



Oltre la frammentazione: spazi fiscali ed economici nell'Italia tardomedievale: Introduzione

Maria Ausiliatrice Ginatempo

In una rassegna di studi realizzata nel 2015 per un convegno spagnolo (i cui atti non hanno visto la luce), in seguito aggiornata per un workshop italo-francese del 2019 (ora finalmente in stampa¹), constatavo un po' tristemente che gli studi di storia della fiscalità, delle finanze e del debito pubblico erano praticamente spariti dall'agenda storiografica italiana (in particolare quanto alla storia dello *State Building*), a favore di temi, di taglio prevalentemente istituzionale, socio-culturale o giuridico, in cui l'interesse verso i sistemi fiscali visti nel loro complesso o quello verso i dispositivi di finanziamento del deficit erano del tutto assenti o apparivano solo tangenzialmente, ad esempio nel contesto degli studi sulle varie forme e livelli di cittadinanza, sui processi di inclusione/esclusione all'interno delle società urbane d'età comunale, oppure sulla costruzione e legittimazione del diritto d'imposta dei comuni cittadini dell'Italia centro-nord nel XII-primissimo XIII secolo.² Salvata qualche eccezione (come Marta Gravela), avvertivo un forte contrasto con quanto viceversa è accaduto negli ultimi venti o trent'anni in altre storiografie europee, in particolare in penisola iberica, dove gli studi sul tema sono letteralmente decollati.

Gli ultimissimi anni hanno però fortunatamente smentito queste mie constatazioni e i pronostici che ne seguivano, perché sono venuti alla luce alcuni giovani e valenti studiosi che hanno ricominciato a occuparsi di fiscalità e finanze pubbliche, con grinta, passione e determinazione, insieme ai pochissimi delle generazioni subito precedenti.³ E che hanno ripreso ad occuparsi di un tema prismatico e

¹ Ginatempo, "More on debt "before debt"".

² Penso soprattutto ai lavori di Menzinger e Vallerani, nonché di Todeschini, per esempio: Vallerani, *Fiscalità e cittadinanza*; Menzinger, *Cittadinanze medievali*; Menzinger e Conte, *Summa Trium Librorum*, Todeschini, *Cittadinanza e disuguaglianze economiche*. Si vedano inoltre: Pia, *Credito e cittadinanza*; Gamberini, "Aequalitas". Fanno eccezione a questo quadro, per un approccio più globale ai problemi della fiscalità, le approfondite ricerche di Marta Gravela per Torino, tra le quali si veda da ultimo: Gravela, "Un mercato esclusivo", e quelle di Paolo Gabriele Nobili, da ultimo: Nobili, *Alle origini della città*. Vanno ricordati anche Paolo Buffo e Armand Jamme per i loro studi con *focus* sui sistemi documentari e contabili. Maggiori riferimenti nella mia rassegna: Ginatempo, "More on debt "before debt"". Si vedano anche: Varanini, "Ricerche"; Grohmann, "La fiscalità", 11-12.

³ Oltre che Davide Morra e Tommaso Vidal (e Marta Gravela, Paolo Buffo e Armande Jamme di una generazione appena precedente, di cui alla nota 2) vanno ricordati almeno Clément Carnielli, Marco Conti, Umberto Maria Del Mastro, Flavia Negro, Carlo Ludovico Severgnini, Giulia Spallacci e Giulia Vendittelli (per i necessari riferimenti si veda la rassegna di cui nota 1) nonché studiosi come Francesco Ammannati, Matteo Di

multiforme come questo, con il *focus* su problemi cruciali e globalizzanti, quali l'impatto economico e sociale delle politiche fiscali (e della spesa pubblica e dei suoi sistemi di finanziamento), oppure il ruolo dello stato e dei poteri locali nella redistribuzione della ricchezza (e del prestigio e dei vantaggi connessi alla fiscalità e alla sua gestione) o nel favorire o deprimere la crescita economica, per meglio dire nel modellare le strutture e i flussi dello scambio (commerciale e no), la geoeconomia, i processi di integrazione e specializzazione produttiva e anche, non ultimi, l'ampiezza e articolazione delle disuguaglianze e le opportunità e i percorsi di mobilità sociale.

Davide Morra e Tommaso Vidal, autori degli articoli che ho il piacere di introdurre qui, occupano in questa nuova e promettente ondata di studi una posizione di rilievo, anche perché stanno affrontando, qui e in altri articoli da poco pubblicati⁴, aspetti e problemi della fiscalità poco o pochissimo sondati fino ad oggi, sia negli studi più risalenti, che in quelli recenti che ricordavo sopra a proposito di cittadinanza, dinamiche di esclusione o legittimazione dell'imposta. Si stanno occupando, cioè, di imposte indirette (in particolare di quelle doganali) e di aspetti della fiscalità se è possibile ancora più ostici e difficili da ricostruire e interpretare degli altri fin qui meglio studiati. Anche se la potenziale importanza della fiscalità indiretta e gli effetti economici e sociali delle imposte doganali e di consumo sono stati più volte riconosciuti (e talvolta anche sopravvalutati, un po' a priori), la maggiore attenzione degli studiosi, salvo rare e illustri eccezioni⁵, è stata riservata finora ai tributi e imposte dirette e, ancora di più, ai sistemi di accertamento della ricchezza approntati un po' ovunque sin dal secondo XII secolo al fine di ripartire su base reale carichi fiscali e spese tra i contribuenti. Questo sia perché, ora come un tempo (nella feconda stagione di studi tra anni Cinquanta e Ottanta del secolo scorso), stimolo potente è stato l'interesse a capire limiti e rappresentatività, o più in generale come funzionavano le fonti fiscali (estimi, catasti, ruoli...) utili a studiare la demografia, i paesaggi agrari, la distribuzione della proprietà fondiaria e della ricchezza, la diversificazione sociale in città e in campagna, nonché vari altri temi di storia economica e sociale (disuguaglianze comprese); sia perché spesso si è dimenticato o trascurato il fatto, per altro ben noto anche se non indagato in dettaglio, che le imposte dirette erano soltanto una delle componenti dei sistemi fiscali e delle finanze cittadine e non necessariamente la più importante. Talora (come nella maggior parte dei comuni cittadini nel XII e primo XIII secolo, a meno che non avessero rendite particolarmente ricche dai patrimoni comunali come Perugia, o non fossero porti di primaria importanza o potenze del mare come Genova e Venezia), il gettito delle imposte dirette, per lo più straordinarie e usate solo in situazioni di emergenza, era effettivamente determinante, o comunque prevalente rispetto alle altre entrate, in un quadro di spesa pubblica ancora molto modesta. In molti casi, però, e ciò vale soprattutto dal secondo-tardo Duecento, cioè da quando si ebbe quasi ovunque un intenso sviluppo delle imposte indirette (e

Tullio e altri che si sono mossi per lo più nel contesto del progetto ERC sulle disuguaglianze (EINITE), di cui si veda per esempio Alfani, "Economic Inequality".

