

Commercio di transito e dazi di confine nello Stato di Milano fra Sei e Settecento^{*}

di Giovanna Tonelli

Il commercio di transito (vale a dire: il passaggio attraverso uno Stato di merci da e per l'estero, quindi non sdoganate) non è mai stato fatto oggetto di una riflessione autonoma, sebbene negli studi sull'economia lombarda in età moderna ne sia stato valorizzato il ruolo propulsivo esercitato su:

- a) l'economia delle località poste lungo le principali arterie viarie, grazie all'indotto, oltre che al contrabbando, che era in grado di generare;
- b) la ripresa della regione dopo la pace di Aquisgrana, per i legami economici che era in grado di mantenere fra la Lombardia asburgica e i Paesi transalpini.

Mi propongo quindi:

A) di riconsiderare i transiti attraverso lo Stato di Milano fra Sei e Settecento, facendone l'oggetto specifico di una riflessione, che tenga conto della valenza economica di questo ramo del commercio e degli interventi istituzionali che agevolarono l'utilizzo degli itinerari milanesi per i traffici infracontinentali;

B) poiché questo studio è inserito in un filone di ricerca sui confini e le frontiere in età moderna, intendo anche dare conto di come fosse strutturato il sistema daziario milanese con riferimento specifico ai dazi applicati al commercio di transito, e di come assolvesse alle tre funzioni individuate come essenziali e proprie del confine: quella legale, fiscale e di controllo.

I. Il commercio di transito nel XVII secolo

Per ricostruire la struttura del sistema daziario milanese (con riferimento specifico ai dazi applicati al commercio di transito), e per verificare come assolvesse alle tre funzioni individuate come essenziali e proprie del confine (quella legale, fiscale e di controllo), ho lavorato su documenti doganali.

Innanzitutto ho esaminato il trattamento daziario riservato ai transiti fino al primo smembramento territoriale settecentesco e ho constatato come Milano, forte del controllo che praticava sulle vie principali che dalla Svizzera portavano al porto di Genova e sugli itinerari che congiungevano la terraferma veneta al Piemonte e alla Francia, avesse considerato sino ad allora il commercio di transito come una risorsa che non necessitava di particolari tutele.

Milano riteneva i transiti un cespite di entrata per le casse dello Stato da cui trarre il massimo vantaggio, non un oggetto di politica commerciale.

Ho voluto verificare inoltre se, anche per il commercio di transito, come studi recenti hanno messo in evidenza per il commercio speciale, gli oneri che compaiono nei tariffari fossero soltanto indicativi: fossero «mete», massimali. (L'effettiva esazione sull'import-export era infatti concordata fra gli «impresari», che ottenevano l'appalto della riscossione della «Mercanzia» - come erano

^{*} Prime riflessioni sul tema rielaborate per la stesura del saggio pubblicato nel volume *Per vie di terra. Movimenti di uomini e di cose nelle società di antico regime*, a cura di Angelo Torre, Milano, FrancoAngeli, 2007, pp. 85-108.

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

anche chiamati i dazi di confine nel Milanese -, e l'operatore commerciale, e l'entità dell'esborso era dunque ben inferiore a quella indicata nei tariffari in vigore).

Il risultato delle ricerche che ho compiuto mi ha portata a concludere che, rispetto a quanto avveniva per il commercio speciale, per i transiti si andava oltre la discrezionalità fra privati.

Erano gli organi di governo a sancire un regime daziario privilegiato, i cosiddetti «patti reali».

Due erano le condizioni per beneficiare delle tariffe daziarie ridotte previste per i patti reali:

1) le merci dovevano passare per Milano

2) la concessione dello sgravio era decretata dagli organi competenti esclusivamente a «negozianti», gli operatori che esercitavano il commercio all'ingrosso (si trattava della mercatura di più alto profilo, attiva non soltanto nella compravendita di merci per proprio conto, ma anche nell'intermediazione commerciale e finanziaria su scala internazionale e, in alcuni casi, anche nell'organizzazione delle spedizioni).

Sottesa alla concessione dei patti reali vi era dunque, oltre a una volontà di favorire i transiti sul territorio lombardo, un'esigenza altrettanto forte di controllo sui traffici, come emerge con chiarezza se si vanno a verificare le norme, cui ci si doveva attenere per beneficiare delle agevolazioni previste

[illustrare la normativa]

Non sono invece riuscita a stabilire se già nel Seicento, oltre ai patti reali, fossero concessi anche i cosiddetti «patti semireali», che con certezza so in vigore prima del 1764 e che fonti degli anni ottanta del Settecento dicono essere stati accordati, al pari dei patti reali, «per antico sistema».

I «patti semireali» erano una tariffa intermedia fra quella prevista dai tariffari e quella di cui beneficiavano i «realisti», ad esclusivo vantaggio, anche in questo caso, di chi praticava il transito all'ingrosso lungo determinate rotte.

Il sistema daziario milanese accordava dunque facilitazioni ai transiti, ma secondo modalità di controllo a priori, esercitate dal centro, a garanzia di sicuri introiti per gli appaltatori e, di conseguenza, anche per lo Stato.

Si era del resto ben consapevoli che il controllo periferico era estremamente difficile, come scriveva un funzionario a Settecento inoltrato: «È nota abbastanza la qualità, estensione, accessibilità dei confini di questo Stato e quanto siano difficili a custodirli».

