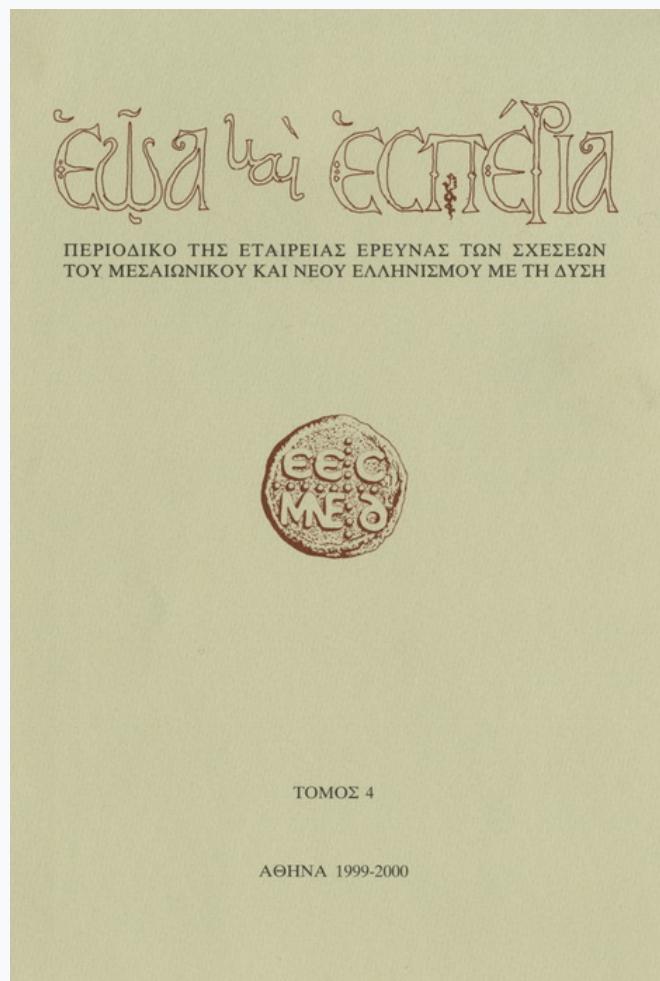


Eoa kai Esperia

Vol 4 (2000)



"SOTTOVENTO". I TRAFFICI VENEZIANI CON LA SPONDA OCCIDENTALE DEL MEDIO-BASSO ADRIATICO

MASSIMO COSTANTINI

doi: [10.12681/eoaesperia.57](https://doi.org/10.12681/eoaesperia.57)

To cite this article:

COSTANTINI, M. (2000). "SOTTOVENTO". I TRAFFICI VENEZIANI CON LA SPONDA OCCIDENTALE DEL MEDIO-BASSO ADRIATICO. *Eoa Kai Esperia*, 4, 282–296. <https://doi.org/10.12681/eoaesperia.57>

“SOTTOVENTO”. I TRAFFICI VENEZIANI CON LA SPONDA OCCIDENTALE DEL MEDIO-BASSO ADRIATICO*

Venezia e il commercio adriatico

Il traffico “sottovento”, ossia il commercio marittimo con le regioni della sponda occidentale adriatica, rappresentò sempre per Venezia una quota tutt’altro che trascurabile del movimento complessivo. Se l’interscambio con paesi lontani, soprattutto del Levante mediterraneo, costituiva l’aspetto più significativo dei traffici della Serenissima, ciò dipendeva dagli altissimi profitti che esso era in grado di generare più che dalla sua consistenza quantitativa, dal valore aggiunto ai prodotti (con il loro trasferimento dai luoghi di approvvigionamento all’emporio realtino) più che dal loro volume.

Il commercio a media-lunga distanza era dunque il più ricercato dai centri marittimi italiani ed europei e costituiva perciò il terreno di uno scontro durissimo per l’egemonia, cui Venezia partecipò con grande determinazione e straordinario successo tra il tardo medioevo e la prima età moderna (secoli XII-XVI).

Ma la base della potenza commerciale della Serenissima poggiava sul controllo pressoché assoluto dell’Adriatico. All’interno di questo mare, i traffici veneziani con l’una e l’altra sponda (dal lato di “sopavento”: con il Litorale austriaco, la Repubblica di Ragusa, l’Albania turca e, naturalmente, l’Istria, la Dalmazia e gli altri territori veneziani d’oltremare posti lungo la fascia costiera balcanica; dal lato di “sottovento”: con i porti adriatici dello Stato pontificio e del Regno di Napoli) venivano esercitati dalla flotta mercantile di San Marco con “intensità e continuità assai maggiore” rispetto a quelli più lontani, sia di Levante che di Ponente¹.

Il dominio del Golfo –come i Veneziani chiamavano, con senso di appartenenza, il mare Adriatico– fu perciò attivamente perseguito, tempestivamente realizzato e tenacemente difeso con tutti i mezzi disponibili (economici, militari e diplomatici), spezzando la resistenza dei centri rivali e respingendo ogni contestazione internazionale.

* Il testo riprende, con lievi modifiche, la prima parte di un saggio pubblicato nel volume *Abruzzo. Economia e territorio in una prospettiva storica*, a cura di M. Costantini e C. Felice, Vasto 1998, nell’ambito di una ricerca promossa e finanziata dalla Regione Abruzzo, Assessorato alla Promozione Culturale.

1. G. LUZZATTO, *Storia del commercio*, I, Dall’antichità al Rinascimento, Firenze 1914, p.287.

Anche la dottrina di Paolo Sarpi venne utilizzata per difendere la pretesa veneziana dalle obiezioni romane e austriache. Nel pensiero del grande anticurialista, consultore *in jure* della Repubblica, la giurisdizione dell’Adriatico poggiava sulla durata e sulla continuità del possesso, cioè sulla consuetudine. Nato con Venezia, che davanti a un mare “senza padrone” (a causa della caduta dell’Impero romano) ne aveva preso possesso come di una *res nullius*, quel diritto era stato esercitato da “tempo immemorabile” e suggellato da “sangue e spesa” veneziani. Nel caso dell’Adriatico, non era poi applicabile l’argomento (caro a Grozio e in generale agli Olandesi) della piena libertà di navigazione, trattandosi di un mare “serrato e chiuso”, suscettibile perciò, a differenza dell’Oceano, di possesso e custodia².

