazie, tra l'altro, allo stretto controllo esercitato dal sistema navale veneziano sulle rotte strategiche per il commercio internazionale. Al contrario, *ceteris paribus*, l'incremento cinque-seicentesco rifletterebbe la crescente inefficacia dell'apparato navale. La situazione peggiorò nel Settecento, se nel 1749 sulla rotta Venezia-Lisbona i tassi d'assicurazione su vascelli stranieri erano attorno all'1,5-2 per cento, mentre per quelli battenti bandiera veneziana si raggiungeva il 10-12 per cento. Al declino della marineria si aggiunse – probabilmente non a caso - un trattamento sfavorevole nei porti levantini rispetto ai concorrenti. Nel 1612 i mercanti olandesi erano riusciti a ottenere nei porti levantini una riduzione del dazio dal 5 al 3 per cento.³¹ Nel 1699 francesi, inglesi e olandesi pagavano il 3 per cento in tutti i porti dell'impero turco, mentre i veneziani erano gravati del 5 per cento a Costantinopoli, del 7 per cento a Smirne e addirittura del 20 per cento ad Alessandria.³²

I concorrenti dell'Europa settentrionale usufruivano dei vantaggi comparati ottenuti dal controllo aggressivo delle rotte. La superiorità nordica derivava da fattori tecnologici, come la maggior efficienza delle imbarcazioni e degli equipaggi, e organizzativi, come la capacità di mobilitare risorse in un contesto di economie di scala.³³ Non diversamente, la conflittualità fra mercanti inglesi e olandesi nelle acque del Mare del

²⁹ Cfr. i dati esposti da A. e B. Tenenti, *Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591)*, Roma, 1985, pp. 342-44. F. Braudel, *Civiltà e imperi nel Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, 1976, II, p. 936, cita tassi da Venezia per la Siria del 20-25 per cento nel 1611-12. Ad aggravare la situazione sulla piazza concorrevano il fatto che i pagamenti dei premi dovevano essere versati in contanti, con un aggio del 18 per cento sulla moneta di banco: Devos e Brulez, *Marchands*, pp. 739-40 (3 e 9 ottobre 1619).

³⁰ U. Tucci, *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologna, 1981, p. 157; Tenenti, *Venezia e i corsari*, pp. 135-36.

³¹ N. Steensgaard, «Consuls and nations in the Levant from 1570 to 1650», in *Scandinavian Economic History Review*, 15, 1967, p. 18.

³² U. Tucci, «La marina mercantile veneziana nel Settecento», in *Studi Veneziani*, 2, 1960, p. 166, 179. Si veda anche L. Güçer, «La situation du négociant vénitien devant le régime douanier de l'Empire Ottoman», in *Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, Venezia-Roma, 1961, pp. 281-85.

³³ Sul problema del mutamento della tecnologia militare e della costituzione di economie di scala, E. L. Jones, *The European miracle*, Cambridge 1987², pp. 130-31.

Nord e dell'Atlantico settentrionale fu condotta con la guerra di corsa. Nel 1651 ben 140 imbarcazioni olandesi furono costrette a dirigersi nei porti inglesi; e nel solo mese di gennaio del 1652 ne furono sequestrate una trentina.³⁴ Gli inglesi riuscirono a prevalere sui concorrenti olandesi grazie anzitutto alla superiorità navale, in termini di potenza di fuoco, che raggiunsero a metà Seicento. E nel secolo successivo la conquista dell'egemonia commerciale sui mari fu consentita dal successo della *blue water strategy* nei confronti dei rivali francesi, che invece avevano optato per il rafforzamento dell'esercito di terra.³⁵ Così come nel basso medioevo gli italiani avevano conseguito posizioni quasi monopolistiche nei porti levantini in virtù della loro superiorità navale, nella prima età moderna l'adozione di innovazioni tecnologiche e organizzative delle marinerie anglo-olandesi stava alla base del loro successo nel Mediterraneo.

E' necessario porre all'attenzione degli storici economici un fattore che sino a poco tempo fa è stato inopportuno sottovalutato. Le difficoltà degli italiani nei tradizionali mercati mediterranei furono *anche* aggravate dai crescenti rischi connessi alla pirateria e alla guerra di corsa. I concorrenti 'nordici' erano i nuovi protagonisti sui mercati così come lo erano i nascenti stati fiscal-militari sul teatro politico internazionale. Era una questione di scala. Inglese e olandese adottarono innovativi sistemi di finanziamento per le imprese commerciali transoceaniche allargando la base sociale e coinvolgendo ampie fasce della popolazione. Solo così furono in grado di costruire, equipaggiare e impiegare le enormi flotte commerciali e militari che conquistarono i Sette Mari. Un più efficiente sistema fiscale, inoltre, mise a disposizione risorse per aumentare in misura straordinaria la capacità di finanziamento, tramite il debito pubblico, della guerra (commerciale).

