

Al centro di una regione economica e ai confini di un impero: produzione e commercio nello Stato di Milano fra Sei e Settecento^{*}

di Giovanna Tonelli

I confini politici degli Stati nei quali era suddivisa l'Italia in età moderna hanno determinato gli spazi entro i quali è stata studiata l'economia di antico regime delle varie aree che compongono la penisola sino agli anni '80 del secolo appena concluso, quando si iniziò invece a riflettere sull'economia di alcuni territori del paese con riferimento ad ambiti geo-politici non più statuali, ma regionali.

Per quanto riguarda la Lombardia, regione posta nel cuore dell'Italia settentrionale, fu allora proposto di rileggerne le vicende economiche tenendo conto delle forti interdipendenze che ancora nel XVII secolo sussistevano fra la Lombardia spagnola e gli adiacenti territori veneziani di Bergamo e di Brescia (un tempo milanesi, conquistati da Venezia nella prima metà del XV secolo e riuniti a Milano soltanto con l'avvento dei francesi nel 1797)¹. Fu così messo in evidenza come nel corso della prima età moderna si fosse delineato il perimetro di una regione economica che non subì mutamenti neppure nel corso del Settecento, quando furono cedute al Piemonte le aree occidentali dello Stato di Milano².

Queste acquisizioni hanno segnato una svolta negli studi sull'economia della Lombardia di antico regime. Da allora le ricerche sul Seicento economico lombardo sono state condotte non più soltanto sulla Lombardia spagnola, ma su un più vasto territorio di cui facevano parte aree separate sotto il profilo politico, ma interdipendenti dal punto di vi-

^{*} Working Paper rielaborato per la stesura della relazione *At the core of an economic region - at the borders of an Empire: territory and economy in the State of Milan during the XVII and the XVIII centuries*, presentata al convegno «Questions sur la notion de territoire dans le Saint-Empire» (Strasbourg, 24 novembre 2007) e destinata agli atti dello stesso curati da Christine Lebeau (Université la Sorbonne, Paris).

¹ MOIOLI 1986.

² MOIOLI 1988.

sta economico. Non solo, il tema della regione economica con riferimento al caso lombardo (un caso di rilievo per l'economia italiana, visto che la Lombardia è stata l'area di eccellenza dell'industrializzazione della penisola fra Otto e Novecento) non può più essere trattato senza tener conto anche dell'età moderna, come dimostrano le riflessioni storiografiche condotte in questi ultimi anni³.

1. I fattori caratterizzanti la regione economica lombarda agli inizi del Seicento.

Secondo la recente storiografia la Lombardia spagnola nel corso del XVII secolo costituiva dunque una sezione di una più vasta regione economica, allargata a territori ormai da due secoli politicamente staccati da Milano, per le forti interdipendenze che sussistevano con le limitrofe aree venete.

Queste interdipendenze erano originate innanzi tutto dalle risorse e dai poli produttivi variamente dislocati sul territorio regionale.

Nello Stato di Milano, nelle aree di montagna e di collina a nord della capitale, si integravano i non lauti guadagni derivanti dall'agricoltura con l'esercizio di attività manifatturiere. Si producevano manufatti di non elevato pregio, come tessuti di lana o misti in cotone e lino, ma anche manufatti in ferro e in cuoio, e soprattutto andava estendendosi la produzione della fibra serica⁴. A sud della capitale sino alle sponde del fiume Po, l'area di pianura compresa fra le città di Novara e di Cremona, era una delle zone più fertili del continente. Vi si producevano lino, formaggi e soprattutto cereali in quantità tali da essere anche esportati dopo aver sfamato lo Stato di Milano⁵, una fra le aree più densamente popolate (75 abitanti per kmq) e urbanizzate nell'Europa del tempo. La capitale, che come le altre città dello Stato era un centro di servizi e di produzione manifatturiera, contava 120.000 abitanti; vi erano cinque città con una popolazione

³ Si veda la bibliografia citata su questi argomenti in TONELLI 2008.

⁴ BEONIO-BROCCHIERI 2000.

⁵ BELFANTI 1998.

compresa fra i 10 e i 30.000 abitanti e almeno altrettanti borghi con 5-10.000 residenti⁶.

A differenza dell'adiacente area milanese, il territorio veneto di Bergamo era carente di cereali. Primeggiava però nella produzione di semilavorati e manufatti in lana, di minerale e di articoli di ferro, e nel corso del Seicento si sarebbe imposto anche come centro di filatura serica⁷. Il Bresciano era terra d'elezione della produzione di armi, di carta e della filatura del lino⁸.

La varietà delle risorse e dei poli produttivi dislocati su quest'area non è però un fattore sufficiente per comprendere il definirsi e il permanere di un regione economica. Solo individuando i diversi circuiti di mercato entro i quali trovavano collocazione i beni che vi si producevano emergono le interdipendenze economiche fra le varie sezioni della regione.

Lo Stato di Milano esportava infatti cereali, seta greggia, manufatti serici e lana filata verso il Bergamasco e importava tessuti di lana in larga parte di basso pregio, oltre che bestiame e manufatti in ferro; esportava cereali, lino grezzo e forse già stracci verso il Bresciano e importava lino filato e carta, come pure bestiame, tessuti di lana, manufatti in metallo e soprattutto armi⁹.

Su un mercato a più ampio raggio la Lombardia spagnola esportava beni agro-alimentari: sale, vini e cereali, soprattutto verso la verso i Cantoni svizzeri, che minacciavano la chiusura dei passi alpini ai milanesi se non fossero stati regolarmente riforniti di grani; formaggi, il «grana» prodotto a sud di Milano, molto richiesto negli scali portuali per l'alimentazione degli equipaggi delle navi, perché alimento ad alto contenuto proteico e a lunga conservazione; e sempre più seta verso il Piemonte e la Francia¹⁰. Lo Stato di Milano riforniva poi il mercato estero di prodotti artigianali, come le maioliche o gli strumenti musicali, e soprattutto di tessuti pregiati ancora richiesti nell'Europa centro-orientale e negli Stati padani, nonostante la concorrenza di analoghe produzioni realizzate al di là delle Alpi,

⁶ SELLA 1982, pp. 16-18; MALANIMA 1998; SUBACCHI 1999.

⁷ DE MADDALENA, ROMANI, CATTINI (eds.) 1993-2006.

⁸ MOCARELLI 1992, ZALIN 1992, MOCARELLI 1995, pp. 11-41.

⁹ MOIOLI 1986, pp. 181, 194; TONELLI 1999, pp. 20-22, 43-44, 116.

¹⁰ TONELLI 2002, pp. 153-154.

che dalla seconda metà del XVI secolo erano andate sempre più imponendosi sul mercato internazionale e nello stesso Milanese¹¹.