⁴ Morra, "L'onore e le gabelle"; Morra, "Vivere per gabelle"; Vidal, "La podesteria"; Vidal, "Specializzazione".

⁵ Si veda almeno De La Roncière, *Florence*.

delle spese militari), il ruolo della fiscalità diretta diventò quasi certamente minoritario, almeno in città (diversa l'evoluzione dei crescenti carichi diretti e paradiretti sulle campagne), a dispetto dello scottante impatto politico-sociale dei sistemi di ripartizione, delle dinamiche di inclusione/esclusione connesse alla contribuzione collettiva a oneri e spese e della sorda conflittualità (e tenace renitenza) che le dirette potevano generare.

Vidal e Morra, ciascuno con modalità e approcci differenti (il primo con istanze teoriche più forti e urgenti, il secondo con discussioni storiografiche più snelle e parti descrittive più importanti, molto utili), affrontano invece e con un dettaglio finora raramente raggiunto, proprio i problemi della fiscalità indiretta, e in particolare, tra i tanti e multiformi risvolti di essa, quelli connessi all'impatto sull'economia di dazi, pedaggi e altri prelievi (statuali, signorili o municipali che fossero) su transiti, scambi, mercati e transazioni mercantili. Impatto molto spesso evocato in storia dell'economia, ma solo genericamente e con giudizi per lo più negativi (in termini di barriere doganali causa di alti costi di transazione, segnale di assenza di coordinazione statale degli interessi particolari e freno a una crescita smithiana, per molti autori l'unica possibile, quella *market-led* per intendersi, basata cioè su specializzazioni produttive e integrazione commerciale), senza in pratica essere mai davvero approfondito e concretamente descritto nei suoi complessi funzionamenti e esiti.

I due autori cercano finalmente di fare ciò, relativamente a due casi di studio ben provvisti di fonti (le Alpi Giulie e la Puglia centrale, intorno a Barletta, siamo come si vede fuori dall'Italia comunale e post-comunale) e partendo da un'idea e un'ipotesi comune, abbastanza controcorrente: non sempre e non necessariamente la frammentazione giurisdizionale e fiscale ha l'effetto di impedire la creazione di spazi economici integrati di diversa scala e morfologia, anzi talvolta la può stimolare o persino indurre, favorendo specializzazioni produttive e professionali complementari, dando luogo a inedite posizioni di vantaggio comparativo e, aggiungo io, facendo emergere quelle che Stephan Epstein chiamava "zone speciali di sviluppo" o "paradossi dei mercati di antico regime"⁶. E occorre dunque studiare, "sul campo"⁷ e senza giudizi precostituiti (di stampo neoliberalista o neoistituzionalista che siano), le politiche doganali messe in opera, non sempre consapevolmente, tanto dagli stati quanto, più ancora, dall'azione politica intrecciata delle diverse *agencies* locali in un complicato, a volte difficilmente decifrabile, intarsio di negoziazioni relative a: diritti di imposta (talvolta concessi dall'alto, talvolta procedenti dal basso e da consuetudini più o meno radicate o abilmente rivendicate come tali, talvolta sovrapposti o condivisi, quasi sempre concorrenti); privilegi di esenzione o riduzione tariffaria (anch'essi talora risalenti e consolidati, a volte concessi, temporaneamente o stabilmente, da questa o quella autorità, anche locale); nonché accordi bilaterali orizzontali, ad esempio di reciproca desistenza daziaria, condivisione di vantaggi comparativi tra più centri, etc. L'intento, esplicitamente dichiarato e motivato, è insomma di analizzare a fondo, utilizzando principalmente la ricca, ricchissima messe di informazioni offerta dalle fonti doganali (a volte ingannevoli, come tutte le fonti, anch'esse da studiare a fondo soprattutto nei loro silenzi e "cecità", così Morra), il ruolo della

⁶ EPSTEIN, "Strutture di mercato", 102-104; Epstein, *Freedom and growth*, 151-155.

⁷ Petralia, "I centri minori", 20.

fiscalità indiretta non solo per sostenere le finanze pubbliche, coprire le spese, finanziare i deficit e redistribuire ricchezza all'interno dei sistemi di prelievo/erogazione di cui facevano parte (che sarebbe già tanto), ma anche e soprattutto nel definire e plasmare gli spazi economici e le reti di connettività⁸ che univano aree di diversa scala, diversa vocazione e diverso posizionamento geoeconomico. Che è come dire: studiare i processi di integrazione con occhio nuovo, liberandosi dagli schemi teleologici e dai dogmi economicistici dominanti (ad esempio quanto alla "naturalità" e "necessità" dello sviluppo capitalistico come unico o migliore dei mondi possibili).