Venezia non pretendeva di negare agli porti adriatici il diritto a commerciare: doveva però trattarsi di un commercio diretto e a corto raggio, non di intermediazione e nemmeno a lungo raggio – categorie, queste, che la Serenissima voleva riservare in via esclusiva ai propri traffici.

A queste condizioni si piegarono i vari centri costieri, con le parziali eccezioni di Ancona e Ragusa, le quali non cessarono di rappresentare le spine nei fianchi della Serenissima, mantenendo uno sfera di autonomia e attestandosi a un livello intermedio nella gerarchia dei traffici, pur senza mai poter seriamente insidiare Venezia nella sfera del grande commercio internazionale e rassegnandosi a un ruolo essenzialmente adriatico.

Ridotta Comacchio, la sua più antica rivale, a piccolo centro di percatori, e frustate le ambizioni di Ferrara ad essere, con il controllo delle bocche del Po, qualcosa di più di uno snodo di traffici fluviali e terrestri, Venezia costrinse via via tutti gli altri scali minori ad assoggettarsi alla propria egemonia, con il riconoscimento, anche, del suo ruolo insostituibile (e compensativo) nella tutela della navigazione adriatica dalla minaccia dei pirati slavi, turchi e barbareschi.

Alla fine del XIII secolo, questo processo appariva sostanzialmente concluso, con la costruzione di un sistema economico, politico e militare (varo di squadre appositamente armate per la “custodia del Golfo”, che evolvettero ben presto verso un assetto permanente³): una struttura complessa, a maglie sempre più fitte man mano che si avvicinava al centro lagunare, una vera e propria rete di controllo, che copriva tutti gli sbocchi marittimi senza estendersi all’entroterra, ma facendo sentire anche su di esso il peso di un’egemonia spesso non meno efficace del possesso diretto.

2. R. CESSI, La Repubblica di Venezia e il problema adriatico, Padova 1943, pp. 275-286.

3. Ivi, pp. 92-94.

Diversamente dal versante orientale dell'Adriatico, sul quale Venezia sentiva la necessità di esercitare un dominio diretto, in quanto i centri costieri di Istria, Dalmazia e Albania fungevano anche da basi di appoggio delle navi in rotta verso Levante o verso Ponente (e comunque *extra Culsum*), sul versante occidentale, estraneo al grande traffico mediterraneo, bastava invece un controllo indiretto, attraverso accordi bilaterali che incorporavano i centri marittimi dell'Italia centro-meridionale nella sfera d'influenza veneziana (trattati con Fano, Rimini, Cervia e Ancona)⁴.

Per quanto riguarda il versante italiano (il "sottovento"), quei piccoli scali (esclusa Ancona, che faceva caso a sé) potevano essere raggruppati in relazione ad alcuni tratti omogenei di costa: dalle foci del Po al Conero (Ravenna, Cervia, Cesenatico, Rimini, Cattolica, Pesaro, Fano, Senigallia e Falconara), dal Conero al Tronto (Porto Recanati, Porto Civitanova, Porto S. Elpidio, Porto S. Giorgio, Pedaso, Grottammare, S. Benedetto del Tronto e Porto d'Ascoli), dal Tronto al Fortore (S. Flaviano, Pescara, Francavilla, Ortona, S. Vito, Vasto e Termoli), dal Gargano a Capo d'Otranto (Vieste, Manfredonia, Barletta, Trani, Bisceglie, Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola, Monopoli, Brindisi, S. Cataldo e Otranto) – tratti che corrispondono, sostanzialmente, ai litorali romagnolo-marchigiano, marchigiano *tout court*, abruzzese-molisano e pugliese.

Questi porti – ma il termine appare generalmente sproporzionato alle reali dimensioni di approdi, che spesso non andavano al di là di semplici "caricatoi" – servivano un retroterra assai limitato, meno che provinciale, esercitando un piccolo commercio di cabotaggio, che suppliva, specialmente lungo il litorale napoletano, alla mancanza o alle pessime condizioni delle vie di comunicazione terrestri⁵.

Spesso, questi approdi risultavano strettamente collegati a centri dell'immediato entroterra, che erano anche sede di mercati periodici (fiere) di importanza essenzialmente regionale. Tagliati fuori dalle grandi rotte mediterranee, essi funzionavano come fornitori di prodotti naturali (grano, vino, olio, sale, lana, pelli, animali, legname, zolfo, mandorle, frutta secca ecc.) per il mercato veneziano (per i suoi consumi interni e le sue riesportazioni) e come importatori di prodotti lavorati (tessuti in lana, seta, lino, cotone e misti, ferramenta, vetrerie ecc.).

Questo ruolo, già rilevante all'epoca della massima fioritura dell'economia reatina (secoli XIII-XV), assunse una maggiore importanza relativa in età moderna con l'affiorare, per effetto del processo di ristrutturazione dei traffici internazionali avviatosi con l'apertura delle rotte transoceaniche, delle prime crepe nel monopolio marittimo veneziano, fino alla sua completa rottura e alla contestuale affermazione di un policentrismo diffuso su scala europea.

4. Ivi, pp. 53-56.

5. G. GALANTI, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, a cura di F. Assante e D. Demarco, Napoli 1969.

Un declino – quello dell'antica repubblica adriatica – maturato nel corso del secolo XVI e aggravato dall'offensiva turca nel Levante, dalla pirateria slava e barbaresca, dalla guerra da corsa di nazioni cristiane e dall'ingresso di flotte atlantiche nel Mediterraneo: fenomeni tutti che colpivano con particolare accanimento, durezza ed incisività la marina veneziana, contribuendo a minare le basi della sua lunga egemonia nell'economia-mondo tardomedievale.