II. Verso la riforma dei dazi di confine

Mi sono quindi chiesta se gli oneri di confine riscossi sui traffici dei «realisti», agevolanti senz'altro la commercializzazione rispetto all'entità delle esazioni previste dai tariffari in vigore, fossero comunque elevati e tali da dare luogo, al pari di quanto avveniva per il commercio speciale, a una contrattazione fra il negoziante e l'appaltatore in vista di un ulteriore ribasso.

Nelle documentazioni del XVII secolo non si trovano indicazioni precise al riguardo.

Per trovare una risposta a questo interrogativo ci si deve spingere oltre nel tempo.

Si deve oltrepassare il 1725, anno che è d'obbligo ricordare perché va individuato proprio allora l'inizio (anche se per il momento soltanto sotto il profilo formale) del lungo processo di costruzione di un confine daziario coincidente con i confini statali, voluto dagli austriaci anche per lo Stato di Milano.

Allo scadere del primo quarto del secolo, infatti, la breve parentesi di una gestione diretta da parte dello Stato della «Mercanzia» nel triennio 1724-1726 consentì di rendere operativa una prima ridefinizione del tariffario daziario senza dover trattare con l'appaltatore e senza la preoccupazione di dover risarcire l'«impresario» se nel periodo successivo alla riforma si fossero registrati decrementi nel gettito daziario.

Il tariffario stampato nel 1725 risulta innovativo rispetto a quelli date alle stampe nel XVII secolo per due ragioni:

1) non si presenta più come una miscellanea dei tariffari delle singole province (come invece lo erano quelli secenteschi), ma come un testo unico. Non appare quindi fuori luogo leggere nella innovativa struttura data al volume una volontà seppure embrionale e formale di superamento della dicotomia fra unità del territorio statale e indipendenza delle province daziarie, anche se in sostanza la suddivisione del territorio in giurisdizioni daziare non veniva messa in discussione.

2) per la prima volta gli oneri previsti per l'entrata, l'uscita e il transito delle merci dallo Stato variavano a seconda che la merce fosse importata, esportata o che transitasse lungo i percorsi lombardi (nei tariffari secenteschi lo stesso onere era applicato sulle importazioni, sulle esportazioni e sui transiti).

Scorrendo il tariffario del 1725 si può constatare come i dazi sui transiti fossero elevati. Nella maggior parte dei casi l'entità dei dazi da riscuotere sui transiti era pari o addirittura superiore a quella fissata per le importazioni, senz'altro a garanzia del gettito. Il commercio di transito detto «a minuto», quello non agevolato da alcuna riduzione tariffaria, era infatti esercitato o da viaggiatori occasionali o da forestieri, «persone accidentali e difficili da seguire colla vigilanza nel cammino», che avrebbero potuto dichiarare come merci in transito beni che, in realtà, una volta introdotti nello Stato vi sarebbero rimasti, con evidenti perdite per le entrate doganali se l'entità dei dazi riscossi sui transiti fosse stata inferiore rispetto a quella prevista per le importazioni o le esportazioni.

Mentre è documentato che i dazi sui transiti fissati nel tariffario erano alti, permane invece l'interrogativo a proposito dell'entità delle tariffe previste dai patti reali.

Per trovare una risposta si deve oltrepassare anche la metà del secolo, un periodo cruciale per la ridefinizione dei percorsi dei transiti lungo lo Stato di Milano e dei relativi oneri daziarie, perché:

1) con la cessione al Piemonte dei territori occidentali dello Stato, Milano aveva perso la rotta di transito più importante, quella del Lago Maggiore, battuta da carovane di tele che dal cuore del Continente raggiungevano Genova.

2) i sabaudi non si erano limitati a sfruttare la tradizionale potenzialità dell'itinerario di cui erano venuti in possesso, ma ne avevano aumentato la concorrenzialità attraverso una lungimirante e combinata azione pubblica e privata

[illustrare i provvedimenti presi dai Piemontesi]

Perso il predominio sui transiti a occidente, agli inizi degli anni sessanta per Milano si profilò anche l'eventualità di vedersi sottratta un'altra porzione dei traffici fra Oltralpe e la Penisola, questa volta a favore del Bergamasco, se la Repubblica di Venezia fosse riuscita a portare a termine il progetto di collegare lo Spluga con il passo di San Marco.

Per quanto riguarda il commercio di transito, due furono quindi gli obiettivi che impegnarono gli organi di governo milanesi preposti all'economia per tutto il periodo teresiano e giuseppino:

1) impedire che i traffici deviassero lungo percorsi alternativi a quelli lombardi;

2) tentare di recuperare i transiti perduti.

Alla reale o alla paventata concorrenza estera, Milano reagì con un'abile azione diplomatica.

Sottoscrisse una serie di trattati, volti a regolamentare questioni diverse e di cui la parte dedicata al commercio e ai dazi costituiva una sezione, o specifici trattati o convenzioni di commercio.

Per quanto riguarda il commercio di transito, l'esito più rilevante degli accordi stretti fra Milano e gli Stati esteri riguardò la definizione degli oneri daziari gravanti sui traffici.