Vidal propone a tal scopo di ripensare completamente il vecchio e ambiguo concetto di "regione economica"⁹, molto dibattuto ma mai del tutto definito in storiografia e troppo spesso applicato convenzionalmente a regioni o subregioni "storiche" dai confini abbastanza indistinti, o, peggio, dati per scontati sulla base di una coincidenza, altrettanto presupposta, con spazi geopolitici (o anche solo amministrativi) maggiori e minori, nonché, aggiungerei (e lo fa anche Morra), di una pretesa territorialità, compattezza e pervasività delle giurisdizioni, dei poteri e delle politiche fiscali e economiche anch'essa nient'affatto scontata, anzi continuamente rinegoziata dagli attori in gioco, frutto di rappresentazioni più o meno performanti e vincenti piuttosto che di pratiche condivise e effettivamente in opera, comunque in costante trasformazione.¹⁰ E propone di utilizzare invece, come strumento euristico per indagare concretamente il tema che ci interessa, la nozione socio-antropologica di "infrastrutture" (e quelle conseguenti di "regioni infrastrutturali", "reti infrastrutturali", etc.), intese non solo come elementi fisici che punteggiano e connotano il territorio, ma anche e soprattutto come il complesso di fattori (sociali, politici, economici...) che producevano l'uso, la rilevanza e lo sviluppo (o la decadenza) di strade, vie d'acqua, ponti, porti, fondaci, valichi e chiuse, luoghi di sosta, ospitalità, mercato, etc., e modellavano i flussi di uomini e merci su di esse, più in generale i sistemi di scambi che connettevano aree diverse e complementari e generavano spazi più o meno integrati. Uno di questi fattori, nient'affatto secondario nell'ipotesi dell'autore, era per l'appunto la fiscalità, o meglio le varie forme di tassazione dei transiti e degli scambi praticate a livello statale, signorile o comunitativo (spesso con la solida giustificazione di finanziare i costi di manutenzione e potenziamento delle infrastrutture fisiche), nonché gli altri corrispettivi per servizi essenziali (come trasporti, ospitalità, fornitura di foraggi e assistenza per le cavalcature, etc.) dovuti a singoli individui o a consorzi, privati o semiprivati, di operatori.¹¹

⁸ Si tratta di termini oggi decisamente di moda in Italia, ma senz'altro utili. Si veda lo stesso Vidal, "Specializzazione" o il suo contributo qui per i necessari riferimenti ai progetti e ai molti lavori sul tema elaborati negli ultimi anni. Richiamo qui solo il PRIN Loc-Glob, coordinato da Riccardo Rao: www.loc-glob.unibg.it (consultato il 30/10/2023); e i volumi: Figliuolo, *Centri di produzione*; Figliuolo, *Guardando a Venezia*. Si veda inoltre: Wickham, "Prima della crescita", Wickham, *The Donkey and the Boat*, in particolare alle pagine 11-23 e 663-688.

⁹ Così già, sin dal titolo, in Vidal, "Specializzazione", dove un'ampia disamina critica dei dibattiti in merito che completa quella nel presente contributo. Esamina la questione anche Morra nel contributo qui presente.

¹⁰ Si possono vedere in merito, tra i molti studi e intense riflessioni prodotti soprattutto nel decennio 2000-2010, ad esempio: Gamberini, "La territorialità"; Senatore, *Una città*.

¹¹ Per le Alpi centrali si veda: Mainoni, "La "reva"".

Per verificare in concreto tale ipotesi e l'impatto reale di qualcosa che appare a dir poco riduttivo definire soltanto in termini di "costi di transazione" (con i relativi *a priori* e giudizi negativi), Vidal prende in esame l'interessante caso di studio delle Alpi Giulie (con particolare riferimento alle dogane di Gemona e Venzona e al diritto di *niederlech* conteso tra le due¹²), area cerniera, grazie anche a uno tra i passi più accessibili dell'intero arco alpino, tra i traffici veneto-friulani e le zone transalpine germanofone, più in generale tra le correnti di scambio, in vorticoso sviluppo durante il Duecento, tra Venezia (e l'Adriatico) e l'Europa centrale. Si trattava di un'area connotata, nonostante lo sviluppo di ampie istanze statuali come il Patriarcato di Aquileia, Venezia dopo il 1420, i conti di Gorizia e gli Asburgo, da una forte e persistente frammentazione giurisdizionale, in cui un ruolo di rilievo occupavano i vescovi di Bamberg (che controllavano un'area chiave per i passaggi alpini come la Val Canale) e di Salisburgo (su aree ricche di risorse minerarie, presenti anche e soprattutto nei domini asburgici). Cosa che tuttavia non impedì affatto il vivace sviluppo o anche decollo, a fianco delle attività legate ai transiti tipiche delle aree montane, di complesse produzioni siderurgiche per l'esportazione, non solo quanto a materie prime e semilavorati che venivano per lo più da Nord, ma anche quanto a prodotti finiti. Come non lo impedì l'imposizione di prelievi doganali a valichi, *chiuse* e principali luoghi di sosta e di mercato, da parte del Patriarca, senz'altro in prima linea nello sfruttare il decollo dei traffici verso l'Europa centrale, degli altri stati o signorie "di passo", nonché di alcune autorità municipali.

Si trattava di produzioni manifatturiere basate sull'integrazione di spazi diversamente specializzati (quelli transalpini nell'estrazione dei metalli, quelli, oggi friulani, della Val Canale sulla produzione di manufatti), su capitali per larga parte friulani e cittadini (specie di Gemona e Udine, ma compaiono anche operatori locali in partnership con i mercanti-imprenditori "forestieri" e anche Venzona gioca un suo ruolo) e su un sistema di trasporti locali, peculiarmente segmentato ma efficace. Era affidato per la maggior parte a trasportatori occasionali (montanari con attività plurime, a seconda delle stagioni), ma non mancava di operatori specializzati, ben professionalizzati e dal profilo anche imprenditoriale (presenti soprattutto nei centri dove le manifatture siderurgiche viceversa non si erano affermate); si articolava in reti di relazioni personali interne alle diverse giurisdizioni (ad esempio tra gli operatori veneti e friulani con i trasportatori del versante sud, o tra i mercanti e i conduttori salisburghesi, o all'interno delle aree chiave controllate dal vescovo di Bamberg); e appare capace di gestire e superare le difficoltà dei percorsi montani (qui per altro meno dure che in molti altri tratti dell'arco alpino, anche d'inverno, semmai ci si doveva fermare a primavera) e persino di trarre vantaggio e stimolo dai condizionamenti imposti dalle varie forme di tassazione e dagli interventi politico-economici tentati da grandi e piccole unità geopolitiche.