All'inizio del Seicento, Venezia e, con essa, tutti gli altri centri mercantili e manifatturieri della Penisola erano ormai nelle condizioni di subire un drastico declassamento nella gerarchia economica internazionale, contrassegnata dall'ascesa delle nuove potenze europee del versante atlantico.

Per quanto riguarda la Serenissima, in particolare, non c'era soltanto il declino del suo tradizionale ruolo nel commercio a lunga distanza, esercitato per secoli in uno spazio marittimo che andava da Bruges a Costantinopoli, dal Mare del Nord al Mar Nero. Ora, all'interno stesso dell'Adriatico, da parte di alcuni stati rivieraschi (Casa d'Austria e Stato pontificio), si inaugurava una politica commerciale più aggressiva, sullo sfondo di un irritante contenzioso diplomatico-giurisdizionale, che Venezia giudicava eversivo di un antico e ormai riconosciuto assetto di potere.

Anche nel versante adriatico della Penisola nascevano i porti-franchi: Ancona, Punta di Coro, Trieste e Fiume. Come in quello tirrenico, ove spiccava il caso emblematico di Livorno, l'obiettivo strategico degli stati promotori era di aprire i rispettivi entroterra nazionali o regionali al commercio di importazione ed esportazione, allo scopo di stimolare e sviluppare l'economia interna. Nel caso austriaco c'era, in più, la volontà di assumere un ruolo marittimo affatto nuovo, creando una flotta propria e rivendicando la libertà di navigazione in quello che formalmente risultava ancora essere il Golfo di Venezia.

Si trattava di un fenomeno, quello dei porti-franchi, riconducibile al nuovo rapporto di forze maturato in Europa tra le due aree –quella atlantica e quella mediterranea–, durante la lunga fase di ristrutturazione dell'economia-mondo in età moderna (secoli XVI e XVII).

Lungi da risollevarne il declinante ruolo economico e commerciale dei centri marittimi italiani, la liberalizzazione dei traffici sulle rive della Penisola si affermava quale strumento di pura e semplice movimentazione portuale e, perciò, risposta illusoria al loro inesorabile declassamento, sanzione definitiva della loro subalternità al nuovo assetto di potere.

Il porto-franco di Livorno non brillava di luce propria. Appiattito su una mera funzione di deposito e di transito, il suo straordinario *exploit* seicentesco era soltanto un riflesso dell'egemonia delle nuove potenze atlantiche, strumento passivo della penetrazione commerciale anglo-olandese nell'Italia centro-settentrionale e nella più vasta area mediterranea.

Ferma nel rifiuto di un ruolo subalterno e decisa a mantenere una presenza

autonoma sul mare, sia pure in una dimensione ben più ristretta di quella che il perduto primato marittimo le consentiva in un passato ormai lontano (secoli XIII-XV), Venezia rimaneva isolata e stretta come in una morsa nel suo stesso ambito adriatico (secoli XVII e XVIII).

Il “transito sottovento”

In questo quadro di progressiva contrazione dello spazio marittimo e commerciale della Serenissima, nacque l'idea e la pratica del “transito sottovento” –un regime doganale privilegiato per i traffici veneziani con il versante occidentale del medio-basso Adriatico.

Alle origini di questa politica tipicamente mercantilista, stava un provvedimento del 5 novembre 1517, inizialmente rivolto a soddisfare le richieste di alleggerimento fiscale avanzate dal lanificio bergamasco sui panni destinati all'esportazione, con l'abolizione del dazio del 12 per cento e l'applicazione, in sua vece, di un più tenue dazio misto, ulteriormente abbassato in rapida successione e ben presto esteso a tutte le mercanzie dirette “alle fiere da mar dalla banda sottovento” (29 agosto 1520).

Con quest'ultimo decreto, il regime doganale privilegiato, istituito sui panni bergamaschi affinché *non havessero maggior aggravio* passando per Venezia piuttosto che *per la via di Mantova e Ferrara*, venne dunque esteso a “tutte le robbe” che giungevano a Verona da *Fiandra, Alemagna et altri luoghi* attraverso il Brennero e la valle dell'Adige. Dopo aver pagato il consueto dazio della “stadella”, queste merci dovevano essere avviate “a drittura” da Verona a Venezia e ivi immagazzinate in un'apposita dogana, in attesa dell'imbarco per il “sottovento”.

La logica che sottintendeva alla creazione della dogana di “transito” era dunque quella di favorire l'incanalamento verso lo scalo veneziano e, di qui, verso le ulteriori destinazioni di “sottovento” di quelle merci che “potevano facilmente distrahersi per paesi alieni”.

Queste deviazioni dal tradizionale percorso commerciale che legava Venezia alla Germania, e che tanta fortuna ebbe nei secoli del basso medioevo, preoccupavano in misura crescente il governo della Serenissima. Quest'ultima si vedeva sfuggire un traffico che, pur non essendo più delle dimensioni di un tempo, era sempre di grande importanza, tanto da giustificare l'immediata ricostruzione del Fontego dei Tedeschi dopo l'incendio del 1505.

Ora, non soltanto le merci “oltamontane” importate dai paesi dell'Europa centrale, ma le stesse produzioni della Terraferma suddita, specialmente del Bergamasco, del Bresciano e del Veronese, tendevano a prendere strade diverse da quella (apparentemente “blindata”) del porto lagunare, disperdendosi in mille rivoli, soprattutto in direzione di Mantova, Modena e Ferrara, raggiunte per vie

prevalentemente fluviali da un contrabbando sempre più forte e incisivo.

Da questi centri di raccolta e di smistamento, le merci venivano inoltrate per vie essenzialmente terrestri ai maggiori mercati dell’Italia centro-settentrionale: Milano, Bologna, Firenze ecc. Da Ferrara, peraltro, passando per Punta di Goro, potevano anche prendere la via del mare e dirigersi ai porti adriatici dell’Italia centro-meridionale, facendo diretta concorrenza alle esportazioni veneziane (appesantite dal dazio di “uscita ordinaria”) in uno spazio commerciale tradizionalmente coperto dalla bandiera di San Marco.