2. La stabilità delle interdipendenze economiche nel corso del XVII secolo.

Anche alla luce dei più recenti interessi storiografici, volti a verificare se la politica economica attuata dalla Spagna avesse teso a favorire gli scambi fra i territori sottoposti al suo dominio¹², viene da chiedersi se nel corso del Seicento Madrid varò provvedimenti che avrebbero potuto interferire sulla stabilità dei circuiti commerciali infra-regionali e internazionali nei quali era inserito lo Stato di Milano. Si tratta di un tema che attende di essere studiato, ma le acquisizioni più recenti mettono in evidenza come le armi e i manufatti di lusso (soprattutto i tessuti) prodotti in Lombardia avessero conquistato il mercato spagnolo per la loro elevata qualità e non in seguito all'applicazione di eventuali politiche finalizzate a dirottare i traffici lombardi verso i territori iberici della Monarchia¹³. Per quanto riguarda poi i rapporti economici fra lo Stato di Milano e i territori italiani soggetti alla Corona spagnola, piuttosto che sotto il profilo commerciale, risultano essere stati intensi i rapporti finanziari, per il sostegno fornito alla Lombardia dal meridione della penisola durante il prolungato periodo bellico, che a varie riprese interessò direttamente la regione nel corso del Seicento¹⁴.

La politica economica adottata a Milano nei decenni centrali del XVII secolo avrebbe potuto invece compromettere la consolidata struttura dell'import-export milanese. Fra gli anni '40 e '50 del Seicento furono infatti varati provvedimenti volti a fronteggiare la crisi che aveva investito la produzione manifatturiera a partire dal quarto decennio del secolo, dovuta alla scelta dei mercanti locali di importare i manufatti tessili di lusso, che avevano caratterizzato le esportazioni milanesi sino alla fine del XVI, piuttosto che farli produrre

¹¹ TONELLI 2002, pp. 151-152.

¹² Si vedano le riflessioni svolte da TORE 2004 e la storiografia ivi citata.

¹³ Ivi 2004, pp. 202-203.

¹⁴ MAFFI 2007, pp. 344-345.

all'interno¹⁵. La manodopera era diventata infatti troppo cara dopo il decremento demografico seguito alla peste del 1630 e il mercato internazionale richiedeva alla Lombardia sempre più seta greggia e filata anziché manufatti di elevata qualità.

Per favorire le attività manifatturiere interne, nel 1646 fu dunque proibita l'importazione di tessuti in lana nelle città in cui si esercitava il lanificio (Milano, Como e Cremona), ad esclusione dei panni di Spagna, di alcuni tessuti fabbricati a Venezia, a Piacenza e a Firenze e soprattutto dei panni in lana non pregiati che caratterizzavano le importazioni milanesi dalle adiacenti aree venete del Bergamasco e del Bresciano. Nel 1652 fu la volta dei drappi serici, con l'emanazione di una grida che ne proibiva l'importazione e ribadiva un analogo e poco osservato provvedimento risalente al 1562¹⁶.

Gli studi hanno dimostrato l'inefficacia di questi provvedimenti, innanzi tutto perché non furono varate concomitanti politiche di sostegno all'attività manifatturiera¹⁷, oltre al fatto che l'attuazione di tali misure era compromessa dalla connivenza fra chi era preposto al controllo delle dogane, il potere politico e gli artefici della «svolta mercantile» della Milano degli anni '30 del Seicento¹⁸. A vigilare sulle dogane dello Stato di Milano erano infatti gli uomini a servizio degli impresari che avevano ottenuto in appalto la riscossione dei dazi di confine. Gli appaltatori non avevano alcuna convenienza ad ostacolare i flussi commerciali; né il governo esigeva che tali leggi fossero rispettate perché, se si fossero registrati decrementi nel gettito, gli impresari dei dazi avrebbero potuto pretendere un risarcimento per il danno subito. Inoltre gli appaltatori erano a capo di una cordata composta anche da banchieri e da negozianti di alto profilo attivi nell'intermediazione commerciale e finanziaria con l'estero. Si trattava degli stessi negozianti che favorivano l'importazione di prodotti di lusso nello Stato di Milano e che collocavano all'estero i prodotti della fiorente agricoltura lombarda, ottenuti in larga parte nelle tenute degli uomini che componevano gli organi di governo milanesi. Non solo, erano gli stessi operatori, o appartenevano comunque alla

¹⁵ MOIOLI 1999², pp. 51-52.

¹⁶ VIGO 1991.

¹⁷ Ivi, p. 123.

¹⁸ TONELLI 2002, pp. 161-164.

corporazione cui afferivano i mercanti e i banchieri che prestavano denaro alla città di Milano, ma soprattutto a una monarchia quasi perennemente in guerra, ed era quindi evidente che il potere politico non potesse ostacolare in alcun modo l'attività di costoro¹⁹.

3. I mutamenti dei confini politici nel primo Settecento e il permanere della regione economica.

All'aprirsi del XVIII secolo lo Stato di Milano passava agli Asburgo d'Austria e, in relazione all'esito delle guerre in cui fu impegnata la monarchia austriaca durante la prima metà del Settecento, subì una serie di ridefinizioni territoriali. Fra il 1707 e il 1744 le province occidentali dello Stato comprese fra la Valsesia, l'alto Novarese e le fertili terre del basso Novarese, della Lomellina, dell'Alessandrino e dell'Oltrepò pavese furono cedute al re di Sardegna²⁰. Si trattava di un netto ridimensionamento territoriale, pari a circa un terzo della superficie della Lombardia spagnola, compensato in parte a est con l'aggregazione del Ducato di Mantova, appartenuto ai Gonzaga.

Nonostante la separazione politica, salde rimasero le interdipendenze economiche fra le aree passate al Piemonte e lo Stato di Milano²¹. L'Ossola, una sterile terra ceduta ai Savoia, ma in posizione strategica perché confinante con la Svizzera, continuò ad essere sfamata con grani lombardi²². Ai milanesi e ai pavesi che avevano proprietà fondiarie nei territori passati al Piemonte, il re di Sardegna concesse un trattamento daziario di favore sulle esportazioni dei loro raccolti nello Stato di Milano²³. Pelli gregge continuarono ad essere inviate dallo Stato di Milano a Cannobio, un borgo sulla sponda occidentale del lago Maggiore, un tempo milanese, per esservi conciate e poi reimportate²⁴. Vigevano, città ceduta al Piemonte nel 1744,

¹⁹ DE LUCA 2002.

²⁰ CAPRA 1984, p. 153.

²¹ MOIOLI 1988, pp. 45, 75-76.

²² BOGNETTI, MOIOLI, PORTA, TONELLI (eds.) 2006-2007, t. II, p. 141 nota 116.

²³ Ivi, p. 369 nota 137.

²⁴ MOIOLI 1988, p. 45.

continuò a lavorare seta milanese e a rifornire lo Stato di Milano di manufatti serici²⁵.

Soltanto negli ultimi decenni del XVIII secolo Torino, Milano e Venezia vararono manovre daziarie che, con l'intento di favorire le produzioni interne ai rispettivi territori, avrebbero potuto incidere sulle consolidate interdipendenze economiche fra i vari territori lombardi separati politicamente²⁶. È stato però verificato che tali manovre non risultarono destabilizzanti se non per le manifatture dei pelli e della carta non di pregio, tutelate dapprima nella Repubblica di Venezia, poi nello Stato di Milano anche attraverso una forte aliquota daziaria sulle esportazioni di materie prime e sulle importazioni di prodotti finiti non di qualità a partire dalla metà degli anni '70²⁷. Lo stesso risultato fu raggiunto per i tessuti misti in cotone e lino milanesi, le cui importazioni nel corso del decennio successivo furono gravate con un dazio di elevata entità nei territori ceduti al Piemonte e addirittura proibite nella Repubblica di Venezia²⁸.

