

Nemesi. Soluzioni alla Crisi Economica Italiana secondo l'Insegnamento della Storia. Un'opinione.

di [Ignazio Burgio](#)

(tratto dal sito dell'[Autore](#))

Qualsiasi ricerca storica, in omaggio al modo di vedere di Catone il Censore, non dovrebbe essere in ultima analisi fine a sé stessa, pura curiosità accademica. Bensì, direttamente o indirettamente, rivelarsi utile alla comprensione del presente e suggerire in qualche maniera delle soluzioni ai problemi attuali. Dunque anche la storia sociale ed economica del passato può fornire utili consigli per l'attuale ed annosa crisi economica dell'Italia e di altri paesi europei. In età medievale le parole chiave dello sviluppo industriale dell'Italia e di altri paesi europei furono la sofisticata organizzazione commerciale e la costante ricerca nell'innovazione e meccanizzazione delle attività produttive.

A partire più o meno dall'XI secolo l'Italia centro-settentrionale cominciò a diventare una vera e propria potenza economica, prima commerciale e poi anche industriale, fondandosi su di una florida attività di scambi tra i paesi del Levante mediterraneo e le aree del Nord-Europa, in particolare Fiandre e Inghilterra. Viaggiando sulle navi delle repubbliche marinare, i tessuti di seta e le spezie orientali giungevano ai porti di Venezia o Genova dove proseguivano per via di terra fino alle importanti fiere della Contea francese della Champagne (proprio la regione poi diventata famosa per il suo vino bianco "spumeggiante"). Lì venivano poi scambiati coi pregiati panni di lana fiamminghi (di notevole qualità perché tessuti con la finissima lana inglese) che trasportati a loro volta ai porti italiani prendevano poi la via del Levante.

Fino a tutto il '500 l'organizzazione commerciale specialmente a Genova e Venezia rimase la più sofisticata d'Europa. All'apertura della stagione marittima e commerciale, ogni primavera, molti cittadini, anche i piccoli risparmiatori, investivano i propri risparmi per finanziare le navi che partivano per il Levante, secondo precise forme giuridiche, di cui le più importanti erano la "commenda" e la "societas maris". Era possibile anche finanziare una parte del carico di una singola nave ("loca navis" a Genova, "sortes" a Venezia), prime forme embrionali delle rinascimentali partecipazioni azionarie.

"Database" e nuove strategie.

La chiave vincente del successo commerciale delle due principali repubbliche marinare erano i documenti (molti dei quali giunti fino a noi e conservati ancor oggi negli archivi di stato). Tutto era perfettamente registrato: i contratti commerciali nelle sedi dei notai, le entrate e le uscite, i profitti e le perdite nei registri contabili di finanziatori e mercanti; e persino a bordo delle navi vi era almeno uno scrivano (due sulle navi veneziane) che con funzioni notarili registrava diligentemente tutto ciò che accadeva alla merce, dal suo imbarco fino al suo scarico nei porti di destinazione.

Proprio come gli attuali database relativi a clienti, fornitori, magazzino, ecc. della nostra era informatica, i conti registrati sui documenti di carta medievali costituivano anche preziose fonti d'informazione per mercanti e imprenditori, allo scopo di riflettere sulle strategie commerciali più convenienti e prendere nuove decisioni su merci, rotte, scali,