Il commercio interadriatico veniva generalmente praticato con imbarcazioni di medio-piccole, piccole e anche piccolissime dimensioni: dalla marciliana, al trabaccolo, al pielego, alla semplice “barca grossa”. In quest’ambito, una quota considerevole del traffico veneziano veniva svolta dal vicino centro lagunare di Chioggia, che vantava una spiccata vocazione marinara, esercitata nei settori della pesca e del commercio di cabotaggio, e disponeva di una numerosa flottiglia della tipologia sopra indicata⁶.

Nel 1545, il governo della Serenissima accordò a Chioggia la dogana di “transito sottovento”: *L’anderà parte (...) che tutte le robbe che de cetero capiteranno a Verona, che venivano d’Inghilterra, Fiandra et Alemagna per andar sottovento, dappoi haveranno pagato il suo dazio consueto a Verona, possino venir per l’Adice recto tramite a Chioza (...). Parimente, che le casse di barette e tutte le balle de panni et ogni altra merce che si fa a Verona per andar al sopradetto viaggio sottovento possino andar a Chioza (...). Che li azzali e ferramenta d’ogni sorte che si partiranno di Bergamo, Bressa e Salò e vallade, che volessero andar al sopradetto viaggio (...), possino venir a Verona e là descagar in doana, pagando il dazio suo consueto, e dopo andar a Chioza (...)*⁷.

Ma se il sistema privilegiato del “transito”, pur meticolosamente organizzato dall’amministrazione finanziaria veneziana allo scopo di ridurre al minimo i contrabbandi, mostrava difficoltà evidentissime a funzionare anche facendo capo alla Dominante, figuriamoci quel che poteva succedere con lo spostamento a Chioggia della relativa dogana! Scopertosi il “disordine delle cose” (si parla esplicitamente di “molte fraudi” apportate all’erario), “convenne alla prudenza del Senato”, nel 1553, non soltanto rimuovere la dogana di Chioggia, ma revocare lo stesso “transito sottovento” e incanalare tutte le esportazioni verso l’ “uscita ordinaria”⁸.

6. *La navigazione esercitata dai chiozzotti in mare è in Golfo solamente, non passando mai Capo d’Otranto.*

ASV, Collegio V (*Secreta*), Relazioni, b. 39, Relazione di E. Lombardo, 5 marzo 1612 (citato in P. G. LOMBARDO, Sulla marinera chioggia in età moderna, in *Archivio Veneto*, 121 (1983) pp. 115-123).

7. ASV, *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., b. 183, Decreto 11 febbraio 1545.

8. *Ivi*, Decreto 19 agosto 1553.

Naturalmente, la determinazione veneziana trovava un limite invalicabile nelle condizioni oggettive del commercio adriatico, caratterizzato da una concorrenza sempre più forte. Di conseguenza, il governo della Serenissima non poteva penalizzare i propri traffici per paura del contrabbando –che dilagava comunque, a prescindere dalle ulteriori opportunità offerte dal “transito”–, quando l'unica possibilità di mantenerli era appunto questo controverso, ma ormai irrinunciabile, regime doganale privilegiato. Esso venne infatti ripristinato dopo soli sei anni di interruzione (decreto 27 luglio 1559), con il ristabilimento della dogana a Venezia “in luogo di Chioza” e con l'adozione di ulteriori precauzioni burocratico-organizzative⁹.

Tra queste: la “boletta di transito”, emessa dagli uffici daziari dei luoghi di spedizione, insieme con l'annotazione, in un apposito “quadro”, del nome del conduttore e della qualità e quantità delle merci; stessa annotazione alla dogana di Verona, in un altro analogo stampato, e contestuale versamento di una “piezaria” (cauzione), con apposizione di un “bollo in piombo” (sigillo) alle balle di merci in transito; consegna, alla dogana di Venezia, di un “responsale”, o fede di deposito, da esibire al ritorno per il rilascio della cauzione¹⁰.

Un ventennio di buoni risultati indusse il governo veneziano (30 luglio 1579) a riaprire la dogana di Chioggia, affiancandola a quella di Venezia, e a razionalizzare l'organizzazione finanziaria, unificando l'appalto del dazio della “stadella” con quello del “transito”, per le evidenti connessioni reciproche che esse presentavano, in particolare nel punto di snodo viario e doganale di Verona¹¹.

Ma, in questa materia, l'equilibrio era inevitabilmente instabile, perché sul “transito” finivano per riversarsi tutti i problemi delle altre dogane, soprattutto di quelle di “entrata da terra” e “uscita ordinaria”, e talvolta anche del “fontico dei tedeschi” (la speciale dogana per i traffici con l'area germanica). Unica a non subire contraccolpi negativi, essendo anzi destinata a trarne, per generale ammissione, i maggiori vantaggi, era la dogana dello “stallaggio”, o “entrata da mar” –come vedremo a proposito dei “ritratti”, o traffici di ritorno¹².

Tra i principali punti di debolezza del “transito” c'era la facilità, da un lato, di eludere il dazio di “entrata” a Venezia, deviando i carichi destinati al “sottovento” dal loro percorso naturale e immettendoli di contrabbando nel mercato cittadino;

9. *Ivi*, Decreto 27 luglio 1559.

10. *Ibidem*.

11. *Ivi*, Decreto 30 luglio 1579.

12. Le dogane mercantili di Venezia erano quattro: “entrata da mar” (o “stallaggio”); “entrata da terra”; “uscita ordinaria” (sia terrestre che marittima); “fontico dei tedeschi” (per le entrate e le uscite con i paesi germanici). Per semplicità, in questa sede, useremo i termini “entrata” per “entrata da terra”, “uscita” per “uscita ordinaria”, “fontico” per “fontico dei tedeschi” e “stallaggio” per le entrate marittime.

dall’altro, di eludere il dazio di “uscita”, facendo passare le spedizioni in Levante (il Ponente richiede un discorso a parte) per commercio di “sottovento”.