Per quanto riguarda invece l'ampliamento territoriale verso est, Mantova mantenne a lungo una propria autonomia, tanto che l'aggregazione doganale, oltre che amministrativa, con lo Stato di Milano avvenne soltanto nel corso del nono decennio del XVIII secolo²⁹. D'altra parte lo stesso Stato di Milano alla metà degli anni '80 del Settecento era ancora suddiviso in province daziarie, corrispondenti ai territori facenti capo alle maggiori città dello Stato³⁰. Ciascuna giurisdizione esigeva dazi sulle merci che importava ed esportava, oltre che su quelle in transito, sia che l'interscambio avvenisse con l'estero sia con altre province dello Stato, tanto che risultava più conveniente commerciare con aree limitrofe anche se non appartenenti alla stessa entità statale piuttosto che fra province dello Stato non confinanti³¹.

²⁵ Ivi, pp. 75-76.

²⁶ Ivi, pp. 65-82.

²⁷ Ivi, p. 67; TONELLI 2009, tabella n. 2.

²⁸ MOIOLI 1988, pp. 74-75.

²⁹ MORI 1998.

³⁰ MOIOLI 1999¹, p. 853-856.

³¹ CREMONA [1724].

4. I progetti di unificazione doganale dello Stato di Milano e di interscambio commerciale con i territori asburgici.

Costante fu lo sforzo degli Asburgo di favorire gli scambi commerciali fra le province milanesi anche attraverso l'abolizione degli oneri daziari riscossi ai confini delle giurisdizioni interne, un obiettivo che richiese decenni prima di essere attuato. Fu condotto in parallelo con un altro progetto di politica commerciale perseguito da Vienna con tenacia, quello di agevolare gli scambi fra la Lombardia austriaca e i territori di casa d'Austria, posti al di là delle Alpi e del mare Adriatico.

Concomitante fu l'avvio di entrambi i progetti negli anni '20 del Settecento.

Il 10 marzo 1723 Carlo VI approvava la proposta redatta dal cancelliere di corte, conte di Sinzendorff, di favorire l'importazione di manufatti serici lombardi nei territori asburgici d'oltralpe, in cambio di agevolazioni alle importazioni nello Stato di Milano di prodotti di lana, telerie, ferro, rame e cere realizzati «negli Stati Ereditarij di Germania», e l'esclusione dal vasto mercato costituito dai possedimenti di Carlo VI al di qua e al di là delle Alpi dei beni esteri concorrenti³².

Nel 1725 veniva ultimato un nuovo tariffario daziario per lo Stato di Milano, e nell'innovativa struttura data al volume si può leggere una volontà, seppure embrionale e formale, di superamento della dicotomia fra unità politica dello Stato e indipendenza delle province daziarie, anche se in sostanza la suddivisione del territorio in giurisdizioni daziare non veniva messa in discussione. Il tariffario del 1725 non si presentava infatti più come quelli stampati sino ad allora: volumi nei quali erano raccolti i tariffari delle diverse province, differenti per quanto riguardava l'elenco delle merci, le unità di misura utilizzate per daziare uno stesso bene, come pure l'entità dei dazi da riscuotere³³. Nel 1725 fu pubblicato un testo unico³⁴. Le merci vi apparivano in ordine alfabetico. A ciascuna merce seguiva l'elenco delle province milanesi (Milano, Pavia, Vigevano, Novara, Como, Lodi; per Cremona

³² Copia in ASM, *Commercio*, p.a., cart. 15.

³³ TONELLI 2007, pp. 87-88.

³⁴ TARIFFARIO 1725.

era stato stampato un tariffario a parte) affiancate dall'indicazione dell'entità dei dazi di confine.

Nonostante la dichiarata volontà di Vienna di instaurare solidi legami commerciali fra le aree componenti la Monarchia, molteplici fattori ostavano all'attuazione sia di progetti di integrazione commerciale fra i territori asburgici d'oltralpe e la Lombardia, sia di unificazione doganale dello Stato di Milano.

Va tenuto presente innanzi tutto che sinché in Lombardia la riscossione dei dazi di confine fu appaltata fu difficile attuare qualsiasi manovra che andasse a incidere su una situazione consolidata da secoli, perché rendeva imprevedibile l'entità del gettito e quindi gli introiti di chi partecipava alle aste per l'appalto. Non è un caso che la riforma del tariffario di cui si è detto fu compiuta fra il 1724 e il 1726, un triennio di gestione diretta da parte dello Stato della riscossione degli oneri di confine³⁵.

Quanto alla proposta di un'integrazione commerciale fra la Lombardia e i paesi tedeschi asburgici, sono le riflessioni degli operatori economici e degli organi di governo del tempo a guidarci nel comprenderne i limiti di attuabilità. Esse riflettevano le condizioni degli operatori commerciali a seconda che fossero attivi nelle città periferiche dello Stato oppure nella capitale, nel cuore degli affari quindi, ove si riversava la quota maggiore e di maggiore valore dell'interscambio con l'estero.

I milanesi, pur apprezzando la disponibilità di Vienna a privilegiare le importazioni nei paesi d'oltralpe di seterie lombarde anziché francesi, si mostrarono scettici circa la possibilità di collocare le loro produzioni sul mercato austriaco, rifornito com'era di manufatti serici prodotti in altri territori asburgici e nella stessa Vienna³⁶. Quanto al divieto di importazione di beni analoghi a quelli realizzati all'interno dei confini della Monarchia, esprimevano il proprio dissenso in relazione alla peculiarità dell'attività commerciale esercitata nella capitale, caratterizzata dal cosiddetto «Commercio economico, o sia della rivendita agli Stati esteri delle robe e generi di lusso forestiere»³⁷. Soprattutto con riferimento alle pregiate seterie francesi, i milanesi non negavano la preoccupazione che se non fossero riusciti a soddisfare i propri clienti – clienti sia locali sia

³⁵ MOIOLI 1999¹, p. 860.

³⁶ «Progetto che tende alla proibizione ...» segnato B, s.d. [1724] (ASM, *Commercio*, p.a., cart. 15).

³⁷ PELLEGRINI 1774.

dell'intera area padana -, questi si sarebbero rivolti ad altri centri di rifornimento di prodotti di pregio, a Torino ad esempio, come sostenevano gli appaltatori dei dazi di confine, preoccupati anch'essi del decremento che sarebbe derivato al gettito daziario dall'approvazione di tariffe doganali agevolate³⁸. Un'ulteriore riserva espressa dai mercanti milanesi nei confronti della proposta di Vienna riguardava l'antieconomicità dei beni provenienti dai territori tedeschi degli Asburgo, perché si trattava di prodotti di basso valore, che dovevano sopportare i costi della distanza, e che quindi sarebbero risultati troppo cari sul mercato lombardo³⁹.