5. Il declino – assoluto o relativo che sia – dell'economia italiana seicentesca dipese in primo luogo dai mutamenti del mercato internazionale, cui gli italiani ben poco potevano fare per opporsi. Ciò non significa che i mercanti della penisola scomparvero dalle piazze europee: si pensi ad esempio al ruolo degli operatori toscani in Europa orientale.³⁶ Il punto sta piuttosto nel chiedersi perché non seppero trarre vantaggio dalla nuova situazione. E' probabile che alcuni furono in grado di sfruttare le nuove possibilità che il mercato offriva – la stessa Venezia presenta numerosi esempi di fortune mercantili lungo il Seicento -, ma era assai difficile inserirsi in meccanismi che erano controllati altrove. Per quanto riguarda il Mediterraneo, l'aggressività dei concorrenti aprì la strada ai loro prodotti. Per gli italiani abbassare i costi di produzione appariva una via irta di difficoltà e soprattutto inutile, dato che i loro costi di commercializzazione erano più elevati di quelli sopportati dai concorrenti. Questo punto non sembra aver meritato un'adeguata considerazione da parte degli studiosi.

³⁴ J. I. Israel, *Dutch primacy in world trade 1585-1740*, Oxford, 1989, p. 209.

³⁵ J. Brewer, *The sinews of power. War, money and the English state, 1688-1783*, New York, 1989, p. 175.

³⁶ R. Mazzei, *Traffici e uomini d'affari italiani in Polonia nel Seicento*, Milano, 1983; Ead., *Itinera mercatorum. Circolazioni di uomini e beni nell'Europa centro-orientale 1550-1650*, Lucca, 1999.

Troppo spesso concentrati sul costo dei fattori produttivi (in particolare il lavoro), gli storici hanno sottovalutato il peso dei costi connessi al processo di commercializzazione. I pur scarsi elementi di cui disponiamo lasciano intendere che gli oneri del collocamento sul mercato non erano affatto marginali. Noli, assicurazioni, protezione, pedaggi e provvigioni varie – più o meno lecite – rappresentavano una cospicua percentuale del costo finale. Sfruttando l’eccezionale documentazione di Marco Datini, Melis ha determinato la formazione dei costi di produzione e commercializzazione di tessuti di lana maiorchina nel 1394-98. I costi di collocamento del prodotto costituivano il 25,4 per cento degli oneri sostenuti dai fondaci datiniani. Analogamente, le spese di commercio per panni veneziani in Siria si aggiravano attorno al 25 per cento a fine Cinquecento.³⁷ I fattori legati alla distribuzione dunque svolgevano un ruolo estremamente importante, i cui costi per gli operatori della penisola sembrano crescere fra Cinque e Seicento.

Agli italiani non rimaneva che prendere atto che non potevano battere la concorrenza, ma potevano specializzarsi in nicchie di prodotti che richiedevano un’elevata professionalità per una domanda di lusso. I vincoli allo sviluppo della penisola erano dovuti soprattutto alla scarsa disponibilità di energia e di materie prime (tranne la seta greggia), nonché alla mancanza di un ampio mercato interno che consentisse l’abbassamento dei costi di transazione. Quest’ultimo fattore tuttavia non è una condizione sufficiente: la Francia, ad esempio, pur esibendo un’ampia e consolidata unità politica non presentava certo un mercato nazionale. Limiti di carattere istituzionale ne impedirono la formazione per lungo tempo: la struttura costituzionale che favoriva atteggiamenti di *free riding* e la forte segmentazione di interessi corporativi ne frenarono lo sviluppo, o meglio, non permisero lo sviluppo delle potenzialità del paese.³⁸ *Hihil sub sole novi?*

³⁷ F. Melis, *Aspetti della vita economica medievale*, Siena, 1962, pp. 722-26; Tucci, *Mercanti*, p. 123. Dati circa pannilana fiorentini inviati a Bursa mostrano un rapporto di quattro a uno tra costi di produzione e spese: H. Hoshino, «Il commercio fiorentino nell’impero ottomano: costi e profitti negli anni 1484-1488», in *Aspetti della vita economica medievale*, Firenze, 1985, p. 87.

³⁸ H. L. Root, *The Fountain of privilege. Political foundations of markets in Old Regime France and England*, Berkeley - Los Angeles, 1994.