operazioni finanziarie, ecc. Fu così, ad esempio, che a metà del Duecento a Genova ci si accorse che trasportare le merci per via di terra fino alle fiere francesi ed ai ricchi mercati nordici non era più tanto conveniente, dal momento che la Monarchia francese aveva alzato dazi e gabelle. Approfittando del fatto che nella Penisola Iberica gli eserciti cristiani avevano strappato ai Mori gran parte della penisola, nel 1277 una flotta di galee liguri oltrepassarono lo Stretto di Gibilterra, sufficientemente sicuro, per raggiungere per la prima volta il Nord-Europa attraverso la via atlantica. L'intraprendenza dei genovesi a cercare nuove vie commerciali affrontando anche l'Oceano Atlantico (su cui per la verità si erano già affacciati nel secolo precedente, costeggiando il Marocco) assicurò loro una posizione di predominio nei traffici fra il Sud ed il Nord dell'Europa, insidiata soltanto dai Veneziani e dalle navi mercantili tedesche dell'Hansa al Nord. I medesimi genovesi, non molti anni dopo, nel 1291 organizzarono una spedizione composta da due navi (armata dalle compagnie Vivaldi e Doria) per circumnavigare l'Africa e raggiungere direttamente l'India, come poi avrebbero fatto i Portoghesi due secoli dopo. La spedizione fallì perché le navi non fecero più ritorno, ma viceversa il successo delle flotte che prendevano la via del Nord-Europa assicurò per i secoli successivi l'incremento dei profitti ed anche lo sviluppo delle attività industriali italiane come quella dei panni di lana.

Qualità e meccanizzazione: un binomio vincente.

Sulle navi delle repubbliche marinare giungevano in Italia sia le materie coloranti dal Levante, sia la pregiata lana inglese dal Nord che altre compagnie italiane, senesi e piacentine, insediate in pianta stabile in Inghilterra, acquistavano come investimento: erano infatti banchieri incaricati dalla Santa Sede di riscuotere le decime nel regno britannico, ma dal momento che era loro vietato esportare oltremare le monete inglesi, investivano appunto tutto il ricavato in lana grezza. In particolare a Firenze accanto alla più antica corporazione di produttori di panno, denominata "Calimala" che pur essendo molto ben organizzata dal punto di vista commerciale trattava panni nordici semilavorati, sorse ben presto anche un' "Arte della Lana" che sviluppò la produzione tessile di panni ad un livello industriale. Quest'ultima seguì il modello fiammingo affermatosi già dall'XI secolo, ovvero quello della suddivisione del processo di produzione in numerose fasi (dal lavaggio, alla cardatura, filatura, tessitura, colorazione, follatura, garzatura fino alla tosatura) ciascuna affidate da veri e propri imprenditori capitalisti ad operai specializzati, a domicilio, ma anche non di rado concentrati in opifici. Nel 1338 a Firenze, secondo lo storico dell'epoca Villani, erano attive 200 imprese tessili con in media 150 operai ciascuna, per una produzione complessiva di 80.000 panni di lana all'anno. Utilizzando i corsi d'acqua nei dintorni di Firenze venne anche meccanizzata la fase della follatura (o "pestaggio") effettuata da appositi mulini simili a quelli che venivano impiegati sempre nei corsi d'acqua alpini e appenninici per battere il metallo e macerare i tessuti di lino per produrre carta. Come afferma la storica dell'industria medievale della lana, Eleanora Carus-Wilson "la leggenda di un mondo medievale di artigiani indipendenti, che possedevano sia le materie prime sia gli strumenti di lavoro, e che vendevano direttamente ai consumatori, è dura a morire" (Carus-Wilson, p. 429).

Finché le città marinare con le loro potenti flotte mantennero il predominio sulle rotte all'interno del Mediterraneo e da questo mare alle regioni del Nord-Europa (cioè fino a tutto il '500), i prodotti industriali e artigianali delle città italiane (come i tessuti fiorentini, ma non soltanto) vennero sempre agevolmente spediti ai mercati Orientali e Settentrionali. Anche quando nel XIV secolo la lana inglese divenne sempre meno disponibile, a motivo

dello sviluppo della propria industria del panno – cosa che portò al declino dell'analogia industria fiamminga – i produttori di panno italiani la sostituirono prontamente con la lana spagnola, di qualità meno pregiata, ma ugualmente utile per la produzione di tessuti di un certo valore, specie se egregiamente lavorati.

Le opportunità della globalizzazione informatica.