Al contrario dei colleghi milanesi, la valutazione del progetto del conte di Sinzendorff compiuta dai mercanti cremonesi escludeva a priori qualsiasi riflessione sulle opportunità offerte oltralpe alle importazioni dei prodotti che Vienna individuava come caratterizzanti le esportazioni lombarde: le seterie. Costoro mettevano infatti in evidenza come nel Cremonese non solo non si producevano seterie, ma come i raffinati manufatti serici non erano neppure erano oggetto di particolare commercio in loco. Le sete, infatti, erano merce cara, riservata a una clientela élitaria concentrata soprattutto a Milano. Ciò che preoccupava maggiormente operatori commerciali cremonesi era il fatto che, se fosse stata proibita l'importazione di alcuni prodotti di basso valore per privilegiare l'acquisto di analoghi beni provenienti dagli «Stati Ereditarij di Germania», sarebbe stato alterato il circuito di mercato entro il quale gravitava l'economia locale. Era il circuito degli scambi con i territori limitrofi non appartenenti allo Stato di Milano ad interessare i mercanti cremonesi: Piacenza, città dalla quale il Cremonese era separato soltanto dal fiume Po; Parma, Brescia e Bergamo, dove ci si poteva recare e ritornare nell'arco di una sola giornata. La convenienza era dovuta prevalentemente dalla vicinanza di questi territori, ma anche dal fatto che l'entità dei dazi che si dovevano pagare per trasportarvi le merci erano inferiori a quelli riscossi all'interno dello Stato di Milano⁴⁰.

Sin da questo primo sondaggio, i mercanti e le istituzioni lombarde non celarono dunque il loro scetticismo nei confronti di integrazione commerciale fra lo Stato di Milano e i paesi asburgici d'oltralpe, uno scettici-

³⁸ «Originale della Consulta del Magistrato ... » del 15-12-1724 (ASM, *Commercio*, p.a., cart. 15).

³⁹ «Consulta della Giunta del Mercimonio ...» del 14-6-1724 (ivi).

⁴⁰ CREMONA [1724].

simo che rimase tale ogniqualvolta nel corso del secolo fu riproposto il progetto⁴¹. E i motivi del reiterato dissenso lombardo nei confronti del proposito della Corte furono gli stessi individuati sin dagli anni '20: la paventata mancanza di competitività delle sete lombarde sui mercati asburgici e la temuta destabilizzazione dei circuiti di scambio entro i quali era inserito lo Stato di Milano.

Né le istituzioni lombarde mostrarono una più entusiastica adesione nei confronti della volontà di Vienna di sfruttare l'itinerario via acqua del Po e quindi il porto di Trieste per inoltrare le merci dalla Lombardia austriaca ai territori di Casa d'Austria, anziché i tradizionali percorsi transalpini battuti da secoli dalle merci milanesi inviate oltralpe⁴².

Sin dal 1719, anno in cui Trieste era stato dichiarato porto franco, Vienna aveva cercato di indirizzare il commercio milanese verso lo scalo giuliano, ma senza successo. Trieste era il porto naturale della Boemia e dell'Ungheria, non della «Lombardia Austriaca, [...], Paese mediterraneo, steso lungo il Po»⁴³, i cui sbocchi tradizionali verso il mare erano gli scali di Genova e di Venezia. Trieste inoltre non offriva una variegata gamma di prodotti ai mercanti stranieri che vi trafficavano, sebbene dal 1731 fosse anche sede di fiera annuale⁴⁴. Non solo, per le merci oggetto di compravendita e non di permuta (il mezzo di scambio preferito dai lombardi), i mercanti triestini non offrivano le stesse condizioni dei tradizionali partner commerciali francesi e veneziani: il credito a sei mesi, che consentiva ai mercanti lombardi di pagare le merci soltanto dopo averle vendute e di guadagnare, come sostenevano, «sopra il fondo altrui»⁴⁵.

Non era comunque soltanto un problema di inadeguata offerta merceologica da parte di Trieste a indurre i lombardi a privilegiare

⁴¹ Una voce isolata fu quella di Pietro Verri. Nel 1763 egli espresse riserve sulla mancata realizzazione del progetto del conte Sinzendorff (BOGNETTI, MOIOLI, PORTA, TONELLI (eds.) 2006-2007, t. I, pp. 189-192, §§ 142-152). Va però tenuto presente che Verri esplicitò un simile giudizio in un trattato che gli sarebbe servito come credenziale per ottenere da Vienna un posto nell'amministrazione pubblica.

⁴² SOLDI RONDININI 1978.

⁴³ PIANO TRIESTE 1755.

⁴⁴ PANJEK 2001-2003, p. 244.

⁴⁵ PIANO TRIESTE 1755.

altri scali marittimi. Erano soprattutto i costi della distanza a rendere Trieste antieconomico per i mercanti milanesi. Per raggiungere lo scalo giuliano si sarebbero dovuti servire infatti del fiume Po, lungo il quale erano riscossi ben 15 dazi dai vari Stati che vi si affacciavano⁴⁶.

Al di là di quanto andava auspicando Vienna, era il potenziamento dell'attività commerciale entro i consolidati circuiti di scambi con la Francia, con Genova e Venezia e con gli Stati limitrofi ad interessare i lombardi. Lo ribadirono con forza in più occasioni e nel 1755 non mancarono di far presente alla Corte che grazie anche al proficuo esercizio dell'attività commerciale erano riusciti ad acquistare quote del debito pubblico e a sostenere il carico tributario addossato alla regione in un periodo difficile come la prima metà del XVIII secolo, contrassegnato da continue guerre⁴⁷.

5. L'avvio dell'attuazione del progetto di interscambio commerciale con i territori di casa d'Austria e della riforma daziaria milanese.

Con l'obiettivo di assecondare le esigenze degli operatori commerciali lombardi, che dopo gli smembramenti territoriali conclusi entro la metà del secolo avevano l'esigenza di sapere non compromesso il circuito di scambi entro il quale lavoravano, e di avviare concretamente il progetto di integrazione commerciale dei territori asburgici, fra il 1750 e i primi anni del decennio successivo Vienna mantenne un'intensa attività diplomatica con gli Stati limitrofi alla Lombardia austriaca. Sottoscrisse una serie di trattati, volti a regolamentare questioni diverse e di cui la parte dedicata al commercio costituiva una sezione, o specifici trattati o convenzioni di commercio col Piemonte, entro il 1751, con Modena nel 1752, con lo Stato della Chiesa nel 1757 con le Leghe Grigie nel 1763, col Granducato di Toscana nel 1766 e con Genova nel 1767⁴⁸.

⁴⁶ «Ristretto» allegato al «Piano generale ...» s.d. [1764?] (ASM, *Commercio*, p.a., cart. 15)

⁴⁷ PIANO TRIESTE 1755.

⁴⁸ CAIZZI 1968, pp. 213-217, 237-242.

In seguito alla conclusione positiva delle trattative diplomatiche a Milano fu garantito innanzi tutto un meno oneroso utilizzo della principale via d'acqua dell'Italia settentrionale, il fiume Po. Furono infatti varati nuovi tariffari da applicare alle merci in transito a Brescello, a Viadana e a Cremona⁴⁹. L'unico insuccesso registrato dall'attività diplomatica milanese e viennese in quegli anni fu il mancato ribasso del dazio riscosso sui beni inoltrati via acqua dai territori austriaci in Lombardia a Pontelagoscuro, nel Ferrarese, il più gravoso fra quelli applicati lungo le sponde del Po, pari al 15% del valore delle merci. Si trattò di una ritorsione della Santa Sede seguita al rifiuto di Vienna di concedere un trattamento daziario di favore alle importazioni nei territori asburgici di prodotti provenienti dallo Stato pontificio⁵⁰.