Già nel 1586, infatti, a Venezia si lamentava il “notabile danno” subito dai dazi sia di “entrata” che di “uscita”, in quanto *molte delle mercanzie che vengono portate a Chioza con bolletta di transito vengono poi per contrabbando condotte et in questa Città, et sopra navi che vanno in Levante*, e, di conseguenza, si provvedeva a rafforzare ovunque le misure di sicurezza e di controllo, a partire dalla dogana di Verona, cuore dell’intero sistema: apertura di un nuovo e più capace magazzino (al Ponte delle navi) e compresenza di due funzionari, uno per il “transito” e l’altro per l’ “entrata”; annotazione nella “bolletta” della località di “sottovento” cui erano dirette le mercanzie; termine perentorio di un mese per la consegna dei “responsali” di Chioggia o di Venezia e di due per quelli rilasciati a destinazione nei porti di “sottovento”, pena la trattenuta della cauzione e l’addebito dei dazi di “entrata” e “uscita” (in aggiunta a quello di “transito” già pagato)¹³.

Contestualmente, altre misure venivano adottate a Chioggia, epicentro delle operazioni di contrabbando: costruzione di una nuova dogana in Canal Lombardo, ove i burchieri dell’Adige dovevano scaricare le merci in transito sotto l’occhiuta vigilanza di uno stuolo di ufficiali (in rappresentanza non soltanto del dazio del “transito”, ma anche degli altri tre che erano in gioco: “entrata”, “uscita” e “fontico”)¹⁴.

Nei casi appena esaminati, caratterizzati da un’assoluta e palese illegalità, ai conduttori dei dazi minacciati dal contrabbando non restava che rafforzare la vigilanza o reclamare ulteriori provvedimenti restrittivi.

Nel caso delle esportazioni per il Ponente, invece, la questione della loro inclusione nel regime fiscalmente privilegiato del “transito” (in alternativa a quello ordinario dell’ “entrata” e dell’ “uscita”) si poneva, in modo sia pur discutibile, nella sfera della legittimità e tendeva ad affermarsi, con ancora minori incertezze, in quella della prassi, finendo tuttavia per risultare ancor più rovinosa per l’erario.

In sostanza, il problema consisteva nel significato del termine stesso di “sottovento”, interpretato dai circoli mercantili in senso molto ampio ed estensivo, addirittura illimitato. Sotto questa luce, esso appariva definito in termini negativi come tutto ciò che non fosse “sopravento” e perciò non soltanto il versante adriatico della nostra penisola (il “sottovento” tradizionalmente e strettamente considerato), ma anche quello tirrenico della stessa Italia, della Francia e della Spagna e inoltre, risalendo la penisola iberica, le coste atlantiche del versante occidentale e settentrionale dell’Europa, insomma il Ponente intero e perfino le

13. ASV, *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., b. 183, Decreto 12 agosto 1586.

14. *Ibidem*.

“terre aliene” genericamente intese).

In questa ottica, che ripartiva tutto lo spazio commerciale veneziano in due ambiti nettamente distinti e onnicomprensivi (da un lato il “sottovento”, dall’altro il “sopravento”), il regime fiscalmente privilegiato del “transito” finiva per mettere in crisi tutti gli altri dazi destinati a colpire le merci nel loro movimento dalla terra al mare attraverso l’emporio realtino, riducendone il campo di applicazione al solo “sopravento”, cioè al versante orientale dell’Adriatico e, secondo logica estensiva, a tutto il Levante mediterraneo.

Nel 1673, per effetto di questa innovazione che le pubbliche autorità, nel clima recessivo attraversato dalla piazza, non seppero adeguatamente contrastare, il gettito del dazio di “entrata”, solitamente affittato a ducati 30.000, si ridusse a non più di 11.500, e non molto diversamente doveva essere andata per i dazi di “uscita” e “fontico”. Concretamente: un carico di merci proveniente da terra e destinato al Ponente, invece di subire *more solito* l’imposizione di un primo dazio all’entrata a Venezia e di un secondo all’uscita (oppure, nel caso di merci provenienti dalla Germania, di un dazio di entrata e di uno di uscita dal Fontego dei Tedeschi), passava direttamente a un “sottovento” largamente inteso, senza pagare altro dazio che quello modestissimo già versato per “transito” a Verona.

Come se non bastasse –sempre più chiaramente ormai il regime del “transito” andava rivelandosi la valvoda di sfogo di tensioni e insofferenze antifiscaliste sempre presenti nella società veneta, ma acutizzatisi nella crisi economica seicentesca–, alle summenzionate pratiche deleterie per i tre dazi di entrata, uscita e fontico se ne aggiungeva un’altra, che riusciva anch’essa ad aprirsi un varco nella tutt’altro che impenetrabile barriera doganale veneziana: la spedizione con “bollette di transito” per via di terra, e cioè *anco per Milano, Mantova, Bologna, Ferrara, Fiorenza e Modena*¹⁵.

Si trattava di una fatti-specie assolutamente imprevedibile per un’istituzione quale il “transito sottovento”, originariamente progettata e realizzata per la sola via marittima, e più precisamente per agevolare i traffici con il versante italiano del medio-basso Adriatico.

Il problema, in questo caso, stava nel ruolo giocato dai Corrieri veneti, istituzionalmente preposti ai servizi postali della Repubblica, i quali si prestavano al trasporto abusivo, ma rapido, di mercanzie: le “barche corriere”, notava sconsolato il governatore del dazio di “entrata”, venivano caricate “in tempo di notte” e partivano “più volte la settimana con sollecito viaggio” su percorsi interni (fluviali e terrestri), per tutte le destinazioni, sia italiane che europee¹⁶. In questo modo, però, anche la spedizione di merci per via di terra finiva per rientare nella

15. *Ivi*, Capitoli 10 settembre 1705.