Iniziando ad esporre le prime considerazioni, tutto quanto riportato sin qui evidenzia la fondamentale importanza di una efficiente organizzazione commerciale non soltanto per il settore in sé stesso ma anche per le commesse che procura all'artigianato e all'industria, specie per un paese come l'Italia che sin dal medioevo – come si è visto – ha sempre fondato gran parte della sua economia sulla trasformazione di materie prime straniere. Se il sistema dei trasporti delle merci (eccessivamente costoso in Italia, anche per via del carburante) potrebbe anche venir reso più competitivo, è anche vero che non tutte le potenzialità delle nuove tecnologie vengono sfruttate al fine di sviluppare ulteriormente la domanda dall'estero. Un sito web ufficiale italiano (al di là di quello attualmente esistente di carattere esclusivamente turistico) strutturato come una “fiera virtuale” sarebbe molto utile a tutti i produttori e gli intermediari commerciali, italiani e non. Anche gli artigiani, e le piccole e medie imprese, il cui nome non è mai sufficientemente conosciuto all'estero, potrebbero inserire un campionario di immagini dei loro articoli, con tanto di descrizione in almeno sei lingue. Se ben fatto questo database commerciale potrebbe facilitare di molto la ricerca di nuovi prodotti e marchi italiani da parte degli operatori economici esteri. E dal versante opposto, procacciatori d'affari e intermediari informatici utilizzatori del sito italiano potrebbero poi continuamente cercare nuovi clienti nel mondo della rete, oltre che tenere sempre aggiornati i clienti già acquisiti. Anche se un sistema del genere incrementasse solo del dieci per cento l'esportazione di prodotti italiani, non sarebbe certamente un risultato da buttare via.

I nuovi concorrenti dell'Italia Rinascimentale.

In età medievale, gli imprenditori europei dovevano risolvere il grosso problema di rendere sempre più competitivi i loro prodotti al fine di riuscire a venderli anche in mercati lontani nonostante gli alti costi dei trasporti. I Fiamminghi puntarono sulla qualità utilizzando materie prime pregiate e la suddivisione delle varie fasi produttive presso operai specializzati. Le città tessili italiane invece riuscirono ad abbattere i costi di trasporto spedendo i loro tessuti via mare anziché via terra, servendosi delle galee genovesi e veneziane. Gli imprenditori toscani, poi – come si è già detto – sfruttarono anche la forza idraulica dei mulini per meccanizzare almeno una delle fasi di lavorazione dei panni, cioè la follatura. I loro colleghi inglesi fra Tre e Quattrocento svilupparono la propria industria tessile nazionale, creando innumerevoli distretti rurali pieni di operai specializzati e riempiendo i corsi d'acqua montani di mulini per follare. All'inizio del XV secolo riuscirono a meccanizzare un'ulteriore fase della lavorazione del panno, la garzatura (il sollevamento del pelo del panno finalizzato alla fase successiva, il taglio con le cesoie, o tosatura), inventando la garzatrice meccanica azionata sempre dalla forza idraulica. L'alta qualità della materia prima – la pregiata lana inglese –, il costo relativamente più basso della manodopera rurale rispetto a quella delle città, e la meccanizzazione di due fasi di produzione resero ben competitivi i tessuti inglesi, che imbarcati sulle galee italiane nel porto di Southampton, o anche trasportati dalle navi dei connazionali “Mercanti Avventurieri” venivano agevolmente piazzati sia al Nord che al

Sud dell'Europa.

Nonostante tuttavia il forte dinamismo della nuova industria tessile inglese, ancora alla fine del medioevo, e per tutto il Cinquecento fino all'inizio del Seicento le regioni italiane del centro-nord mantennero il primato della produzione ed esportazione di tessuti, non solo di lana ma anche ad es. di seta o di lino. Temporanei periodi di rallentamento come all'inizio del XVI sec. a causa della guerra franco-asburgica e di concomitanti gravi carestie ed epidemie non intaccarono la forte vitalità delle industrie della Penisola fino alla crisi del XVII secolo. Parafrasando l'affermazione della Carus-Wilson riportata in precedenza, si potrebbe dire che la leggenda della decadenza dell'Italia per colpa della scoperta dell'America è dura a morire, nonostante dagli storici sia stata sfatata da almeno cinquant'anni.