La mediazione diplomatica di Vienna con gli Stati che si affacciavano sul Po per ribassare l'entità dei diritti di pedaggio lungo il fiume, e la disponibilità austriaca a concedere una riduzione degli oneri daziari riscossi sia a Cremona sulle merci in transito fra il mare Adriatico e il Piemonte sia nello Stato di Milano sulle importazioni provenienti dal porto di Nizza, garantì poi alle merci milanesi il libero passaggio nei territori piemontesi, e, di conseguenza, anche l'utilizzo del passo del Sempione, di fondamentale importanza per l'invio di sete lombarde a Lione⁵¹.

Attraverso gli accordi stretti con le Leghe Grigie del '63 e la convenzione commerciale con Genova del 1767, Milano riuscì inoltre a porre fine alla volontà di Venezia di accaparrarsi i transiti delle merci provenienti dal cuore del continente e diretti verso la penisola attraverso il passo alpino di San Marco a scapito quindi degli itinerari comaschi e milanesi⁵².

Garantita ai flussi commerciali lombardi la percorribilità dei tradizionali itinerari verso l'estero, con la metà degli anni '60 si fecero

⁴⁹ *Trattato di commercio fra la Santa Sede e la Lombardia austriaca*, Milano, 1758; missiva di Gian Luca Pallavicini a Beltrame Cristiani del 26-9-1752 (ASM, *Commercio*, p.a., cart. 24).

⁵⁰ «Umilissimo Promemoria» di Giuseppe Ceschi, s.d. [post 1766] (ivi, c. 16).

⁵¹ CAIZZI 1968, p. 214.

⁵² Ivi, pp. 240-241.

più concrete le possibilità di agevolare gli scambi sia all'interno dello Stato di Milano attraverso l'abolizione dei dazi fra le diverse province sia fra la Lombardia austriaca e i territori asburgici d'oltralpe. D'altra parte solo allora si erano create le condizioni per avviare una politica commerciale più rigorosa. Per quanto riguarda la Monarchia nel suo complesso, a questo fine giovò certamente il periodo di pace succeduto alla guerra dei sette anni. Con riferimento allo Stato di Milano, l'entrata in vigore del catasto nel 1760 (riforma di primaria importanza per la corte sin dai tempi di Carlo VI, portata a compimento dopo 40 anni dall'inizio dei lavori per la tenace opposizione dei lombardi⁵³) consentì agli organi di governo milanesi di dedicarsi alla definizione di manovre riguardanti il settore secondario e il terziario. Inoltre, con la metà degli anni '60, Milano fu dotata di una burocrazia e di dicasteri con competenze specifiche nelle materie economiche, anche se non sempre efficienti come Vienna avrebbe voluto⁵⁴.

Nel 1766 fu dunque varato un nuovo tariffario daziario per lo Stato di Milano: le giurisdizioni interne non furono soppresse, ma furono decretati sgravi o esenzioni sugli scambi interni e sull'esportazione di alcuni beni⁵⁵. Nel 1769 furono dimezzati i dazi riscossi sulle merci importate nella Lombardia dai territori austriaci, boemi, e da quelli asburgici che si affacciavano sul mar Adriatico e viceversa⁵⁶.

L'inizio degli anni '70 avrebbe dovuto segnare poi uno spartiacque per la politica daziaria e commerciale milanese. Sciolto anticipatamente il contratto con gli appaltatori dei dazi di confine nel 1770, l'anno successivo la gestione di tali entrate passava direttamente all'amministrazione pubblica⁵⁷, e all'attuazione di nuove manovre daziarie non vi sarebbe stato quindi più l'ostacolo di eventuali risarcimenti pretesi dagli appaltatori nel caso in cui si fossero registrati decrementi negli introiti in seguito

⁵³ CAPRA 1984, pp. 216-240, 310-328, 338-340, 343-350.

⁵⁴ Ivi, pp. 423-431, 439-445. La riforma daziaria, varata dopo oltre vent'anni dall'avvio dei lavori, è un esempio eloquente della capacità e sulla possibilità dei dicasteri economici milanesi di procrastinare la messa a punto di provvedimenti auspicati da Vienna (TONELLI 1997).

⁵⁵ TARIFFARIO 1765.

⁵⁶ Copia dell'editto del 26-8-1769 in ASM, *Commercio*, c. 16.

⁵⁷ CAPRA 1984, pp. 427-428.

all'entrata in vigore di nuovi provvedimenti legislativi. Nonostante ciò sarebbero dovuti trascorrere ancora più di 15 anni prima che la riforma daziaria fosse portata a termine, perché gli uomini posti ai vertici degli uffici incaricati di definire il provvedimento non avevano alcuna convenienza a portare a compimento una riforma che nelle intenzioni di Vienna, con l'abolizione delle giurisdizioni interne, avrebbe dovuto privilegiare il commercio entro il territorio dello Stato di Milano piuttosto che fra le singole province e l'estero. Sulle piazze estere erano infatti convogliati i prodotti lombardi più richiesti all'estero, quelli agro-alimentari, che sostenevano l'economia lombarda e che provenivano in larga parte anche dalle proprietà fondiari delle famiglie cui appartenevano gli uomini preposti alle riforme. Dai Paesi esteri provenivano manufatti indispensabili alla popolazione locale e quelli di pregio richiesti sia nella capitale sia negli Stati limitrofi alla Lombardia austriaca che venivano a rifornirsene a Milano, facendo la fortuna dei negozianti locali⁵⁸.

Alla mancata riforma daziaria dello Stato di Milano corrispose invece qualche risultato di rilievo nell'attuazione del progetto di integrazione commerciale della Lombardia austriaca con i territori asburgici d'oltralpe.

A partire dal 1774 fu garantito il trasporto celere di merci fra tra le foci del Po e lo scalo giuliano, grazie a un contratto sottoscritto da Vienna con lo spedizioniere mantovano Mambrini, che si impegnava a caricare le merci a Pavia e a compiere in dieci giorni la tratta marittima dalla Mesola (nel Ferrarese) a Trieste⁵⁹.

In quello stesso anno, con il proposito di uniformare la gestione dei territori sottoposti a casa d'Austria, a Vienna fu valutata la possibilità di uniformare i dazi di consumo riscossi sui beni lombardi smerciati in Galizia a quelli applicati su quegli stessi prodotti in Austria, in Boemia e in Ungheria, pari al 2% del valore della merce⁶⁰. La concessione dell'agevolazione incontrò una serie di ostacoli per la non facile soluzione del problema della concorrenza all'interno dei territori sottoposti all'autorità dello stesso sovrano. Kaunitz riteneva che non vi dovessero essere differenze di trattamento fra le diverse province asburgiche, ma

⁵⁸ PELLEGRINI 1774; Consulta della Camera dei Conti del giorno 1-12-1784 (ASM, *Uffici e Tribunali regi*, p.a., cart. 833).

⁵⁹ Copia del contratto: ivi, *Commercio*, p.a., cart. 16.

⁶⁰ Comunicazione datata Mantova, 1-1-1775 (ivi, cart. 17).

all'interno del Consiglio di Commercio viennese vi era chi si opponeva all'estensione di una simile agevolazione. In particolare si temeva che la concorrenza delle seterie lombarde avrebbe vanificato gli effetti dei provvedimenti varati a sostegno delle manifatture galiziane. La parificazione del trattamento daziario fu concessa comunque nel 1774, ma soltanto a condizione che le merci lombarde fossero inviate nella ex provincia polacca da Trieste o attraverso la via di terra di collegamento con le terre asburgiche d'oltralpe alternativa a quella d'acqua del Po, ma sempre all'interno dei possedimenti asburgici, il Tirolo, per l'indotto che originavano i transiti nelle economie locali⁶¹.