16. *Ivi*, Scrittura del governatore del dazio del Fontico dei Tedeschi, 11 gennaio 1713.

più generale problematica del “transito” allargato al Ponente e alle “terre aliene”.

A quest’ordine di problemi tentavano di rispondere i Capitoli del 1705, che riprendevano e rafforzavano le misure anticontrabbando e che, soprattutto, prendevano finalmente posizione contro ogni pratica fondata su un’interpretazione estensiva del “sottovento”:

“Che per l'avvenire siano stampate le bollette con parole che dicano transito per li soli luoghi del sottovento, per via di mare e non per altre parti.

Per via di terra, tanto per lo Stato quanto fuori, non si mandino mercanzie con bolletta di transito, né col mezzo de Corrieri, né in altro modo.

Che le mercanzie gionte con bolletta di transito, dovendo poi passare sopravento o per altri luoghi del Levante e Ponente, ovvero per ogni altro luogo, niuno eccettuato, tanto estero quanto suddito, o pure per dover essere tanto consumate quanto vendute in questa Città, habbino prima ad essere aperte dalli Governatori suddetti [del Transito, dell’Entrata e del Fontico dei Tedeschi] e pagati li dazi d’entrata et uscita”¹⁷.

Queste disposizioni impressero “tanto terrore nell’animo de’ mercanti”, da indurli a chiedere al Senato un’immediata sospensione e rimessa in discussione delle nuove norme. Essi si scagliarono in particolare contro il coduttore del dazio del “fontico”, mosso a loro dire da una *miserabile illusione d'avvantaggiarsi nel sperar che, escluse le mercanzie dal dazio del transito, passeranno a far il suo dazio*, senza accorgersi che vi erano ormai *altre strade per mandarle ad altre estere nazioni, col declinar della strada et accesso a questo Serenissimo Stato*, tanto che il dazio del “transito”, “solito portare ducati 10 mila per condotta”, negli ultimi sei mesi ne avrebbe portati soltanto un migliaio¹⁸.

Come al solito, i mercanti dipingevano il quadro economico a tinte foschissime. Ciò che giudicavano senza mezzi termini una “pericolosa novità” era, soprattutto, che i nuovi Capitoli “interdicono ogn’altra spedizione per transito per il Ponente e solo permettono il Sottovento”¹⁹. Questo era il punto della questione, il motivo essenziale delle scomposte reazioni dei mercanti della Piazza.

Tre giorni dopo, il Senato veneziano cedette alle proteste e sospese la nuova normativa, affidandone il riesame ai Cinque Savi alla Mercanzia. Conseguentemente, questa magistratura dette disposizione di consentire il “transito” secondo le vecchie regole non soltanto a quelle merci che già si trovassero in dogana, ma anche alle “ferrarezze” depositate nelle case dei mercanti. Era, quest’ultima, una pratica da sempre tollerata, per l’obiettiva difficoltà di tenere separate nel poco capiente magazzino della dogana le “ferrarezze” grezze di pertinenza dei diversi

17. *Ivi*, Capitoli 10 settembre 1705.

18. *Ivi*, Scrittura dei mercanti, 8 ottobre 1705.

19. *Ibidem*.

spedizionieri²⁰, e che si era via via estesa anche a quelle lavorate, favorendone il contrabbando. Soltanto nel 1713 si decise di destinare al “transito” il grande edificio del Fontico della Farina a Rialto²¹, ma ancora nel 1718 si lamentava la carenza di spazio, rassegnandosi a porre soltanto un limite temporale ai depositi privati, senza più tentare di impedirli²².

Le “ferrarezze”, distinte in quattro principali tipologie – “azzali”, “chioderie”, “ferro grezzo” e “ferro lavorato”–, costituivano da tempo la principale voce di esportazione veneziana verso il “sottovento”. La loro importanza risiedeva nella capacità di attivare un “riguardevole giro e rigiro di traffico e capitale”²³.

Il ferro nazionale (della Val Trompia, nel Bresciano) prendeva la via di Mantova piuttosto che quella di Verona, dove le attendeva il dazio della “stadella”²⁴. Quello estero veniva dalla Carinzia, entrava nello Stato veneziano attraverso il valico della Pontebba, giungeva a Gemona e di qui, per via fluviale, a Portogruaro e quindi a Venezia. Dal porto lagunare prendeva poi la rotta del “sottovento” e, più in là, del Ponente basso e alto, fino alle coste della Spagna. In queste località, ma soprattutto nelle “fiere di sottovento”, i legni veneziani convertivano il ferro (e le altre mercanzie di esportazione) in carichi di ritorno (olio, grano, vino, zafferano, zucchero, frutta secca ecc.) che, giunti a Venezia, venivano in parte riesportati, beninteso dopo aver pagato non uno, ma due dazi: “stallaggio”, per l’entrata via mare, e “fontico”, per le uscite verso la Germania.

Con il meccanismo dei “ritratti”, o traffici di ritorno, si rinnovava così, sia pure in tono assai minore, il tradizionale ruolo di intermediazione tra Mediterraneo ed Europa centrale che fece la fortuna di Venezia nel basso medioevo. Pur se ormai consunto, questo ruolo veniva sentito, ancora per tutto il Settecento, come imprescindibile dal ceto dominante dell’antica Repubblica marinara, unica in Italia a lottare per una presenza autonoma sul mare nell’epoca dell’egemonia atlantica.

I “ritratti” costituivano inoltre il principale motivo a sostegno del “transito”, non soltanto per gli utili che assicuravano agli operatori commerciali della piazza (attraverso il “giro e rigiro” dei loro capitali), ma anche per il recupero fiscale che consentivano all’Erario, compensandolo *ad abundantiam* dei minori introiti derivanti da quel particolare regime daziario, e perfino per le opportunità di lavoro

20. Il deposito in dogana sarebbe stato “impossibile per la qualità delle mercanzie e per non esservi sito capace”. *Ibidem*.