Energie alternative.

Anche in altri settori, come per esempio nella produzione di carta e nella neonata industria libraria, le città italiane non avevano pari, nonostante lo sviluppo industriale, tra Quattro e Cinquecento, di altre regioni europee come la Germania e soprattutto l'Olanda. Gli imprenditori di quest'ultima nazione stavano già risolvendo in maniera brillante i problemi relativi all'energia ed alla meccanizzazione. Per tutto il corso del medioevo l'Europa era stata depauperata di foreste, sia per liberare aree da adibire alla coltura, sia soprattutto perché il legno era il materiale principale per la fabbricazione di carri, navi, ponti, case ed edifici costruiti con materiali poveri. Esso però serviva anche da combustibile, per il riscaldamento domestico, e per la produzione industriale: metallurgia, vetrerie, birrerie, cartiere, ecc. Con l'incremento della popolazione e lo sviluppo economico già nel Quattrocento si cominciò ad avere penuria di legname che salì costantemente di prezzo. In Inghilterra com'è noto all'inizio del XVII secolo ci si rassegnò ad usare il carbon fossile anche nei camini delle case più ricche nonostante non fosse per nulla apprezzato, e stentatamente anche per la produzione di alcune merci come i manufatti in vetro. Poi, come descritto dallo storico Nef, a metà del secolo durante la Guerra Civile Inglese, i birrai scoprirono che la birra prodotta col carbon coke non era affatto male, anzi era migliore, ed allora il suo uso rapidamente si estese anche al settore minerario e metallurgico, cosa che contribuì a portare in meno di un secolo l'Inghilterra all'utilizzo delle prime pompe a vapore (Kellenbenz, p. 548).

Gli Olandesi al contrario come combustibile utilizzavano la torba, materiale di cui era molto ricco il loro territorio: "Il dr. de Zeeuw ha calcolato che alla metà del secolo XVII nei Paesi Bassi si bruciava torba per un equivalente di 6.000 miliardi di kilocalorie all'anno. Questa enorme massa di energia veniva usata non solo per il riscaldamento domestico ma anche per scopi industriali nelle tintorie come nelle panetterie, nella produzione dei mattoni, delle ceramiche, del vetro, della birra, come nella raffinazione del sale e nella produzione di metalli" (Cipolla, p. 272). Tuttavia l'immagine migliore della propria efficienza energetica, gli Olandesi la diedero con la meccanizzazione di molti settori produttivi, utilizzando come forze motrici - com'è noto - i mulini a vento: "De Zeeuw ha calcolato che alla metà del Seicento operavano nei Paesi Bassi settentrionali circa 3.000 mulini a vento con una produzione potenziale di energia pari a circa 45 miliardi di kilowattora all'anno equivalente all'impiego di circa 50.000 cavalli. L'energia meccanica da essi prodotta serviva a tutto: a lavorare il ferro, a macinare il grano, a preparare la pasta nella lavorazione della carta e il malto nella lavorazione della birra, a lavorare il cuoio e il tabacco" (Cipolla, p. 272).