Più che suscitare il plauso degli operatori commerciali lombardi, i provvedimenti del 1774 e la parificazione del trattamento daziario accordato nel 1776 alle merci provenienti da Trieste con quelle inoltrate in Lombardia dal porto di Nizza, agevolate – come si è detto - dal trattato del 1751 con il re di Sardegna⁶², sembrerebbero avere aumentato i timori dalla Serenissima nei confronti di un potenziamento dell'attività mercantile lombarda attraverso vie alternative rispetto a quella di Venezia.

La paventata concorrenza del porto di Trieste allo scalo veneto era però un'ipotesi remota. Come non aveva mancato di far presente un osservatore esterno alla Lombardia austriaca, il commissario regio di Ferrara: «Trieste è al di là del golfo, non come Venezia che è in posizione felice per distribuire le merci»⁶³. Tuttavia sin dai primi anni '50, da quando sembrava che, con la conclusione del periodo bellico, vi fossero condizioni migliori per avviare il progetto di integrazione commerciale fra i territori asburgici d'oltralpe e la Lombardia austriaca, la Serenissima aveva adottato una serie di contromisure. Nel 1754 aveva ribassato del 6% il prezzo dei manufatti in cera prodotti a Venezia⁶⁴, perché a torto⁶⁵ temeva la concorrenza di analoghi pro-

⁶¹ «P.S. alla lettera del 24 novembre 1774» (ivi, cart. 16); art. 13 della grida dell'11-5-1775 (ivi, cart. 17).

⁶² Copia del decreto del 9-5-1776: ivi.

⁶³ Si veda il resoconto inviato a Firmian da Ferrara il 25-10-1766 (ASM, *Commercio*, p.a., cart. 16).

⁶⁴ Ved. la relazione del 31-7-1754 (ivi, cart. 15).

⁶⁵ I prodotti in cera veneziani erano ritenuti infatti i migliori e i più raffinati sulla piazza milanese («Consulta di Mercimonio ...» del 14-6-1724, ivi).

dotti fabbricati al di fuori dei suoi confini con la materia prima proveniente dalle aree orientali di Casa d'Austria. A metà degli anni '70, stando alle notizie pervenute a Vienna, Venezia pensò addirittura di scavare lungo i propri domini di terraferma una via d'acqua alternativa al fiume Po. Il canale avrebbe collegato Verona a Brescia e a Bergamo e, nelle previsioni di Venezia, avrebbe contribuito a facilitare gli scambi commerciali fra l'Italia settentrionale e gli Svizzeri⁶⁶. Kaunitz non dovette essere il solo ad esprimere un realistico scetticismo sulla reale fattibilità di una simile opera pubblica⁶⁷, che in effetti non fu mai realizzata.

Milano, al contrario, nel corso della seconda metà dell'ottavo decennio del secolo lavorò alacremente al miglioramento delle infrastrutture viarie.

Nel 1776 fu avviato il progetto, a partecipazione privata e pubblica, di riattazione della Maloia-Engadina, che ridusse i tempi di percorrenza sulla rotta Milano-Augusta, anche se i benefici economici furono in parte vanificati dagli elevati dazi tirolesi⁶⁸.

Furono anche migliorati i collegamenti via acqua con la realizzazione, entro il 1777 del canale di Paderno, che metteva in comunicazione il lago di Como con Milano attraverso il canale della Martesana. Nello stesso anno in cui veniva inaugurato il naviglio di Paderno entrò in vigore un piano per la costruzione e la manutenzione stradale, che, applicato dapprima al Milanese ed esteso alle altre province dello Stato nel decennio successivo, contribuì al miglioramento della rete viaria regionale⁶⁹.

Nonostante l'impegno profuso nel miglioramento delle infrastrutture viarie e il ribasso dei dazi decretato nel 1769, i costi della distanza fra Milano e i territori asburgici d'oltralpe rimanevano comunque elevati al punto da costituire un ostacolo al progetto di interscambio commerciale auspicato da Vienna sin dal 1723, come confermavano i dati del bilancio di commercio dello Stato di Milano del 1778. Ancora allo scadere dell'ottavo decennio del secolo, infatti, il valore degli scambi commer-

⁶⁶ Lettera di Kaunitz del 24-7-1775 (ivi, cart. 17).

⁶⁷ Ibidem.

⁶⁸ «P.S. alla lettera del 24 febbraio 1780» (ivi, cart. 18).

⁶⁹ CAPRA 1984, p. 478; MOZZARELLI 1986; BOBBI 2006, pp. 331-356.

ciali fra gli «Stati Ereditarij di Germania» e lo Stato di Milano erano pari soltanto al 2% circa dell'import-export milanese⁷⁰.

6. La forza della tradizione: la parziale attuazione del progetto di integrazione commerciale fra la Lombardia austriaca e i territori di Casa d'Austria, e la riforma daziaria dello Stato di Milano.

La situazione di stallo nei rapporti commerciali fra la Lombardia austriaca e «gli Stati Ereditarij di Germania» era destinata a mutare almeno in parte nel corso del penultimo decennio del secolo, anche in seguito alla messa a punto, entro la fine del 1784, di una tariffa daziaria per le province austriache di Germania, Ungheria e Galizia. In quei territori fu proibita l'importazione di una serie di merci, ad eccezione di quelle provenienti dalla Lombardia, dalla Toscana e dai Paesi Bassi, ammesse sulle piazze asburgiche d'oltralpe con l'applicazione di un'aliquota moderata, pari al 10% del relativo valore⁷¹.

Come già stato messo in evidenza dalla storiografia, le agevolazioni concesse alle merci lombarde sui mercati asburgici costituirono un fattore di prim'ordine per il positivo andamento del setificio milanese e comasco negli ultimi decenni del XVIII secolo, e soprattutto per la tessitura serica⁷². Già nel 1785 lo Stato di Milano esportò verso i territori d'oltralpe di Casa d'Austria oltre 43.000 libbre⁷³ di manufatti serici tra calze, fazzoletti e soprattutto drappi di seta, quando nel 1778 il totale delle esportazioni milanesi (e non soltanto quindi verso le aree imperiali) di queste stesse merci era stato di poco più di 28.000 libbre⁷⁴. Non si trattò di un'annata eccezionale: i dati delle esportazioni di manufatti serici ver-

⁷⁰ Si confrontino i dati dell'import-export che risultano dal «Bilancio del commercio politico dello Stato di Milano per l'anno MDCCLXXVIII. Vol. IV», in ÖNBW, cod. SN 12326, con quelli relativi alle sole «Province Austriache» pubblicati in VIANELLO ed. 1938, p. 160.

⁷¹ Lettera di Kaunitz a Wilzeck del 19-8-1784 (ASM, *Commercio*, p.a., cart. 19).

⁷² CAIZZI 1968, p. 233; MOIOLI 1988, p. 83.

⁷³ La libbra piccola era pari a 234,79 grammi (MARTINI 1883, p. 354).