21. Il costo delle opere di adattamento fu di ben 3 mila ducati. *Ivi*, Scrittura 12 aprile 1715.

22. ASV, *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., b. 185, Scrittura 7 ottobre 1718.

23. ASV, *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., b. 183, Scrittura 27 settembre 1715.

24. Sul ferro bresciano v. U. TUCCI, L’industria del ferro nel Settecento. La Val Trompia, in *Ricerche storiche ed economiche in memoria di Corrado Barbagallo*, a cura di Luigi De Rosa, vol. II, Napoli 1970, pp. 419-462.

che offrivano alla popolazione. Come non mancavano di sottolineare i Cinque Savi alla Mercanzia: *Il maggior utile pubblico non è quello della ferrarezza, bensì dei ritratti, che apportano avanco al negozio, profitto al pubblico, impiego a sudditi*²⁵.

Questo “flusso e riflusso di negozio”, che manteneva al decaduto scalo realtino un sia pur pallido riflesso dell’antica funzione emporiale attraverso un limitatissimo interscampio (a limitarlo contribuiva lo sviluppo agricolo della terraferma veneta, che operava come fattore sostituivo delle importazioni, rifornendo la capitale di grano e altri generi di sussistenza), veniva ora seriamente minacciato dall’emergere di un percorso alternativo.

Dalla Carinzia, le “ferrarezze” prendevano la via di Lubiana e, di qui, raggiungevano i porti imperiali di Trieste, Fiume, Porto Re, Buccari e Segna, per essere poi direttamente inolte ai centri costieri della Romagna, delle Marche, dell’Abruzzo e della Puglia “invece di capitare in questa Città”, con danno –come veniva puntualmente notato a Venezia– dell’erario, del traffico e del Golfo²⁶.

Tale diversione dei traffici si era manifestata fin dal 1570 attraverso la via di Duino, un piccolo centro doganale del litorale triestino, da dove partivano modesti carichi di ferro tedesco, che veniva poi scambiato con le materie prime del “sottovento”. Da questa prima emergenza, nacque la decisione veneziana di concedere l’agevolazione del “transito” alle “ferrarezze”²⁷.

Nel Settecento, però, questo non poteva bastare: la politica asburgica in Adriatico si faceva sempre più aggressiva, acuendo i motivi di turbamento della piazza veneziana e destando crescenti preoccupazioni nel governo della Serenissima, tanto da indurlo a non irrigidirsi di fronte alle pressanti richieste, provenienti dal ceto mercantile, di ulteriori agevolazioni fiscali, di regole più flessibili e di estensione del concetto stesso di “sottovento” al Ponente e alle “terre aliene”.

Così, venne uniformato il dazio del ferro lavorato a quello del ferro grezzo, commisurandolo alla libbra grossa invece che a quella sottile; si autorizzarono le spedizioni in regime di transito anche sulle malfamate “barche corriere”; si estese, infine, il trattamento doganale privilegiato anche alle esportazioni verso i centri dell’entroterra italiano (ora legalmente raggiungibili tramite corriere).

Nel primo biennio di sperimentazione (1713-14)²⁸, il provvedimento di equiparazione del ferro lavorato a quello grezzo fece registrare, rispetto al biennio precedente, un *boom* delle esportazioni complessive (da circa 3 milioni di libbre grosse ad oltre 6 milioni). Nei due anni successivi (1715-16), si ebbe un assestamento della crescita su livelli più contenuti, ma sempre relativamente elevati (circa

25. ASV. *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., b. 183, Scrittura 27 settembre 1715.

26. Dove Golfo Sta per Simgnoria dell’Adriatico. *Ivi*, Scrittura 14 luglio 1710.

27. *Ibidem*.

28. *Ivi*, Decreto 8 aprile 1713.

4 milioni e mezzo di libbre grosse, 50% in più rispetto al biennio 1711-12)²⁹.

Diverso il discorso per le entrate fiscali, che calarono non tanto per la variazione dell'unità di misura –diminuzione più che compensata dal maggiore flusso di spedizioni–, quanto per l'unificazione al livello più basso della stessa aliquota doganale (da 9 a 3 lire il miano³⁰ anche per il ferro lavorato). L'andamento del dazio di “transito” delle ferrarezze nel primo Settecento mostra comunque una tendenza negativa che precede la riforma del 1713 e che sembra avvalorarne l'opportunità (l'ulteriore caduta dei due bienni successivi si spiega invece con le nuove basi di calcolo dell'imposta)³¹:

anni	quantità spedite (in libbre grosse)	dazio (in ducati v.c.)
1704-05	—	6.390
1708-09	—	5.645
1711-12	tre milioni	4.839
1713-14	sei milioni	3.008
1715-16	quattro milioni e mezzo	2.137

Alla ripresa del “transito” (in volume di traffico) non poteva non aver contribuito, nel 1708, l'ammissibilità delle spedizioni tramite corriere, vanamente osteggiata dai conduttori dei dazi, secondo i quali le “barche corriere”, con la loro “facilità e sollecitudine” avrebbero finito per “deviare le sostanze dei dazi entrata et uscita”, trasferendole al “transito, ch'è quasi tutto esenzione”³². Pur senza avvalorare queste critiche, dettate da interessi particolaristici, bisogna riconoscere che, con l'uso dei servizi postali per l'invio di merci in regime fiscale privilegiato verso i centri interni della Penisola, si entrava in una sfera che non era più quella del “sottovento” comunque inteso, ma semmai delle “terre aliene” (non si accennava più, come destinazione, alle “fiere da mar”, bensì alle “fiere d'Italia”)³³.

In realtà, l'unico spazio commerciale a rimanere espressamente escluso dai Capitoli del 1707 era quel continuum che andava dal “sopravento” adriatico fino al

29. ASV. *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., b. 185, Nota delle Ferrarezze grezze e lavorate spedite per Transito sottovento e terre aliene in anni sei (15 maggio 1711-14 maggio 1717).

30. Il miano era pari a mille libbre.

31. Nostre elaborazioni su dati rilevati in: ASV. *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., b. 183, Scrittura 27 settembre 1715 e b. 185, Scrittura 14 luglio 1710.