Due furono le arterie commerciali più considerate da Milano a questo fine:

- 1) il Po, che nel corso degli anni cinquanta vide la definizione di nuovi tariffari da applicare ai transiti non beneficianti di alcun patto a Brescello, Pontelagoscuro, Viadana e Cremona;
- 2) con riferimento esclusivo ai transiti reali fu privilegiato il principale itinerario nord-sud, quello che dai Paesi d'oltralpe raggiungeva Genova attraverso il Comasco, grazie al trattato con le Leghe Grigie del '63 e alla convenzione commerciale con Genova del 1767.

Su queste due iniziative è d'obbligo soffermarsi per due motivi:

a) i documenti stilati nel corso delle trattative coi Grigioni e con Genova consentono di rispondere con certezza al quesito che mi ero posta, vale a dire se gli oneri daziari previsti dai patti reali nel corso del Seicento e agli inizi del Settecento fossero stati realmente agevolanti la commercializzazione.

La risposta non può che essere negativa. In entrambe le occasioni si stimò opportuno un ribasso pari a ben un terzo di quanto sino allora riscosso. E si tenga presente che questa rotta di transito subiva la concorrenza dell'itinerario piemontese ormai da oltre dieci anni e che quindi da tempo la si sarebbe dovuta agevolare.

b) le carte d'archivio che riguardano il trattato del 1763 e la convenzione con Genova del 1767 consentono mettere in evidenza da chi e per quali motivi, per conto di Milano, dipese effettivamente l'esito delle trattative a proposito degli oneri da riscuotere sui traffici dei «realisti» (questa precisazione non è soltanto doverosa ai fini di una corretta ricostruzione storica, ma anche preliminare a una riflessione sulle riforme che investirono il settore dei dazi di confine negli anni sessanta del Settecento).

b.1) I veri arbitri dei ribassi daziari concordati coi Grigioni e con Genova poi da parte milanese furono infatti i fermieri.

- I fermieri stipularono autonomamente con Genova la convenzione di commercio nel 1767, approvata con decreto reale nello stesso anno, in virtù della quale entrò in vigore un nuovo tariffario per i transiti reali lungo l'itinerario Genova-Germania, valido per il periodo di gestione della «Mercanzia» accordata a costoro.

- Ai fermieri era dunque consentito non soltanto di trattare accordi commerciali limitatamente al periodo dell'appalto, ma anche di intervenire, e con potere non soltanto consultivo, nelle trattative internazionali condotte dalla diplomazia milanese, nelle quali si sarebbero prese decisioni che avrebbero vincolato la politica daziaria dello Stato di Milano ben oltre la scadenza del contratto di appalto.

D'altra parte è superfluo chiedersi se gli uomini di governo avrebbero saputo fare meglio.

L'esito delle trattative condotte con Genova non poté che essere eccellente:

1) fu senz'altro vantaggioso per il gettito, se la convenzione sottoscritta nel 1767 fu rinnovata per ben due volte, nel 1770 e nel 1776, quando ormai la Ferma era stata sciolta e lo Stato aveva avocato a sé le competenze sulla «Mercanzia».

2) anche sotto il profilo tecnico furono ottenuti risultati soddisfacenti. Le merci elencate nel tariffario erano state raggruppate in due sole classi e lo sfoltimento della nomenclatura era necessario per snellire le procedure di esazione.

b.2) I fermieri non ricoprirono un ruolo di primo piano soltanto nelle trattative a carattere commerciale condotte da Milano con i Paesi esteri.

Sinché la riscossione della «Mercanzia» fu appaltata, Milano per portare a compimento qualsiasi riforma sui dazi di confine non poté prescindere dal placet dei fermieri.

Ne è una prova il fatto che fra i componenti la giunta istituita il 23 gennaio 1764, per definire il capitolato d'appalto in vista del rinnovo della Ferma e per provvedere alla revisione della tariffa della «Mercanzia», figurava anche un fermiere.

E non poteva essere diversamente:

- 1) gli appaltatori non soltanto versavano un consistente canone di affitto alle casse dello Stato;
- 2) avevano alle loro dipendenze apparato burocratico in grado di provvedere alla riscossione e alla gestione dei tributi, che l'amministrazione pubblica non possedeva e la cui formazione avrebbe richiesto tempo.

Non a caso quando la Ferma fu sciolta agli organi di governo passarono non soltanto le relative competenze, ma anche buona parte del personale in forza presso gli appaltatori e i fermieri stessi.

D'altra parte da secoli la «Mercanzia» era appaltata e le magistrature milanesi si erano sostanzialmente disinteressate a tutto quanto riguardava l'organizzazione e le competenze della gestione del servizio e non soltanto con riferimento al personale di sorveglianza alle porte delle città o alle «ricetterie» e alle dogane poste ai confini dello Stato.

Ciò che emerge dalle fonti al riguardo è indicativo: a metà degli anni sessanta del Settecento gli organi di governo, con riferimento ad alcune realtà locali, non erano neppure in grado di stabilire i confini della giurisdizione daziaria milanese. Si dovevano rivolgere ai fermieri, ed erano i cassieri dell'impresa a rispondere con precisione e sollecitudine a quesiti del genere.