A queste produzioni siderurgiche e ai relativi flussi di scambio ancora una volta appare riduttivo applicare schemi astratti, come ad esempio quelli relativi alla cosiddetta "protoindustria", che giustamente Vidal appena nomina e in maniera critica, anche se c'è

¹² In un articolo precedente l'autore aveva preso in esame, con metodologie simili, il caso altrettanto interessante della dogana veneta di Conegliano: Vidal, "Specializzazione". Ora i due casi possono essere utilmente affiancati e comparati.

l'elemento della manodopera montana a basso costo (a me sembra semmai forse meno lontano dalla realtà il modello ben noto della "manifattura disseminata" o *Verlagssystem*). Bisogna comunque tenere presente che a tali produzioni e scambi si affiancavano varie altre correnti di traffico, non soltanto a lunga o lunghissima distanza tra l'Adriatico e l'Europa centrale, ma anche a media e a breve, ad esempio per i consumi delle valli stesse, o più in generale quanto ai flussi di olio, vino e tessili di bassa qualità da Sud a Nord e quelli di bestiame e materie prime da Nord a Sud. Traffici che ci parlano di una zona nient'affatto marginale e non solo perché attraversata, più o meno passivamente, da grandi commerci internazionali eterodiretti, ma perché attiva e ben connessa anche al suo interno e con le regioni immediatamente limitrofe, in una molteplicità di spazi economici (o se si preferisce "infrastrutturali") di diversa scala, tutti importanti.

Vidal arriva delinearne ciò, con un percorso convincente che, dopo le premesse teoriche e storiografiche, inizia con una rigorosa revisione del processo di abile costruzione e appropriazione del diritto di *niederlech* da parte della città friulana di Gemona, centro tradizionalmente dotato di vantaggi esclusivi all'interno del Patriarcato di Aquileia (il diritto consisteva nella sosta obbligatoria con scarico delle merci, imposizione di un prelievo su cui la città durante il Trecento riuscì a mettere le mani, e successivo sdoganamento tramite il rilascio di documenti da presentare alle altre dogane patriarchine, come quella di Chiusaforte); e prosegue ricostruendo le dinamiche con cui il centro concorrente di Venzone (a lungo enclave signorile o principesca in pieno territorio patriarchino, inglobata dal 1365) riuscì a scardinare il monopolio e la centralità gemonese, porsi come percorso alternativo e condividere i vantaggi comparativi determinati dal *niederlech* stesso, dalle altre imposte e dalla complessiva politica economica del Patriarca e delle altre autorità della zona (in particolare gli Asburgo). L'analisi si sviluppa poi trattando i ricchi dati su operatori economici (forestieri), merci e trasportatori desumibili da un registro doganale del 1426-27 con strumenti metodologicamente avanzati come i GIS (*Geographic Informations Systems*) e le SNA (*Social Networks Analysis*) e soprattutto incrociandoli con quanto desumibile da altre tipologie di fonti, soprattutto normative e giudiziarie, e con studi basati anche su importanti fonti notarili.

Le sue conclusioni rispondono soprattutto alle istanze teoriche avanzate in apertura: la frammentazione fiscale e giurisdizionale non costituisce necessariamente un ostacolo o un freno; le specializzazioni nell'organizzazione produttiva siderurgica e i servizi di trasporto si sviluppano comunque, compensando i presunti costi di transazione (che erano tali per i mercanti forestieri e i grandi commerci, ma si traducevano in vantaggi per i locali e le élites friulane e transalpine) con un complesso sistema di esenzioni e di reti personali e politiche; e più in generale si può ribadire l'utilità euristica di pensare la fiscalità indiretta come parte integrante del concetto globalizzante di "infrastrutture". A quest'ultimo proposito, aggiungerei che è utile, anzi assolutamente indispensabile, pensare la fiscalità indiretta come elemento essenziale *embedded* in questa o altre nozioni globalizzanti (basta sapere di che cosa stiamo parlando), perché essa alla fin fine non è che una faccia della medaglia (l'altra è il groviglio inestricabile di esenzioni, riduzioni, privilegi e accordi bilaterali) del complessivo

processo di redistribuzione dei vantaggi comparativi tipico degli stati e mercati d'antico regime e di un'integrazione economica, o se si preferisce una connettività a breve e a lunga distanza, che procede sì, ma a chiazze, per segmenti di diversa morfologia e per spazi complessi, tutti da studiare (e cartografare).

Morra arriva a conclusioni non dissimili, compiendo però, come già dicevo, un percorso in parte diverso (meno teorico, più descrittivo e più decisamente ancorato alla natura delle fonti disponibili e alle loro potenzialità e limiti) e raggiungendo dei risultati importanti anche per un'altra questione cruciale: quello che le fonti, nella fattispecie quelle doganali, *non* ci dicono e dobbiamo indovinare dai riverberi ai margini o individuare con altre tipologie di testimonianze. L'autore inizia con una rapida e essenziale disamina degli approcci storiografici sull'impatto della fiscalità (indiretta) e sul ruolo dello stato nei processi di integrazione economica a diverse scale (siamo nel Regno di Napoli di età aragonese, in un contesto statale relativamente vasto, in cui le "dirette" erano prevalenti a livello centrale, ma non a livello municipale, almeno in più casi); nonché, soprattutto, dei problemi relativi all'uso convenzionale della nozione di "regioni economiche", cruciale per qualcuno¹³ alla fin fine solo per ribadire, per lo più a priori (cioè sulla base di assunti teorici neoliberisti e neoistituzionalisti che saggiamente Morra evita di discutere), che lo sviluppo degli scambi a lunga distanza, nel bene e nel male (e per molti studiosi del passato si è trattato di un fattore pregiudizialmente negativo, causa del sottosviluppo meridionale), non è così importante rispetto alla crescita della connettività locale e regionale. Dichiarata la sua propensione a sottolineare invece la natura segmentata (ma non necessariamente regressiva) dei processi di integrazione e delle giurisdizioni, i limiti delle azioni dello stato (anche qui, dove pure esisteva una monarchia con ambizioni centralizzatrici su aree piuttosto vaste) e il ruolo dei soggetti politici "minori", Morra delinea in modo convincente prima le peculiarità degli spazi economici e geopolitici che facevano capo alle città del Regno, poi il funzionamento delle dogane regie, più in generale l'intarsio, nient'affatto scontato, tra le imposte regie e quelle concesse, o consuetudinariamente in mano ad altri titolari di diritti di imposta, tra cui in particolare le *universitates*. Quegli organismi municipali, cioè, che tra Tre e Quattrocento, in molti casi, guadagnarono importanti margini di autogoverno fiscale (oltre che esenzioni, privilegi e vantaggi), non solo quanto alla ripartizione dei tributi imposti dalla Corona, ma anche quanto all'imposizione di gabelle, cioè in sostanza imposte di consumo sui *cives* e prelievi doganali richiesti prevalentemente ai non *cives*.¹⁴