32. ASV. *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., b. 183, Scrittura del governatore del dazio di uscita in materia del dazio di transito, 14 novembre 1713.

33. ASV. *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., b. 185, Terminazione 7 giugno 1717.

Levante, inclusi i domini marittimi della Repubblica (oltreché, naturalmente, quelli terrestri e la stessa capitale)³⁴. La concezione di un “sottovento” esteso fino alle coste atlantiche dell’Europa si era ormai imposta nell’ambito della politica commerciale veneziana come parziale surrogato di una liberalizzazione doganale che la Serenissima non era disposta a concedere direttamente, apertamente e completamente.

Questa scelta comportava, nell’immediato, minori entrate fiscali. Ma –ripetevano all’unisono gli operatori della piazza e le magistrature economiche–, importante non era l’utile del “transito”, bensì quello dei “ritratti”. Il sacrificio del primo era la condizione del successo del secondo, in vista degli interessi più generali dell’economia veneziana, sia pubblica che privata. A questo ruolo veniva reso il dovuto omaggio: *il negozio delle ferrarezze è uno dei capi più considerabili del traffico di questa città, per esser sempre stato una calamita de merci, permute, dazi e corrispondenze*³⁵.

All’inizio del XVIII secolo, ormai, il problema del “sottovento” veniva a coincidere con il traffico delle “ferrarezze”. Da fornitore di derrate agricole per la sussistenza di una città in crescita politica, economica e demografica, da mercato di sbocco delle sue produzioni nazionali e di riesportazione delle merci d’oltralpe, il “sottovento” era via via diventato, con il rinserrarsi dei traffici veneziani nell’Adriatico, con il delinearsi in seno ad esso della concorrenza dei porti franchi e con lo sviluppo agricolo della terraferma veneta, uno degli ultimi capisaldi, forse il maggiore, di ciò che restava del commercio della Serenissima. Il “negoziò” del ferro costituiva materia e strumento di questa vocazione emporiale, perché da esso dipendevano i carichi di ritorno (i “ritratti”) dalle “fiere da mar dalla banda sottovento”.

34. ASV. *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., b. 183, Capitoli 3 febbraio 1707.

35. ASV. *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., b. 185, Scrittura dei Deputati al Commercio e dei Cinque Savi alla Mercanzia, 24 settembre 1717.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

«ΥΠΗΝΕΜΗ ΖΩΝΗ». ΤΟ ΒΕΝΕΤΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΜΕ ΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΑΚΤΗ ΤΗΣ ΜΕΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΩ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

Η βάση της εμπορικής ισχύος της Γαληνότατης, όχι λιγότερο από την πολιτική και τη στρατιωτική ισχύ, εδραιωνόταν στον έλεγχο της Αδριατικής, όπου οι εμπορικές της δραστηριότητες διεξάγονταν με πυκνότητα και συνέχεια αρκετά μεγαλύτερες απ' ότι εκείνες που γίνονταν σε περισσότερο μακρινές περιοχές. Διαφορετικά από την ανατολική ακτή, όπου οι στρατηγικές απαιτήσεις την οδήγησαν να εγκαθιδρύσει μια άμεση κυριαρχία, στη δυτική – στη λεγόμενη «υπήνεμη ζώνη» (sottovento) – η Βενετία περιορίστηκε να ασκήσει έμμεσο έλεγχο μέσω διμερών συμφωνιών που ενσωμάτωναν τα ναυτικά κέντρα της κεντρικής και νότιας Ιταλίας στη δική της σφαίρα επιρροής.

Αυτά τα κέντρα ήταν συνδεμένα μεταξύ τους με ένα μικρό εμπόριο ακτοπλοΐας, που μόλις ανταποκρινόταν στην έλλειψη χερσαίων οδών επικοινωνίας. Αποκομμένα από τις μεγάλες μεσογειακές γραμμές, χρησιμοποιήθηκαν ως τόποι προμήθειας αγροτικών προϊόντων για τη βενετική αγορά και εισαγωγής ειδών μεταποίησης (υφάσματα, υαλικά, σιδηρουργικά).

Στη φάση της παρακμής, μπροστά στην αναπόφευκτη αναπροσαρμογή του διεθνούς οικονομικού της ρόλου, η Βενετία επιχείρησε να υπερασπιστεί τον αδριατικό εμπορικό χώρο, που τον απειλούσαν τα «ελεύθερα λιμάνια» της Αγκώνας και της Τεργέστης, εγκαθιδρύοντας ένα προνομιακό τελωνειακό σύστημα: τη «υπήνεμη διαμετακόμιση» (transito sottevento). Η λογική που ήθελε τη δημιουργία του νέου τελωνείου ήταν εκείνη που ευνοούσε τη διοχέτευση προς το λιμάνι της Βενετίας και από εκεί προς τους απώτερους προορισμούς της «υπήνεμης ζώνης» των προερχόμενων από τη Γερμανία και από τη βενετική ενδοχώρα εμπορευμάτων, που απειλούσαν ότι θα έπαιρναν δρόμους περισσότερο ανταγωνιστικούς.

Χάρη στις απαλλαγές που προβλέπονταν από το νέο τελωνειακό καθεστώς, αυτά τα εμπορεύματα και κυρίως τα «σιδηρουργικά» (ferrarezze) της Καρινθίας συνέχισαν να τροφοδοτούν ένα αρκετά σημαντικό εμπόριο με τις ιταλικές περιοχές της κεντρικής και νότιας ζώνης της Αδριατικής. Οι βενετικές επανεξαγωγές δημιουργούσαν «φορτία επιστροφής» όχι πια αναγκαία για τη διαβίωση, αφού αυτή, τον 18ο αιώνα, εξασφαλίζοταν με τη γεωργική ανάπτυξη της ενδοχώρας, αλλά ωστόσο πάντοτε πολύτιμα για τη διατήρηση του χαρακτήρα της πόλης ως εμπορικού κέντρου.

M. COSTANTINI