Una gran quantità di mulini atti alla produzione industriale erano impiegati per segare il legname importato dalle zone del Mar Baltico. Nella regione dello Zaan ve ne erano più di novecento in funzione, che dotati ciascuno anche di cinque o più lame, fornivano il legno ai numerosi cantieri navali olandesi (Kellenbenz, p. 549). Nel Cinquecento gli olandesi divennero dei veri maestri nella costruzione di svariati tipi di navi (per lo più di piccola stazza) molte delle quali venivano acquistate anche da altre nazioni come l'Inghilterra e la Francia. All'inizio del Seicento alcuni osservatori come Walter Raleigh stimavano che l'Olanda avesse al suo attivo qualcosa come 20.000 vascelli, sia commerciali che militari, una cifra di gran lunga superiore alle navi di tutte le altre nazioni europee messe insieme. La cosa più sorprendente tuttavia era il basso costo di esercizio rappresentato da ognuna di queste navi rispetto a quelle degli altri paesi, con positive ricadute sui costi di trasporto decisamente più bassi anche per le merci di altre nazioni. Una sofisticata dotazione di argani, verricelli, velature di nuovo tipo consentiva ad ogni vascello di essere manovrato da un numero minore di marinai, così come la stazza più piccola (da 200 a 500 tonnellate), la linea più allungata, e naturalmente la migliore velatura consentivano una velocità maggiore. Anche i vascelli inglesi, essendo stati in gran parte costruiti in Olanda godevano di simili vantaggi.

Concorrenza vincente.

Fu con questi mezzi all'avanguardia che Olandesi e Inglesi nell'arco di mezzo secolo – la prima metà del Seicento – provocarono il crollo economico dell'industria italiana. Come già ampiamente descritto in altri articoli, approfittarono di una grave carestia occorsa alla fine del Cinquecento non solo in Italia ma un po' in tutta Europa, per rifornire di grano del Baltico le affamate città industriali del nostro paese. Ma una volta cessata l'emergenza rimasero nel Mediterraneo a competere con successo con le navi genovesi e veneziane, offrendo servizi di trasporto più veloci e a costi inferiori, fino ad impossessarsi di tutte le rotte di cui in precedenza le città marinare avevano quasi il monopolio. E naturalmente finirono in breve tempo per caricare sulle proprie navi le merci delle rispettive madrepatrie, anche tessuti e panni di lana, che piazzavano agevolmente in tutto il Mediterraneo a scapito di quelle “made in Italy”. Le industrie delle città italiane centro-settentrionali ne furono talmente danneggiate che andarono in declino.

La continua innovazione in mezzi di trasporto, meccanizzazione della produzione e nuove fonti di energia – chiave di volta dell'economia europea sin dal Medioevo – consentì insomma all'Olanda del Cinque e Seicento di battere in competitività qualunque altra nazione, senza peraltro scaricare il costo del suo successo economico sui propri lavoratori: operai e marinai olandesi erano infatti i più pagati d'Europa.

Fuga di cervelli.

Non vi sarebbe bisogno di molti commenti per sottolineare il grande valore della ricerca e dell'innovazione che per tutto il Medioevo e l'età moderna, fino ai giorni nostri hanno costituito la chiave di volta dello sviluppo economico dell'Europa e dell'Occidente, incrementandone meccanizzazione e produttività, penalizzando spesso, è vero, la manodopera, ma talvolta – come nel caso dell'Olanda – rispettando al contrario i salari dei lavoratori. Attualmente l'Italia è uno di quei Paesi dove ricerca e innovazione vengono tenuti in poca considerazione. Le conseguenze non è soltanto un deficit di competitività delle merci prodotte in Italia rispetto a quelle straniere, ma anche il penoso fenomeno dei “cervelli in fuga”, che vanno ad arricchire le economie di Paesi esteri. I geniali ragazzi

neolaureati a pieni voti che, non trovando impiego in Italia, si inseriscono nelle università e centri di ricerca stranieri, assomigliano molto a quegli artigiani specializzati che nel Medioevo e nell'età moderna erano costretti ad emigrare, spesso per motivi di persecuzione religiosa, ma non raramente proprio per il declino economico della propria regione, come i tessitori fiamminghi verso l'Inghilterra tardo-medievale, promuovendo così con la propria esperienza lo sviluppo industriale in nuove nazioni (e si potrebbero fare anche altri esempi come i francesi fuggiti dal proprio paese nel XVI sec. che svilupparono sempre in Inghilterra le industrie della seta, degli orologi e del vetro, o di Jacopo Venalini, artigiano veneziano, che promosse nel Regno di Elisabetta I la manifattura del vetro alla veneziana, e via dicendo).