Fu quindi anche in virtù dell'approvazione dei fermieri se già nel 1765 fu dato alle stampe un nuovo tariffario per la «Mercanzia».

Si trattò di un assenso privo senz'altro di alcuna riserva da parte degli appaltatori, visto che il tariffario stampato in quell'anno non apportava grandi novità rispetto a quello in vigore sino ad allora:

- 1) permaneva la suddivisione del territorio milanese in giurisdizioni daziarie, anche se per la prima volta il dazio fissato sulle merci passate da una provincia all'altra dello Stato, detto «traverso», era tenuto separato dal transito ed era superiore rispetto a quello che sarebbe stato riscosso sulle merci da e per l'estero;
- 2) quanto ai dazi sui transiti era stata mantenuta la linea sino ad allora seguita:
 - 2.a) l'entità delle tariffe era stata tenuta alta e si era fatto affidamento sulle agevolazioni che, con discrezionalità, sarebbero state accordate agli operatori commerciali. In effetti furono concessi oltre una trentina fra patti semireali e «patti pattuiti». Si andava da tariffe agevolate accordate ad alcune categorie di operatori commerciali, a sgravi concessi a negozianti su determinate rotte e in determinati periodi dell'anno, in occasione delle fiere ad esempio.
 - 2.b) con riferimento al transito beneficiante dei patti reali furono messi a punto nove tariffari, applicati alle merci che sarebbero state fatte transitare dai «realisti» lungo nove itinerari milanesi.

Nonostante gli sgravi, i dazi di confine fissati per i transiti reali erano ritenuti ancora alti, al punto da indurre i fermieri a intraprendere - come ho detto - di loro iniziativa la trattativa con Genova conclusa nel 1767, in seguito alla quale gli oneri applicati ai transiti a patto reale sulla rotta Genova-Germania furono ribassati di un terzo.

Di lì a qualche anno la Ferma mista sarebbe stata comunque sciolta e le competenze sui dazi di confine sarebbero passate al Magistrato Camerale che, per un decennio, di concerto con la Camera dei Conti, apportò soltanto parziali modifiche ad alcune sezioni del tariffario entrato in vigore alla metà degli anni sessanta.

III. Riforma daziaria e agevolazioni ai transiti

Alla fine dell'ottavo decennio del Settecento la volontà di giungere a una ridefinizione globale della tariffa della «Mercanzia» fu portata avanti con determinazione dalla Corte, nonostante Milano continuasse a tergiversare al riguardo.

Gli uomini di governo milanesi erano infatti favorevoli al mantenimento di un sistema daziario consolidato nei secoli, che favoriva gli scambi delle singole province con l'estero, piuttosto che fra di esse.

Le convenienze di un sistema daziario così strutturato erano evidenti:

- 1) all'estero erano collocati e con profitto gli apprezzati beni agro-alimentari lombardi prodotti fra l'altro nelle proprietà delle famiglie lombarde di più alto profilo, che esprimevano quei componenti le magistrature cittadine e statali preposti all'attuazione dei programmi riformatori voluti da Vienna.
- 2) dall'estero provenivano beni volti a soddisfare le esigenze dei ceti capaci di maggiore spesa locali e quelli riforniti nei Paesi adiacenti dall'intermediazione della negoziazione milanese.
- 2.a) simili convenienze non emergono soltanto da testimonianze coeve, ma sono suffragate anche da dati, dall'esito del bilancio di commercio compilato sulla base dei dati estrapolati dai registri daziari del 1778. La stima commerciale ultimata nel 1781 fu fatta redigere dalla Camera dei Conti di Milano a Baldassarre Scorza al fine di possedere dati certi sui quali definire le riforme che avrebbero investito il settore daziario in quegli anni. Per questo motivo l'andamento del commercio e l'entità del gettito non furono rilevati soltanto sulle importazioni e sulle esportazioni, ma anche sulla circolazione delle merci fra le cinque giurisdizioni daziarie componenti lo Stato di Milano e sul commercio di transito, due rilevazioni, queste ultime, mai compiute in precedenza.

L'elaborazione dei dati relativi all'import-export consente di verificare quanto i deboli confini daziari dello Stato di Milano facilitassero gli scambi delle province con l'estero piuttosto che all'interno: nel 1778 furono importati ed esportati beni per un valore rispettivamente di 48 e 36 milioni di lire milanesi, contro i soli quasi 30 milioni scambiati fra le province milanesi.

L'elaborazione dei dati relativi al transito permette invece di andare oltre la sintesi compiuta da chi stilò la rilevazione e che evidenzia quanto ben poco fruttasse all'erario questo ramo del commercio: 225.178 lire milanesi, di cui 153.827 a tariffa agevolata (72.161 a patto reale, 81.666 a patti pattuiti), 71.341 a tariffa intera, complessivamente poco più dell'8% del totale del gettito ottenuto quell'anno dai dazi di confine.

Per ciascuna rotta commerciale è possibile quantificare il gettito e il volume delle merci in transito alla fine degli anni settanta del Settecento.

Ho compiuta questa verifica.