⁷⁴ «Specifica delle sete [...] anno 1785» (ASM, *Commercio*, p.a., cart. 20).

so i territori degli Asburgo relativi al secondo quinquennio degli anni '80 attestano un andamento pressoché costante dei quantitativi inoltrati oltralpe⁷⁵, destinati a crescere ulteriormente - come evidenziava Kaunitz - grazie alle agevolazioni previste con l'entrata in vigore di una tariffa daziaria ultimata nel 1788⁷⁶. In effetti nel 1789 furono inviate verso le piazze commerciali asburgiche ben 69.268 libbre di seterie fra calze, drappi e fazzoletti⁷⁷.

Non sembra invece che si registrarono significativi aumenti nei quantitativi di merci inoltrate dagli «Stati Ereditarij di Germania» verso la Lombardia austriaca⁷⁸. Vienna intendeva promuovere soprattutto le esportazioni di manufatti in metallo, ma i lombardi continuarono a preferire analoghe produzioni realizzate nelle valli veneziane di Bergamo e di Brescia. Come attestano le relazioni finali di inchieste promosse in quegli stessi anni, più motivazioni sottostavano alla preferenza accordata dagli operatori economici ai manufatti della terraferma veneta rispetto a quelli della Stiria e della Carinzia: la superiore qualità, il minor tempo che intercorreva fra le ordinazioni e la realizzazione dei prodotti, il pezzo più contenuto delle merci.⁷⁹

Il progetto di unire sotto il profilo commerciale Milano con i territori asburgici d'oltralpe fu dunque realizzato in modo parziale e soltanto una decina di anni prima dell'avvento dei francesi in Lombardia, negli stessi anni in cui fu portata a compimento anche l'unificazione doganale del territorio lombardo.

Soltanto agli inizi del 1786 infatti Vienna pose fine al tergiversare delle istituzioni milanesi sulla riforma daziaria. Come per il catasto era stato necessario l'intervento di uno straniero, il toscano Pompeo Neri, così

⁷⁵ Ved. le rilevazioni relative al 1787 (ivi, cart. 21) e al 1788 (ivi, cart. 22).

⁷⁶ «Copia del P.S. alla lettera 31 Genn.° 1788» (ivi, cart. 21).

⁷⁷ «Specifiche delle sete [...] 1789 [...]» (ivi, cart. 22).

⁷⁸ Si confrontino i dati che emergono dal codice «Elementi del Commercio Esteriore d'Importazione e di Esportazione dello Stato di Milano» (ÖNBW, cod. 12323) e dal documento «Merci provenienti dalli Stati Ereditarij [...] 1788 [...]» (ASM, *Commercio*, cart. 22).

⁷⁹ Si vedano le relazioni stilate da Ermenegildo Pini il 22-1-1786 e il 27-9-1786, da Carlo Bellerio il 7-7-1786, e il «P.S. alla lettera del 23 marzo 1786» di Kaunitz (ivi).

avvenne anche per la reimpostazione del sistema daziario lombardo: l'incarico fu conferito al lorenese Stefano Lottinger, che nell'arco di un anno varò la riforma secondo le direttive impartite da Vienna sin dagli anni '60⁸⁰. Furono soppresse le giurisdizioni interne e fissate tariffe daziarie che avrebbero dovuto favorire le attività manifatturiere locali, soprattutto quelle rivolte alla trasformazione delle materie prime in semilavorati e alla produzione di manufatti di bassa qualità. È stato dimostrato che l'applicazione della nuova tariffa daziaria non alterò comunque la struttura dell'interscambio con l'estero lombardo sia con gli Stati padani adiacenti, sia con i partner commerciali europei⁸¹. Modesta fu infatti l'incidenza daziaria prevista sulle importazioni di prodotti di lusso⁸², a salvaguardia del commercio di manufatti pregiati gravitante in larga parte sulla capitale e a sostegno di un'organizzazione produttiva e commerciale consolidata ormai da più di un secolo e mezzo, da quando nei primi decenni del Seicento lo Stato di Milano si era posto sul mercato internazionale come fornitore di beni agro-alimentari, con i quali pagava le importazioni di manufatti di lusso⁸³.

Gli uomini di governo e gli operatori economici milanesi e mantovani ebbero dunque la meglio sull'autorità imperiale, così determinata a intervenire sull'economia e sull'organizzazione commerciale lombarda per fare in modo che si instaurasse attraverso il commercio quel «legame [fra i territori d'oltralpe di Casa d'Austria e la Lombardia] negato dalla natura»⁸⁴.

D'altra parte, è da ritenere che fu proprio la posizione geografica di quest'area, staccata dal nucleo centrale dei territori asburgici, a consentire che i confini economici della Lombardia austriaca continuassero ad estendersi al di là di quelli politici dello Stato di Milano e dell'ex ducato gonzaghese, vanificando la volontà accentratrice di Vienna.

⁸⁰ TONELLI 1998, pp. 63-64; TARIFFARIO 1786.

⁸¹ MOIOLI 1988, pp. 76-81; TONELLI 2009.

⁸² Sull'incidenza daziaria cui fu soggetto l'import-export milanese a partire dai primi anni '60 del Settecento si veda TONELLI 2009.

⁸³ MOIOLI 1999², pp. 51-52.

⁸⁴ Si veda la relazione datata Milano, 1-12-1766 (ASM, *Commercio*, p.a., cart. 15).

ELENCO DELLE SIGLE

ASM: Archivio di Stato di Milano.

ATLANTE 1992 : *Atlante del Garda. Uomini, vicende, paesi*, Brescia, 1991-1992, 3 voll., vol. II.

BELFANTI 1998: C. M. Belfanti, *Lo spazio economico lombardo nella transizione del XVII secolo*, in «Annali di Storia moderna e contemporanea», 4 (1998).

BEONIO-BROCCHIERI 2000: V. Beonio-Brocchieri, «*Piazza universale di tutte le professioni*». *Famiglie e mestieri nel Ducato di Milano in età spagnola*, Milano, 2000.

BNB: Biblioteca Nazionale Braidense di Milano.

BOBBI 2006: S. Bobbi, *La Milano dei Fé. Appalti e opere pubbliche nel Settecento*, Soveria Mannelli, 2006.

BOGNETTI, MOIOLI, PORTA, TONELLI (eds.) 2006-2007: *Edizione nazionale delle opere di Pietro Verri*, Roma, 2003- , prima serie, 6 voll., vol. II: *Scritti di economia, finanza e amministrazione*, a cura di G. Bognetti, A. Moioli, P. L. Porta, G. Tonelli, 2 tomi, 2006-2007, t. I.

CAIZZI 1968: B. Caizzi, *Industria, commercio e banca in Lombardia nel XVIII secolo*, Milano, 1968.

CAPRA 1984: C. Capra, *Il Settecento*, in *Il Ducato di Milano dal 1535 al 1796*, a cura di D. SELLA – C. CAPRA, Torino, 1984.

CREMONA [1724]: *Riflessi sopra il Progetto proposto di unire il Commercio tra li Dominij di S.M. nell'Alemagna, e lo Stato di Milano [...] relativi all'essere in cui ora si ritrova il Mercimonio della Città di Cremona*, s.d. [1724], (ASM, Commercio, p.a., cart. 15).

DE LUCA 2002: G. De Luca, *Hombres de negocios milaneses al servicio de la Monarquía Hispánica*, in «Torre de los Lujanes. Revista de la Real Sociedad Económica Matritense», 46 (2002).