Quanto al primo punto Morra chiarisce – se ce ne fosse ancora bisogno, ma la cosa resta tuttora molto importante, per evitare equivoci nel confronto con l'Italia post-comunale – che i "territori", cioè gli spazi politici (o piuttosto amministrativi) che facevano capo alle città del Regno non erano giurisdizioni in mano alla città stessa (così forse solo nel caso dell'Aquila), ma piuttosto circoscrizioni eterodirette affidate a ufficiali regi (anche se i cittadini potevano

¹³ Soprattutto Sakellariou, *Southern Italy* (si vedano anche le osservazioni in merito in: Tognetti, "L'economia del Regno"), la quale però ha assunto posizioni decisamente più sfumate in Sakellariou, "Amalfi e la Costiera"; Sakellariou, "Regional Trade".

¹⁴ Su ciò valgano anche e soprattutto gli articoli precedenti di Morra: Morra, "L'onore e le gabelle"; Morra, "Vivere per gabelle".

appaltare la riscossione di certi tributi o proventi), punteggiate di centri a diversa configurazione insediativa non infrequentemente ammessi alla *civilitas* (o almeno ad alcune esenzioni e privilegi dei cittadini, relativi, tra l'altro, alle stesse imposte doganali, regie o municipali che fossero) e intarsiate da giurisdizioni sovrapposte, in una "territorialità incompiuta"¹⁵, tale anche altrove, ma qui parallela a poteri piuttosto scarsi, da parte degli organismi cittadini, di imporre agli abitanti dei territori (tantomeno ai signori) svantaggi nella ripartizione dei carichi e soprattutto nel concentrare coercitivamente in città i principali flussi di scambio o scoraggiare certe attività, a scapito di centri e mercati concorrenti. In altre parole, la centralità dei poli cittadini aveva qui, a differenza di quanto avveniva per molte città del centro-nord rispetto ai loro contadi o distretti, una natura più squisitamente economica, mossa ad esempio dalla convenienza di trattare i propri affari e piazzare le proprie merci nei mercati urbani, oppure legata alla geografia delle concessioni regie di privilegio, cioè ai vantaggi comparativi per altro spesso condivisi tra i cittadini e gli abitanti di altri centri dentro e fuori i loro "territori", oppure all'esistenza di patti tra più città di una stessa "regione".

Il caso studio di Barletta permette poi di approfondire in maggiore dettaglio tutto ciò (ad esempio quanto all'obbligo di depositare nelle fosse cittadine parte dei cereali condotti in città, non accompagnato però dall'obbligo di servirsi esclusivamente di quel mercato). Mentre quanto al secondo punto, cioè al funzionamento delle dogane regie e delle molte, disparate imposte che vi convergevano, giustapponendosi a quelle municipali (come quella barlettana, detta della *Giumella*, che gravava l'entrata e l'uscita in città del grano e altri cereali, per gran parte destinati poi all'esportazione e che fruttava gettiti molto, molto redditizi, quasi tre volte più alti di quelli della dogana regia, a fianco di altre gabelle per un totale di addirittura cinque volte quest'ultima), Morra ci offre una lucida ricostruzione apparentemente di noioso dettaglio, ma in realtà assolutamente indispensabile per capire di che cosa stiamo parlando e, più ancora, la rappresentatività e i silenzi dei registri delle dogane regie in Puglia, in particolare quello di Barletta del 1483-84, che è poi l'oggetto principale della ricerca. Tanto più che la storiografia sulla fiscalità indiretta del Regno di Napoli, nonostante i validi contributi di studiosi come Serena Morelli o Roberto Delle Donne, lascia ancora piuttosto a desiderare.¹⁶

Morra utilizza al proposito soprattutto la trattatistica giuridica (per lo più tarda, cioè cinque-seicentesca, ma in parte anche risalente al tardo medioevo) applicando una cauta lettura regressiva che, al netto di possibili distorsioni prospettiche e incrociata con varie altre fonti, consente di comprendere cosa si cela dietro alle molte voci di entrata (*ius platee* o *dogane*, *fundaci*, *empcionis*, *vendicionis*, *estracionis*, *exiturae*, etc.) elencate nel registro doganale di Barletta e in vari altri pugliesi (Trani, Molfetta, Giovinazzo, Manfredonia e altri, tutti di tardo

¹⁵ Senatore, *Una città*, vol. 1, 40.

¹⁶Di Serena Morelli si vedano le voci *Adoa*, *Dohana*, *Exitura*, *Fondaco*, *Passagium*, *Plateaticum*, *Statera* nel *Glosario Crítico de Fiscalidad Medieval* <https://www.imf.csic.es/index.php/fuentes-documentales/fuentes-documentales-gcfm> (al momento non accessibile per problemi informatici); Morelli, "Note sulla fiscalità"; Morelli, "Pratiche di tradizione angioina" e da ultimo: Morelli, Silvestri, "Kingdoms of Sicily". Delle Donne, *Burocrazia e fisco* (in particolare alle pagine 90-110).