Metodo di elaborazione dei dati:

- 1) ho adottato un criterio conservativo per quanto riguarda sia la suddivisione dei dati presente nella fonte, che rispecchia le tre tipologie di tariffe di esazione applicate alle merci in transito (a patti reali, a patti pattuiti e a tariffa intera), sia le denominazioni delle sei direttrici di traffico;
- 2) dei 350 beni elencati nel bilancio dedicato al transito ho considerato soltanto quelli che, per ciascuna delle tre classi di esazione, fruttavano all'erario complessivamente sui sei percorsi di transito almeno 100 lire;
- 2.a) ho così elaborato i dati relativi a 48 beni daziati a patto reale, 57 a patti pattuiti, 65 a tariffa non agevolata, quote ben più che significative perché corrispondono rispettivamente al 97% del gettito ottenuto sui transiti nei primi due casi, al 94 nel terzo caso; per quanto riguarda le quantità al 98, 99 e 94% del volume delle merci convogliate lungo gli itinerari milanesi, e al 96% e al 90% del numero di capi di bestiame che attraversavano lo Stato di Milano, daziati rispettivamente a patti pattuiti e a tariffa intera.

3) ho definite le tre seguenti tabelle in cui figura il gettito ottenuto sulle varie rotte di transito, con note in cui sono indicati il gettito e le quantità per quelle merci che lungo ogni singolo percorso fruttavano all'erario almeno 100 lire.

Nota per la comprensione delle tabelle:

a) vi compaiono transiti da e per lo stesso Paese.

Scorza, il funzionario che compilò il bilancio, sostenne che si trattava o di merci la cui contrattazione non era andata a buon fine e che erano state quindi rispedite al mittente; oppure di transiti dovuti alla convenienza delle rotte milanesi in fatto di costi di trasporto, come nel caso del tragitto via acqua Sesto Calende-Boffalora e viceversa per i transiti da e per il Piemonte.

b) lo Scorza chiarì che:

- per «**Adriatico**» intendeva l'area compresa tra «Ferrara, Ancona e parti inferiori della Romagna»;
- per «**Toscana**» una regione ben più ampia, vale a dire tutte le «procedenze della Romagna, di Livorno, Bologna, Massa di Carrara, Parma, Piacenza, Modena e Reggio e così di tutte le Provincie dell'Italia dalle quali si può fare passaggio al Milanese per la rotta del Piacentino».

Tabella 1 – Gettito dei dazi di transito a «patto reale» per rotte commerciali nel 1778 (lire milanesi)

	dal Genovesato attraverso il Pavese	dalla Toscana attraverso il Cremonese e il Lodigiano	da: Francia e Dominio Sardo attraverso il Ducato	da: Adriatico e Mantovano attraverso il Po e il Cremonese	dal Dominio Veneto attraverso il Ducato	da: Alemagna, Svizzeri, Grigioni, Valtellina, attraverso il Comasco e il Ducato	TOTALE
a:							
Genovesato	114	28	124	80	9.554 J	12.766 N	22.666
Piacentino, Parmigiano, Toscana	32	60	5.440 E	37	32	3.983 O	9.585
Dominio Sardo, Ginevra, Francia	113	2.916 C	307	762 H	9.547 K	2.649 P	16.294
Mantovano, Adriatico	16	8	141	59	356 L	471 Q	1.051
Terra Ferma del Dominio Veneto	2.117 A	102	3.992 F	48	103	878 R	7.239
Valtellina, Grigioni, Svizzeri, Alemagna	6.589 B	2.050 D	1.770 G	1.764 I	893 M	193	13.259 ::
TOTALE	8.979	5.165	11.775	2.750	20.485	20.940	70.094

Nella parentesi tonda è indicata la quantità della merce transitata in quintali. Precede la tonda l'ammontare del gettito daziario in lire milanesi.

A: drapperia di lana 533 (q. 58), salume 509 (q. 102), pelli per la pelletteria 194 (q. 29), zucchero in polvere 145 (q. 17), mercanzie ordinarie 144 (q. 25), pelli pelose secche 133 (q. 27).

B: cotone in lana 2.378 (q. 959), mercanzie miste ordinarie 815 (q. 304), tabacco 769 (q. 74), zucchero in polvere 551 (q. 212), frutta verde 504 (q. 433), confettura di zucchero 276 (q. 111), salume 264 (q. 103), olio d'oliva 200 (q. 82), drapperia di seta 181 (q. 21).

C: seta greggia 1.753 (q. 168), veli di seta 317 (q. 27), libri sciolti e legati 171 (q. 28), canapa spinata 147 (q. 28), mercanzie miste fini 143 (q. 12).

D: canapa spinata 830 (q. 208), seta greggia 357 (q. 35), veli di seta 189 (q. 15), mercanzie miste ordinarie 111 (q. 27).

E: mercanzie miste fini 2.698 (q. 207), mercanzie miste ordinarie 1.107 (q. 227), drapperia di lana 867 (q. 196), teleria 417 (q. 83), drapperia di seta 104 (q. 4), libri sciolti e legati 101 (q. 20).

F: drapperia di lana 1.177 (q. 95), mercanzie miste fini 1.812 (q. 299), teleria 320 (q. 42), merceria ordinaria 194 (q. 31).

G: drapperia di seta 894 (q. 113), seta greggia 522 (q. 68), mercanzie miste fini 160 (q. 17).

H: salume 141 (q. 25), vino amabile oltramontano 124 (q. 16).