DE MADDALENA, ROMANI, CATTINI (eds.) 1993-2006: *Storia economica e sociale di Bergamo*, 6 voll., Bergamo, 1993-2006, *Il tempo della Serenissima*, Bergamo, 1993-2006, 6 voll., vol. II, *Il tempo della Serenissima*, 4 tt., t. I: *Il lungo Cinquecento*, a cura di M. Cattini e M. A. Romani; vol. III: *Un seicento in controtendenza*, a cura di A. De Maddalena, M. A. Romani, M. Cattini.

MAFFI 2007: D. Maffi, *Il baluardo della corona. Guerra, esercito, finanze e società nella Lombardia seicentesca (1630-1660)*, Firenze, 2007.

MALANIMA 1998: P. Malanima, *Italian cities 1300-1800. A quantitative approach*, in «Rivista di storia economica», 14 (1998).

MARTINI 1883: A. Martini, *Manuale di metrologia*, Torino, 1883.

MOCARELLI 1992: L. Mocarelli, *Cure del lino e fucine da chiodi. Attività manifatturiere e mercanti imprenditori nella Riviera bresciana*, in, ATLANTE 1992

MOCARELLI 1995: L. Mocarelli, *Le "industrie" bresciane nel Settecento*, Milano, CUESP, 1995, pp. 11-41.

MOIOLI 1986: A. Moioli, *La deindustrializzazione della Lombardia nel secolo XVII*, in «Archivio storico lombardo», CXII (1986).

MOIOLI 1988: A. Moioli, *Assetti manifatturieri nella Lombardia politicamente divisa della seconda metà del Settecento*, in *Storia dell'industria lombarda*, a cura di S. Zaninelli, Milano, 1988-1992, 3 voll., vol. I: *Dal Settecento all'unità politica*.

MOIOLI 1999¹: A. Moioli, *Pietro Verri e la questione della riforma daziaria nello Stato di Milano*, in *Pietro Verri e il suo tempo*, a cura di C. Capra, Bologna, 1999, 2 tt., t. II.

MOIOLI 1999²: A. Moioli, *Il mutato ruolo delle corporazioni nella riorganizzazione dell'economia milanese del XVII secolo*, in *Corporazioni e gruppi professionali nell'Italia moderna*, a cura di A. Guenzi, P. Massa, A. Moioli, Milano, 1999.

MORI 1998: S. Mori, *Il Ducato di Mantova nell'età delle riforme (1736-1784). Governo, amministrazione, finanze*, Firenze, 1998.

MOZZARELLI 2006: C. Mozzarelli, *Strade e riforme nella Lombardia del Settecento*, in «Quaderni storici», XXI (1986), 61.

ÖNBW: Österreichische Nationalbibliothek, Vienna.

PANJEK 2001-2003, G. Panjek, *Una "commercial officina" fra vie di mare e di terra*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, a cura di G. Borruso, R. Finzi, G. Panjek, Trieste, 2001-2003, 3 voll., vol. II: *La città dei traffici 1719-1918*, a cura di R. Finzi, L. Panariti, G. Panjek.

PELLEGRINI 1774: «Pro-Memoria ...» di Antonio Pellegrini del 18-7-1774 (ASM, *Finanze*, p.a., cart. 7).

PIANO TRIESTE 1755: «Piano per il commercio di Trieste ...», segnato 11 febbraio 1755 (ASM, *Commercio*, p.a., cart. 15).

SELLA 1982: D. Sella, *L'economia lombarda durante la dominazione spagnola*, Bologna, 1982.

SOLDI RONDININI 1978, G. Soldi Rondinini, *Le vie transalpine del commercio milanese dal sec. XIII al XV*, in *Felix olim Lombardia*, Milano, 1978.

SUBACCHI 1999: P. Subacchi, *Tra carestie ed epidemie: la demografia dell'area lombarda nel 'lungo' seicento*, in Società italiana di demografia storica, *La popolazione italiana nel Seicento*, Bologna, 1999.

TARIFFARIO 1725: *Dato del datio della Mercantia ...*, Milano, 1725 (copie in ASM, *Finanze*, p.a., cart. 2; BNB, segnatura ZD VII 24).

TARIFFARIO 1765: *Dato, o sia tariffa per la regalia della Mercanzia ...*, Milano, 1765.

TARIFFARIO 1786: *Tariffario 1786. Regolamento e tariffa per li dazj della Mercanzia nella Lombardia austriaca*, Milano, 1786.

TONELLI 1997: G. Tonelli, *Baldassarre Scorza e la riforma daziaria nella Lombardia asburgica*, «Nuova economia e storia», III (1997), 1.

TONELLI 1999: G. Tonelli, «Vendere, scuodere, comprare, sì per conto del negotio come per qualunque commissione di terza persona». *I grandi operatori del commercio estero milanese nella Lombardia spagnola del XVII secolo (1600-1650)*, tesi di dottorato di ricerca, tutor prof. A. Guenzi, Università Commerciale «Luigi Bocconi» di Milano, 1999.

TONELLI 2002: G. Tonelli, *Percorsi di integrazione commerciale e finanziaria fra Milano e i Paesi d'Oltralpe nel primo Seicento*, in *Tra identità e integrazione. La Lombardia nella macroregione alpina dello sviluppo economico europeo (secoli XVII-XX)*, a cura di L. Mocarelli, Milano, 2002, pp. 153-154.

TONELLI 2007: G. Tonelli, *Commercio di transito e dazi di confine nello Stato di Milano fra Sei e Settecento*, in *Per vie di terra. Movimenti di uomini e di cose nelle società di antico regime*, a cura di A. TORRE, Milano, 2007.

TONELLI 2008: G. Tonelli, *La Lombardia spagnola nel XVII secolo. Studi di storia economica dopo Sella*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», a. V (agosto 2008).

On line: http://www.storiamediterranea.it/public/md1_dir/r1213.pdf

TONELLI 2009, G. Tonelli, «Considerazioni sul lusso» nella riforma daziaria dello Stato di Milano (seconda metà del XVIII secolo), in *Modelli da imitare-modelli da evitare. Discussioni settecentesche su ricchezza e povertà, morale e commercio negli antichi stati italiani*, a cura di A. Alimento, Roma Edizioni di Storia e Letteratura di Roma, 2009 [in corso di stampa].

TORE 2004: G. Tore, *Monarchia ispanica, politica economica e circuiti commerciali nel Mediterraneo centrale. La Sardegna nel sistema imperiale degli Austrias (1550-1650)*, in *Sardegna, Spagna e Mediterraneo. Dai Re Cattolici al Secolo d'Oro*, a cura di B. Anatra e G. Murgia, Roma, 2004.

VIANELLO ed. 1938: *Discorsi inediti di Baldassarre Scorza sui bilanci dello Stato di Milano e sui porti di Trieste e di Nizza*, a cura di C. A. VIANELLO, Milano, 1938.

Tutti i diritti sono riservati all'autore che non ne autorizza la pubblicazione in qualsiasi forma.

VIGO 1991: G. Vigo, *Politica economica e metamorfosi industriale nella Lombardia spagnola*, in «Rivista milanese di economia», 40 (1991).

ZALIN 1992: G. Zalin, *L'arte cartaria nella Riviera bresciana*, in ATLANTE 1992.