Quattrocento) o menzionate in altre fonti; come si articolava il controllo fiscale, la riscossione e lo sdoganamento (alle porte cittadine, alla casa della Dogana, in altri luoghi del Regno...); e soprattutto quali merci e quali operatori sfuggivano alle registrazioni o vi comparivano solo indirettamente, o molto parzialmente. Perché erano esenti in tutto o in parte (così ad esempio i cittadini di Barletta e gli abitanti di altri centri che condividevano la *civilitas* barlettana, registrati solo come controparte di operatori forestieri, solo per lo *ius fondaci* o in note speciali, così alcuni che pagavano solo l'entrata o solo l'uscita o solo la maggiore delle transazioni effettuate, così chi sdoganava fuori Barletta o ci passava soltanto, diretto ad esempio alle fiere); o perché la loro gestione era stata assegnata, in delega temporanea o duratura, ad altri titolari, come la *Nova Gabella* su certi generi in importazione e esportazione via mare, istituita nel tardo Trecento e ora data alla potente famiglia barlettana dei Della Marra, come alcuni generi di monopolio statale amministrati a parte (come sale, ferro, salnitro, pece, metalli e pietre preziose, seta, etc.), oppure le gabelle municipali cui ho fatto cenno a proposito della *Giumella* (ce n'erano però molte altre, ad esempio su frutta e ortaggi¹⁷).

Morra può così procedere ad analizzare i dati quantitativi offerti dal registro doganale di Barletta *cum grano salis* e solide basi, senza farsi fuorviare troppo dai numeri, ma valorizzando alcune macro-tendenze che emergono a proposito delle provenienze degli operatori e delle merci e insieme individuando i silenzi della fonte (uno, particolarmente assordante, riguarda il vino e si spiega con una specifica esenzione ottenuta dalla città nel 1439) e interpretandoli con un approccio qualitativo e problematico piuttosto convincente e con l'uso di altre fonti, quali i registri regi di concessione di licenze di esportazione (le *tratte*), i privilegi, capitoli e statuti cittadini, altre fonti contabili o di contenzioso, etc. Emergono così alcuni traffici, locali, regionali e internazionali, spesso intermodali a saldare il mare a un entroterra esteso ad aree del Regno anche relativamente lontane (come gli Abruzzi, le Calabrie connesse per altro probabilmente via mare, nonché un paio di centri campani o altri dell'Appennino lucano), rispetto a cui Barletta si poneva come importante centro di smistamento. Un *hub* di forte attrattività grazie alle "ragioni della geografia" (la città si pone allo sbocco della valle dell'Ofanto e di un fascio di collegamenti via terra con Napoli e le coste tirreniche agevolato da una delle zone orograficamente più favorevoli di tutto l'Appennino, nonché sui transiti costieri pugliesi, sia terrestri che di piccolo cabotaggio), ma grazie anche e forse soprattutto all'offerta di una serie di servizi, specie di intermediazione e logistici (come le fosse per il grano, le botteghe di rivendita al minuto e il porto-approdo, oggetto di cura e di lavori finanziati con le gabelle municipali). Tale offerta, insieme ad alcune autonomie e privilegi abilmente negoziati e sfruttati, mi sembrano addirittura il carattere distintivo del modo di essere città di questo centro, di sviluppo relativamente tardo rispetto ai molti altri poli cittadini che costellavano la zona, in una rete urbana incredibilmente e peculiarmente molto fitta e policentrica (si pensi soltanto che oltre a Barletta c'erano in 60 Km altri sei porti provvisti di dogana e fondaco regio e che nel primo Cinquecento emergeranno almeno tre centri dell'interno, concorrenti al ruolo di intermediazione di Barletta).

¹⁷ Si vedano gli altri lavori di Morra: Morra, "L'onore e le gabelle"; Morra, "Vivere per gabelle".

Non emergono infatti tracce di importanti e complesse attività manifatturiere urbane tali da attirare materie prime da trasformare, per esportare poi manufatti prodotti in loco, quanto piuttosto il ruolo di sbocco per alcune produzioni regnicole, anche di pregio, che venivano esitate nelle botteghe cittadine oppure imbarcate (probabilmente da operatori forestieri, ma non soltanto) alla volta di mercati mediterranei vicini e lontani, come le tele e i velluti calabresi, i pannetti abruzzesi, altri prodotti tessili di bassa qualità (ad esempio dalla Campania), i manufatti in legno e ferro dell'Appennino lucano e dei *ferrari* tranesi, le ceramiche di Andria, etc. Nonché il transito di alcune materie prime e semilavorati, anche importanti (come legnami mediterranei, metalli tra cui il rame calabrese e altri balcanici, pelli e cuoiami anch'essi balcanici, questi ultimi diretti poi anche a centri costieri pugliesi), traffici di prodotti agricoli locali (frutta, ortaggi...) anche a media distanza o anche a lunga (come il bestiame da carne che veniva dall'Abruzzo) e soprattutto il ruolo di crocevia per l'approvvigionamento di grandi partite di grano e cereali. Tale ruolo era conteso da Trani (che dai registri delle *tratte* appare ancora il maggior porto di esportazione cerealicola) e rispondeva alle imponenti richieste dei grandi mercanti forestieri (fiorentini, ragusei, un tempo anche i veneziani ora in disgrazia per le guerre in corso contro il Regno), nonché dei grandi ufficiali della Corona, impegnati a rifornire l'esercito e le galee (e la corte). Non mancano poi prodotti tessili stranieri (presumibilmente di alta qualità), come panni bergamaschi importati probabilmente da mercanti lombardi di contrabbando a dispetto dei divieti veneziani, ma tali manufatti rappresentano nel complesso un altro dei silenzi assordanti della fonte doganale, da spiegare con il fatto che quasi certamente (se ne ha notizia da fonti notarili, studiate decenni fa da Alberto Grohmann) venivano trattati prevalentemente nelle fiere o da grandi personaggi esenti, privilegiati per il ruolo a corte.