I: seta greggia 477 (q. 52), cotone in lana 415 (q. 91), strusa di seta 147 (q. 22), mercanzie miste fini 162 (q. 12), drogheria mista 113 (q. 12), sapone 110 (q. 23), mercanzie miste ordinarie 104 (q. 29).

J: drapperia di lana 5.552 (q. 267), seta greggia 1.683 (q. 76), coti 949 (q. 221), pettenuzzo di filosello 558 (q. 113), ferro lavorato 222 (q. 51), doppio di seta greggio 108 (q. 5), drappo di seta grezzo 103 (q. 5).

K: drapperia di lana 2.355 (q. 77), ferro lavorato 1.765 (q. 383), acciaio 1.530 (q. 277), seta greggia 1.274 (q. 772), ferro 995 (q. 358), coti 596 (q. 139), lana 209 (q. 27), refe 172 (q. 23), merceria ordinaria 149 (q. 22), vallonea 108 (q. 12).

L: doppio di seta greggio 175 (q. 11), drappo di seta grezzo 175 (q. 11).

M: seta greggia 678 (q. 75).

N: teleria 9.545 (q. 4.159), mercanzie miste ordinarie 1.074 (q. 440), drapperia di lana 539 (q. 209), merceria ordinaria 432 (q. 163), pettenuzzo di filosello 361 (q. 142), pelli per la pelletteria 250 (q. 99), calzetteria e berreteria di lana 157 (q. 64), mercanzie miste fini 100 (q. 4).

O: teleria 2.490 (q. 642), drapperia di lana 487 (q. 55), mercanzie miste fini 365 (q. 17), acciaio lavorato 141 (q. 42), drapperia cotone e seta 101 (q. 10).

P: teleria 820 (q. 244), mercanzie miste ordinarie 597 (q. 177), merceria ordinaria 308 (q. 43), drapperia di lana 217 (q. 35).

Q: teleria 273 (q. 57).

R: teleria 594 (q. 95), seta greggia 120 (q. 7).

Tabella 2 – Gettito dei dazi di transito a «patti pattuiti» per rotte commerciali nel 1778 (lire milanesi)

	dal Genovesato attraverso il Pavese	dalla Toscana attraverso il Cremonese e il Lodigiano	da: Francia e Dominio Sardo attraverso il Ducato	da: Adriatico e Mantovano attraverso il Po e il Cremonese	dal Dominio Veneto attraverso il Ducato	da: Alemagna Svizzeri, Grigioni, Valtellina, attraverso il Comasco e il Ducato	TOTALE
a:							
Genovesato	90	2	22	102	7.429 K	164 Q	7.809
Piacentino, Parmigiano, Toscana	3	47	43	2.901 F	5.492 L	65	8.551
Dominio Sardo, Ginevra, Francia	3		43	15.053 G	1.477 M	697 R	17.273
Mantovano, Adriatico		327 B	783 D	404 H	986 N		2.500
Terra Ferma del Dominio Veneto	5.603 A	1.120 C	23	4.547 I	10.487 O	3.763 S	25.543
Valtellina, Grigioni, Svizzeri, Alemagna	62		640 E	1.041 J	15.738 P	14	17.495
TOTALE	5.761	1.496	1.554	24.048	41.609	4.703	79.171

Nella parentesi tonda è indicata la quantità della merce transitata o in quintali (q.) o in numero (n.). Precede la tonda l'ammontare del gettito daziario in lire milanesi.

A: salume 1.655 (q. 368), filosello in fiocco 666 (q. 52), drapperia di lana 565 (q. 38), olio d'oliva 509 (q. 183), zucchero in polvere 407 (q. 62), drogheria mista 265 (q. 25), frutta di riviera 247 (q. 79), monete coniate 232 (q. 22), mandorle 209 (q. 47), pasta di farina 182 (q. 44), mercanzie miste fini 142 (q. 11), vino amabile oltramontano 138 (q. 30), manufatti di cotone 136 (q. 12), erba oricella 102 (q. 19).

B: teleria 138 (q. 37).

C: salume 285 (q. 150), manufatti di canapa 154 (q. 100), drogheria mista 127 (q. 25), vallonea 119 (q. 95).

D: gualdo 719 (q. 336).

E: fazzoletti di seta 434 (q. 19), canne da lizzi 195 (q. 57).

F: cotone in lana 567 (q. 412), salume 357 (q. 234), vallonea 354 (q. 299), pelli per la pelletteria 172 (q. 140), ferro lavorato 170 (q. 123), cera lavorata 132 (q. 96), ferro 142 (q. 103), rame 126 (q. 93), linosa 119 (q. 437), seta greggia 101 (q. 11), strusa di seta 100 (q. 10).

G: frumento 11.194 (q. 9.222), salume 1.310 (q. 772), luci da specchio 655 (q. 126), vallonea 595 (q. 505), libri sciolti e legati 544 (q. 73), merceria ordinaria 159 (q. 40), lastre di vetro 144 (q. 102).

H: teleria 126 (q. 30), linosa 119 (q. 328).

I: mercanzie miste ordinarie 1.942 (q. 2.567), linosa 1.303 (q. 4.338), acquavite 349 (q. 190), salume 244 (q. 148), drapperia di lana 163 (q. 34), olio d'oliva 143 (q. 80).