"Questione di fondi".

Ma perché Venezia e Genova non risposero alla sfida anglo-olandese rinnovando le proprie antiquate navi, in maniera da riuscire a competere efficacemente sulle rotte mediterranee? È una bella domanda la cui risposta può insegnare molto a noi che viviamo in un sistema economico globale dominato più dall'economia "di carta", che da quella reale, delle industrie e delle merci.

Certamente ebbero il loro peso diversi fattori come ad esempio l'alto costo del legno nei paesi del Mediterraneo, a causa della penuria di legname di cui si diceva più sopra. A Genova il prezzo del legno di rovere per le costruzioni navali aumentò di quattro volte in meno di trent'anni, tra il 1555 ed il 1581. Venezia si dovette accollare uno sforzo economico non indifferente per approntare la flotta di 50 galee e 6 galeazze che insieme ai vascelli spagnoli e di altri stati italiani (tra cui anche Genova con 28 galee) si scontrò contro le navi ottomane nelle acque di Lepanto (1571), senza che la vittoria riportata riuscisse a ridurre più di tanto la minaccia turca nel Mediterraneo Orientale. Ciò che comunque danneggiò maggiormente e irrimediabilmente la potenza della Serenissima fu la fine del monopolio che aveva detenuto fino alla fine del Cinquecento sul commercio delle spezie orientali, dai porti levantini di Aleppo, Suez e Alessandria, dove giungevano dal Mar Rosso, e dal Golfo Persico fino in Italia e nel resto d'Europa. A partire dal 1598 gli Olandesi riuscirono a compiere infatti quello che non era riuscito agli stessi Portoghesi, ovvero il controllo delle stesse fonti di produzione in Indonesia ed il dirottamento di tutto il traffico lungo la rotta del Capo di Buona Speranza e l'Atlantico, fino al porto di Amsterdam. Economicamente Venezia si ritrovò ben presto sott'acqua.

Se i grossi guai commerciali avevano tagliato i capitali ai veneziani, tuttavia perlomeno Genova avrebbe potuto investire anche somme rilevanti, per esempio, nell'acquisto di qualche nave olandese, e magari rubarne anche i segreti. Ma specialmente dalla metà del Cinquecento, i rilevanti capitali delle maggiori compagnie genovesi venivano investiti altrove, ovvero a finanziare le guerre europee degli Asburgo.

[Home Page Storia e Società](#)

Bibliografia.

Carlo M. Cipolla, Storia economica dell'Europa pre-industriale, Il Mulino, 1974, Bologna

Hermann Kellenbenz, L'organizzazione della produzione industriale, in: Storia Economica

Cambridge, vol V, Einaudi, 1978, Torino.

R. de Roover, L'organizzazione del commercio, in: Storia Economica Cambridge, vol III, Einaudi, 1977, Torino.

Eleanora Carus-Wilson, L'industria laniera, in: Storia Economica Cambridge, vol. II, Einaudi, 1982, Torino.

Edward Miller, La politica economica dei governi, Francia e Inghilterra, in: Storia Economica Cambridge, vol III, Einaudi, 1977, Torino.

E. B. Fryde, Il credito pubblico, in: Storia Economica Cambridge, vol III, Einaudi, 1977, Torino.

Hermann van der Wee, Sistemi monetari, creditizi, bancari, in: Storia Economica Cambridge, vol V, Einaudi, 1978, Torino.

Lucio Rovati, Bruna Moggi, Ascesa e caduta dei Fugger, banchieri degli Asburgo, in: L'uomo e il tempo, Mondadori, 1973.

Luigi Bignami, Fabrizio Dottori, La nuova fusione fredda, in: Focus n. 226, agosto 2011, p. 33.