Le esportazioni di cereali e i grandi operatori forestieri appaiono comunque fare la parte del leone nei traffici tassati e registrati nella Dogana regia, come pure in altre fonti, come i registri delle *tratte*. Ancora una volta però sarebbe a dir poco riduttivo semplificare la complessità degli spazi economici multipli, multiformi e multiscala che risultano insistere su Barletta (anche se a volte emergono solo per deboli tracce, lievi riverberi sugli angoli oscuri delle fonti), trascurando il fatto che i cittadini di Barletta erano esenti dai principali oneri doganali (*platea, fondaco, estrazione* per le merci in solo transito e forse anche *exitura*) e che quelli di molti altri centri pugliesi lo erano altrettanto o pagavano solo *fondaco*. E più ancora lo sarebbe applicare vecchi schemi storiografici quale lo scambio "ineguale" tra derrate in esportazione contro manufatti di alta qualità in entrata, giudicato per lo più disastroso per la bilancia dei pagamenti del Regno e delle sue regioni, nonché tale da scoraggiare le produzioni manifatturiere locali. Non perché si debba concludere che viceversa i grandi commerci internazionali contassero relativamente poco o che avessero soltanto effetti positivi, di stimolo verso i commerci, le specializzazioni produttive, l'integrazione e la connettività, a scala locale e regionale, in ultima analisi sulla complessiva crescita dell'economia del Regno. Né perché se ne debba dedurre che quest'ultima nel tardo medioevo (e soprattutto in età aragonese) prosperasse a gonfie vele, dritta verso modelli di uno sviluppo che poi per molti motivi non ci fu. Ma perché

tutto ciò ci fa percepire chiaramente non solo l'inadeguatezza di tali e altri simili schemi teleologici (ivi compreso il presunto ruolo dello stato nell'abbattere barriere doganali, ridurre i costi di transazione, coordinare gli interessi particolari, unificare i mercati e promuovere integrazione commerciale e processi di crescita smithiana), ma anche che si può ragionare diversamente, ben consapevoli delle distorsioni e dei silenzi delle fonti e del fatto che conosciamo ancora troppo poco per tranciare giudizi sulle *performances* economiche degli spazi individuati e, ancora meno, per capire quali gruppi sociali, quali luoghi e quali aree ricavarono profitto e vantaggi dai processi di integrazione a chiazze che cominciamo a intravedere (e dai commerci internazionali) e quali invece magari ne uscirono sconfitti, svantaggiati, espropriati.

Nel frattempo studi seri, approfonditi e condotti con strumenti avanzati di analisi e interpretazione, come questi di Vidal e Morra, le loro proposte metodologiche in termini di "regioni infrastrutturali" o altro che siano, i preziosi suggerimenti circa l'uso delle fonti daziarie e l'idea generale che ne discende, cioè che la frammentazione giurisdizionale e fiscale non giochi sempre un ruolo negativo e che sia indispensabile guardare alla fiscalità come parte di un tutto e a quella doganale come una faccia del processo di redistribuzione (o se si preferisce di riallocazione) dei vantaggi comparativi gestiti da grandi e piccole autorità politiche, ci fanno fare un importante passo avanti, di cui molto francamente si sentiva davvero il bisogno.

Bibliografia

- Alfani, Guido. "Economic inequality in preindustrial Europe, 1300-1800: methods and results from the EFINITE project". In *Disuguaglianza economica nelle società preindustriali: cause e effetti. Economic inequality in pre-industrial societies*, ed. Giampiero Nigro, 21-36. Firenze: Firenze University Press, 2020.
- De La Roncière, Charles Marie. *Florence: centre économique régional au XIVe siècle: le marché des denrées de première nécessité à Florence et dans sa campagne et les conditions de vie des salariés, 1320-1380*. Aix-en-Provence: L'Auteur, 1976.
- Delle Donne, Roberto. *Burocrazia e fisco a Napoli tra XV e XVI secolo. La Camera della Sommaria e il Repertorium alphabeticum solutionum fiscalium Regni Siciliae Cisfretanae*. Firenze: Firenze University Press, 2012. DOI: <https://doi.org/10.36253/978-88-6655-301-4>
- EPSTEIN, Stephan R. "Strutture di mercato". In *Lo stato territoriale fiorentino (secoli XIV-XV). Ricerche, linguaggi, confronti*, eds. Andrea Zorzi e William J. Connell, 93-134. Pisa: Pacini, 2001.
- Epstein, Stephan R. *Freedom and growth. The rise of states and markets in Europe, 1300-1750*. London-New York: Routledge, 2000.
- Figliuolo, Bruno, ed. *Centri di produzione, scambio e distribuzione nell'Italia centro-settentrionale, secoli XIII-XIV*. Udine: Forum, 2018.
- Figliuolo, Bruno, ed. *Guardando a Venezia e oltre: connettività locale, mercati intermedi e l'emporio dell'economia mondo veneziana (secoli XIII-XV)*. Udine: Forum, 2022.
- Gamberini, Andrea. "Aequalitas, fidelitas, amicitia. Dibattiti sulla fiscalità nel dominio visconteo". In *The languages of political society: Western Europe 14th-17th centuries*, eds. Andrea Gamberini, Jean Philippe Genet e Andrea Zorzi, 429-460. Roma: Viella, 2011.
- Gamberini, Andrea. "La territorialità nel basso Medioevo. Un problema chiuso? Osservazioni a margine della vicenda Reggio". In Andrea Gamberini, *Lo stato visconteo. Linguaggi politici e dinamiche costituzionali*, 203-230. Milano: Franco Angeli, 2005.
- Ginatempo, Maria Ausiliatrice. "More on debt "before debt": deficit financing in the cities of Communal and post-Communal Italy (13th - 15th centuries)". In *Back to the Origins of Public Indebtedness: Governing Debts in XIIIth-XVth centuries Europe*, eds. Armand Jamme e Pere Verdés Pijuan. Turnhout: Brepols, in corso di stampa.
- Gravela, Marta. "Un mercato esclusivo. Gabelle, pedaggi ed egemonia politica nella Torino tardomedievale". *Reti Medievali Rivista* 19/1 (2018): 231-259. DOI: <https://doi.org/10.6092/1593-2214/5614>
- Grohmann, Alberto. "La fiscalità nell'economia europea, secc. XIII-XVIII". In *La fiscalità nell'economia europea secc. XIII-XVIII*, ed. Simonetta Cavaciocchi, 5-40. Firenze: Firenze University Press, 2008.
- Mainoni, Patrizia. "La "reva" nell'Italia settentrionale nei secoli XII-XIV, da diritto a imposta?". In *Cultures fiscales en Occident du Xe au XVIIe siècle: études offertes à Denis Menjot*, eds. Florent Garnier, Armand Jamme, Anne Lemonde e Pere Verdés Pijuan, 41-50. Toulouse: Presses universitaires du Midi, 2019.
- Menzinger, Sara, ed. *Cittadinanze medievali: dinamiche di appartenenza a un corpo comunitario*. Roma: Viella, 2017.
- Menzinger, Sara e Conte, Emanuele. *Summa Trium Librorum di Rolando da Lucca. Fisco, politica, scientia iuris*. Roma: Viella, 2012.
- Morelli, Serena e Silvestri, Alessandro. "Kingdoms of Sicily". In *The Routledge Handbook of Public Taxation in Medieval Europe*, eds. Denis Menjot, Mathieu Caesar, Florent Garnier e Pere Verdés Pijuan, 155-176. London-New York: Routledge, 2022.
- Morelli, Serena. "Note sulla fiscalità diretta e indiretta nel regno angioino". In *Territorio, culture e poteri nel Medioevo e oltre. Scritti in onore di Benedetto Vetere*, eds. Carmela Massaro e Luciana Petracca, vol. 1, 389-413. Galatina: Congedo, 2011.
- Morelli, Serena. "Pratiche di tradizione angioina nell'Italia meridionale". In *Les officiers et la chose publique dans les territoires angevins (XIIIe -XVe siècle): vers une culture politique? / Gli ufficiali e la cosa pubblica nei territori angioini (XIII-XV secolo): verso una cultura politica?*, ed. Thierry Pécout, 99-117. Roma: École Française de Rome, 2020.