J: frumento 1.041 (q. 496).

K: lino 2.835 (q. 809), refe 2.127 (q. 361), drapperia di lana 1.581 (q. 153), coti 393 (q. 67), ferro lavorato 365 (q. 115).

L: ferro 2.242 (q. 1.196), drapperia di lana 1.425 (q. 308), ferro lavorato 651 (q. 242), seta greggia 396 (q. 55), merceria ordinaria 155 (q. 42), vallonea 115 (q. 100), mercanzie miste fini 109 (q. 7), lino 106 (q. 35).

M: drapperia di lana 1.177 (q. 32), coperte di lana 131 (q. 6).

N: drapperia di lana 477 (q. 171), castagne 445 (q. 722).

O: seta greggia 7.717 (q. 739), merceria ordinaria 1.669 (q. 1.788), uva passa 346 (q. 71), vacche 172 (n. 270), buoi 165 (n. 211).

P: cotone in lana 4.272 (q. 957), strusa di seta 3.574 (q. 1.058), coti 3.393 (q. 617), drapperia di lana 1.909 (q. 64), mercanzie miste ordinarie 1.151 (q. 262), lana 279 (q. 36), sapone 176 (q. 38), coperte di lana 142 (q. 6), acciaio 140 (q. 23), mercanzie miste fini 108 (q. 18).

Q: teleria 163 (q. 43).

R: ferro lavorato 664 (q. 60).

S: teleria 1.161 (q. 279), vacche 518 (n. 573), mercanzie miste ordinarie 457 (q. 83), pelli per la pelletteria 432 (q. 78), manufatti di cotone 317 (q. 53), manufatti di lana 295 (q. 30), vitelli 111 (n. 246), filosello filato 103 (q. 17).

Tabella 3 – Gettito dei dazi di transito a tariffa non agevolata per rotte commerciali nel 1778 (lire milanesi)

	dal Genovesato attraverso il Pavese	dalla Toscana attraverso il Cremonese e il Lodigiano	da: Francia e Dominio Sardo attraverso il Ducato	da: Adriatico e Mantovano attraverso il Po e il Cremonese	dal Dominio Veneto attraverso il Ducato	da: Alemagna Svizzeri, Grigioni, Valtellina, attraverso il Comasco e il Ducato	TOTALE
a:							
Genovesato	4	34	60	53	684 O	117	952
Piacentino, Parmigiano, Toscana	8	117	158	673 J	4.258 P	217	5.431
Dominio Sardo, Ginevra, Francia	115 A	388 D	45	5.702 K	6.127 Q	993 T	13.370
Mantovano, Adriatico	71	774 E	97	1.469 L	664 R	15	3.090
Terra Ferma del Dominio Veneto	2.473 B	4.936 F	1.352 H	18.008 M	416	1.509 U	28.694
Valtellina, Grigioni, Svizzeri, Alemagna	484 C	606 G	3.763 I	6.915 N	3.284 S	387 V	15.439
TOTALE	3.155	6.855	5.475	32.820	15.433	3.238	66.976

Nella parentesi tonda è indicata la quantità della merce transitata o in quintali (q.) o in numero (n.). Precede la tonda l'ammontare del gettito daziario in lire milanesi.

A: seta greggia 103 (q. 1).

B: vino comune 1.911 (q. 1.568), olio d'oliva 361 (q. 55).

C: strusa di seta 309 (q. 34).

D: canapa spinata 255 (q. 36).

E: buoi 127 (n. 422), olio d'oliva 127 (q. 100), salume 119 (q. 46), drapperia di cotone e lana 107 (q. 16).

F: teleria 1.708 (q. 626), porci grassi 917 (n. 3.781), olio d'oliva 760 (q. 288), vino comune 439 (q. 855), buoi 292 (n. 248), vimini 176 (q. 264), salume 122 (q. 32), frutta verde 106 (q. 297).

G: grani «minuti» 292 (q. 348), canapa spinata 245 (q. 30).

H: riso 1.002 (q. 2.003), merceria ordinaria 117 (q. 16).

I: riso 2.943 (q. 2.996), bozzoli da seta forati 584 (q. 32).

J: pesce fresco 301 (q. 45).

K: grani «minuti» 2.652 (q. 3.128), salume 925 (q. 89), lastre di vetro 762 (q. 65), vallonea 527 (q. 158), pesce fresco 393 (q. 81), vino amabile oltramontano 175 (q. 21).

L: drapperia di lana 299 (q. 64), lino 295 (q. 64), sapone 197 (q. 67), vino comune 194 (q. 534).

M: vino comune 16.676 (q. 44.855), acquavite 351 (q. 116), lino 317 (q. 69), vino guasto 150 (q. 810), ferro lavorato 100 (q. 18).

N: grani «minuti» 5.559 (q. 4.231), frumento 509 (q. 248), vino amabile oltramontano 435 (q. 50), salume 311 (q. 27).

O: coperte di lana 178 (q. 15), lino 129 (q. 35).

P: ferro lavorato 1.298 (q. 395), ferro 1.067 (q. 557), lino 648 (q. 141), chioderia 317 (q. 85), burro 196 (q. 93), muli 151 (n. 85), vacche 123 (n. 78).

Q: drapperia di lana 3.310 (q. 221), lana 1.075 (q. 175), coperte di lana 333 (q. 28), acciaio 317 (q. 56), ferro lavorato 211 (q. 35), grani «minuti» 135 (q. 165), teleria 129 (q. 4).

R: drapperia di lana 325 (q. 35).

S: ferro 1.949 (q. 816), seta greggia 564 (q. 4), olio di linosa 191 (q. 153), sapone 110 (q. 14).

T: scorza di cerro, quercia e rovere 308 (q. 4.719), cavalli 171 (n. 73), marmi 124 (q. 583).

U: lumache 424 (q. 173), cavalli 389 (n. 107), lavaggi 350 (q. 114), legna da fuoco 100 (q. 3.284).

V: tabacco in foglia 101 (q. 39).

Analisi dei dati della rilevazione sui transiti del 1778:

A) innanzi tutto va verificata l'incidenza sugli introiti complessivi di dogana il gettito ottenuto dai transiti reali lungo la direttrice Germania-Genova e viceversa, l'itinerario privilegiato sia dai fermieri sia dagli organi di governo milanesi.

Questa direttrice commerciale rendeva quasi un terzo del gettito dovuto ai patti reali e le sole telerie il 14%.

Per capire appieno il significato di questi dati è opportuno operare qualche confronto. Se si vanno a verificare le quantità di telerie più grossolane, quelle quindi che provenivano dall'area attorno al Lago di Costanza e dal sud della Germania, importate dallo Stato di Milano, si constata che il volume delle telerie tedesche inoltrate a Genova in effetti era ben due volte e mezzo quello destinato allo Stato: 41 tonnellate, contro 16 e mezzo. Il confronto dà invece risultati opposti per la merce che qualificava il transito dallo scalo ligure ai Paesi tedeschi, il cotone: 9 tonnellate e mezzo in transito verso il nord, contro le 23 e mezzo importate dallo Stato di Milano, a dimostrazione del fatto che altre erano le piazze di rifornimento della materia prima per le manifatture dei Paesi d'oltralpe. Attraverso il Tirolo, ad esempio, nel 1779 transitarono oltre 48 tonnellate di cotone, provenienti evidentemente dagli scali adriatici.

B) se si vanno poi a verificare le aree che originavano nel complesso i transiti più vantaggiosi per lo Stato di Milano, queste vanno individuate innanzi tutto nella terraferma della Serenissima.

Erano i prodotti del lanificio veneto, della metallurgia bergamasca e bresciana, oltre alla seta greggia esportati a Genova, in Piemonte, in Francia e in Toscana a fruttare all'erario milanese oltre un terzo del gettito complessivo sui transiti.

C) il 30% di quanto riscosso su merci da e per l'estero era poi dovuto alle spedizioni di beni dalle terre a sud del Po: vino comune (448 tonnellate, in volume il transito più consistente fra quelli che seguivano le rotte milanesi) destinato alla terraferma veneta e frumento inoltrato, come già era avvenuto nel corso del Seicento, al Piemonte.

Su evidenze come queste, l'Intendenza di Finanza, guidata Stefano Lottinger, entro il 1786 predispose la riforma sia dei transiti reali sia della «Mercanzia», tenendo conto in entrambi i casi dell'estensione dei confini registrata dallo Stato nel 1784 con l'aggregazione del Mantovano.

Nel caso dei transiti, Lottinger accantonò quanto era stato osservato con forza da Vienna qualche anno prima, quando Kaunitz aveva scritto:

«Non so in che consista il beneficio de' così detti patti reali, attualmente in pratica con altri negozianti: di essi non si ha idea in questi Paesi e non sarebbero nemmeno tollerati, perché la facilitazione che si crede poter accordare sul transito delle merci qui si vuol comune a tutti per egualmente attirarli, e non riservata come un mistero della dogana ad alcuni».

Il capo dell'Intendenza di Finanza ritenne opportuno adottare la consuetudine locale di concedere agevolazioni ai traffici esercitati da negozianti e spedizionieri.

Ed in effetti la riforma dei patti reali del 1785 non diede luogo ad alcuna rimostranza, e non poteva essere diversamente, visto quanto erano vantaggiose le tariffe previste per i transiti reali. Le merci pregiate pagavano un quarto rispetto alla tariffa fissa; i prodotti di media o bassa qualità un terzo.

Ne avevano quindi ben donde quei negozianti bergamaschi che, una volta aggregate alla Cisalpina le ex province venete al di là dell'Adda e varata la tariffa daziaria per la Repubblica che accordava al Ministro di Finanza la facoltà di concedere anche patti di transito, chiesero e ottennero di poter beneficiare del patto reale.

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

Non paghi, e consapevoli dei vantaggi che sarebbero derivati all'economia locale se Bergamo fosse stata equiparata a Milano quale punto di passaggio obbligato per beneficiare della concessione di simili agevolazioni, non tardarono ad avanzarne richiesta.

In questo caso non sortirono all'esito sperato perché, come sosteneva il Ministro di Finanza, evidenziando uno dei motivi per i quali i transiti reali erano stati mantenuti in vigore per tutta l'età moderna:

«l'interesse comune [...] è più favorit[o] da un lungo, che da un corto transito per il [...] Paese, oggetto primario di detto patto».