- Morra, Davide. "L'onore e le gabelle di Barletta. Spunti su negoziazione fiscale e gerarchie urbane in Puglia fra i secoli XIII e XVI". *Itinerari di ricerca storica* 35/1 (2021): 11-32. DOI: <https://doi.org/10.1285/i11211156a35n1p11>
- Morra, Davide. "Vivere per gabelle. Spunti comparativi sulle fiscalità municipali nel regno di Napoli tardomedievale: l'area pugliese fra giurisdizioni e mercati". *Reti Medievali Rivista* 24/1 (2023): 189-234. DOI: <https://doi.org/10.6093/1593-2214/9987>
- Nobili, Paolo Gabriele. *Alle origini della città. Credito, fisco e società nella Bergamo del Duecento*. Bergamo: Fondazione per la Storia Economica e Sociale di Bergamo, 2012.
- Pia, Ezio Claudio, ed. *Credito e cittadinanza nell'Europa mediterranea dal Medioevo all'età moderna*. Asti: Centro Studi Renato Bordone sui Lombardi, sul Credito e sulla Banca, 2014.
- Petralia, Giuseppe. "I centri minori italiani nel tardo medioevo: aspetti storiografici e considerazioni di metodo". In *I centri minori italiani nel tardo medioevo. Cambiamento sociale, crescita economica, processi di ristrutturazione (secoli XIII-XVI)*, eds. Federico Lattanzio e Gian Maria Varanini, 3-29. Firenze: Firenze University Press, 2018.
- Sakellariou, Eleni. "Amalfi e la Costiera nel Regno di Napoli (XV secolo)". In *Spazi economici e circuiti commerciali nel Mediterraneo del Trecento*, eds. Bruno Figliuolo, Giuseppe Petralia e Pinuccia Franca Simbula, 365-396. Amalfi: Centro di cultura e storia amalfitana, 2017.
- Sakellariou, Eleni. "Regional Trade and Economic Agents in the Kingdom of Naples (Fifteenth Century)". In *Comparing Two Italies. Civic Tradition, Trade Networks, Family Relationship between the Italy of Commons and Kingdom of Sicily*, eds. Patrizia Mainoni e Nicola Lorenzo Barile, 139-165. Turnhout: Brepols, 2021.
- Sakellariou, Eleni. *Southern Italy in the Late Middle Ages. Demographic, Institutional and Economic Change in the Kingdom of Naples, c. 1440-1530*. Leiden-Boston: Brill, 2012.
- Senatore, Francesco. *Una città, il Regno. Istituzioni e società a Capua nel XV secolo*. 2 voll. Roma: Istituto Storico Italiano per il Medio Evo, 2018.
- Todeschini, Giacomo, ed. *Cittadinanza e disuguaglianze economiche: le origini storiche di un problema europeo (XIII-XVI secolo)*. *Mélanges de l'École Française de Rome. Moyen Age* 125/2 (2013). DOI: <https://doi.org/10.4000/mefrm.1249>
- Tognetti, Sergio. "L'economia del Regno di Napoli tra Quattro e Cinquecento. Riflessioni su una recente rilettura". *Archivio Storico Italiano* 170 (2012): 757-768.
- Vallerani, Massimo ed. *Fiscalità e cittadinanza*. *Quaderni Storici*, 147/ 3 (2014).
- Varanini, Gian Maria. "Ricerche sullo stato tardomedievale in Italia e in Francia negli ultimi quarant'anni". *Mélanges de l'École Française de Rome. Moyen Age* 121/2 (2009): 301-316. DOI: <https://doi.org/10.3406/mefr.2009.9521>
- Vidal, Tommaso. "La podesteria di Asolo nello spazio economico Trevigiano (secoli XIII-XV)". In *Guardando a Venezia e oltre: connettività locale, mercati intermedi e l'emporio dell'economia mondo veneziana (secoli XIII-XV)*, ed. Bruno Figliuolo, 29-56. Udine: Forum, 2022.
- Vidal, Tommaso. "Specializzazione e integrazione: la dogana di Conegliano come caso di studio per ripensare le "regioni economiche" (XV secolo)". *Reti Medievali Rivista* 24/1 (2023): 143-188. DOI: <https://doi.org/10.6093/1593-2214/2023/1>
- Wickham, Chris. "Prima della crescita: quale società". In *La crescita economica dell'Occidente medievale un tema storico non ancora esaurito*, 93-106. Roma: Viella, 2017.
- Wickham, Chris. *The Donkey and the Boat. Reinterpreting the Mediterranean Economy, 950-1180*. Oxford: Oxford University Press, 2023.