Zeitschrift: Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen

Herausgeber: Association Internationale pour l'Histoire des Alpes

Band: 21 (2016)

Artikel: Tra Lione e l'Italia : i movimenti di merci lungo la strada du Susa nel XVI-XVII secolo

Autor: De Franco, Davide

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-630460

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Tra Lione e l'Italia

I movimenti di merci lungo la strada di Susa nel XVI–XVII secolo

Davide De Franco

Zusammenfassung

Zwischen Lyon und Italien. Der Warenverkehr über die «Strada di Susa» im 16. und 17. Jahrhundert

Der Col du Mont Cenis und das Susatal spielten in der Moderne eine wichtige Rolle im Rahmen der Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Italien. Die Savoyer erhoben für den Verkehr der Waren in Richtung Lyon durch die Savoyer Alpen eine Gebühr («dacito di Susa») und übten somit Druck aus, damit die Händler die «Strada di Susa» vorzogen. Die Vorliebe der Händler aus Lyon und Genf für den Simplonpass aber erschwerte das Monopol auf den Transit in den westlichen Alpen. Mittels diplomatischer Schritte und einer Kontrolle der Zollpreise versuchte man dem entgegenzusteuern.

Introduzione

La Val di Susa presenta fin dall'età antica le caratteristiche di un'area di strada e di confini.[1] Nel basso Medioevo l'espansione della dinastia sabauda dalla Moriana al Piemonte venne attuata grazie a una politica di protezione delle vie di transito e dei valichi alpini, in particolare nei confronti del Moncenisio.[2] *L'imprinting* alpino dello Stato sabaudo era in età moderna chiaramente affermato nella memorialistica dinastica: «Alpes. La couronne de Savoie a sous sa domination les Alpes Maritimes depuis leur origine au dessous de la Turbié, et qui traversent le comté de Nice jusqu'au Monviso, et de là suivant la sommité des montagnes jusqu'en Maurienne au col de Valminier, et a l'eau pendant des Alpes du côté de l'Italie, appellées les dites Alpes Cotiennes comme aussi le deçà et le de la des Alpes Gregoises jusqu'au Valley, et de la sommité des Alpes

Gregoises dans la pente du Duché d'Aoste entre la Valdost et le dit Païs de Valley ou il est bâti l'hôpital du S. Bernard».[3] I principali valichi controllati dai duchi di Savoia erano il Moncenisio, il San Bernardo e il Col di Tenda, ma tra questi il primo aveva maggiore importanza, anche da un punto di vista cerimoniale: il viaggio che nel 1619–1620 condusse da Parigi a Torino Cristina di Francia, sorella di Luigi XIII, sposa dell'erede al ducato sabaudo Vittorio Amedeo, durò circa un anno, con diverse tappe e festeggiamenti. Quando la principessa giunse al Moncenisio, si fermò alcuni giorni per assistere alla rievocazione di una battaglia navale, rappresentante la conquista di Rodi da parte di Amedeo V di Savoia, predisposta nel lago alpino.[4] Il viaggio si concluse con l'attraversamento della Val di Susa, prima dell'ingresso nella capitale del ducato. In questo percorso emergeva inoltre la città di Susa, centro di origine preromana al confine con il Delfinato e con la Savoia, che oltre a costituire un importante snodo di transiti commerciali si qualificava per una discreta presenza militare a protezione della frontiera.[5]

Il dacito di Susa

Nel 1529 il duca Carlo III istituì una tassa, denominata *dacito di Susa*, che colpiva le merci in transito nelle Alpi soggette alla sovranità sabauda attraverso il valico del Moncenisio e del San Bernardo.[6] Il livello della tassazione si regolava a seconda della tipologia di merci trasportate.[7] Le sete filate in oro e argento erano le più tassate, insieme a beni di lusso quali tappezzerie fiamminghe, zafferano, profumi, prodotti destinati alle corti e al decoro di residenze e palazzi nobiliari. Va inoltre specificato che i regolamenti che descrivevano le modalità di esazione obbligavano i mercanti provenienti e diretti a Lione a utilizzare determinate strade di collegamento. L'editto del re Francesco I del 1540 – periodo durante il quale il ducato sabaudo era occupato dalla potenza francese – specificava che tutti i drappi d'oro, d'argento, di seta, oltre a tutte le lavorazioni pregiate provenienti dai paesi d'Italia dirette in terra francese dovevano passare per la città di Susa ed entrare a Lione attraverso la porta del Rodano, sotto pena di confisca delle merci e dei muli. Il passaggio per le stazioni di transito doveva essere certificato da documenti contrassegnati con il blasone della corona di Francia e della città di Lione.

La concorrenza tra strade commerciali

I trasporti delle merci più pregiate erano assicurati da compagnie di imprenditori, che organizzavano convogli denominati *grandes voitures*, grazie ai quali si potevano spostare oggetti di lusso destinati alle corti europee attraverso importanti centri di scambio quali Lione, Milano e Genova.[8] I viaggi erano organizzati su scala sovra-regionale, coprendo gli spazi dell'Italia centro-settentrionale, della Francia e dell'Impero.

Gli interessi economici generati dai trasporti delle *grandes voitures* attirarono gli interessi dei mercanti ginevrini, che tendevano a spostare le direttrici dei transiti verso il valico del Sempione. Almeno inizialmente i re di Francia cercarono di contrastare l'alleanza commerciale tra mercanti lionesi e svizzeri, proteggendo la via del Piemonte e della Savoia: un editto di Carlo IX del 1566 proibì ai lionesi di far deposito delle merci d'Italia a Ginevra, così come nel 1613 il Consiglio di Stato francese, opponendosi all'università dei mercanti di Lione, proibì agli appaltatori delle dogane di consentire l'ingresso di merci provenienti da percorsi diversi rispetto alla strada di Susa.

Secondo il *Traitté des grandes voitures*, anonima memoria seicentesca che descriveva quali interessi avesse lo Stato sabaudo per i traffici commerciali, la strada di Susa sarebbe stata la via più corta da percorrere tra Milano e Lione (circa 406 km), con un viaggio richiesto di diciassette giorni. Il percorso che attraversava il Sempione prevedeva invece una diramazione: la strada per Collonge, che passava per i domini sabaudi a sud del Lago di Ginevra, richiedeva ventuno giorni (circa 467 km), mentre quella per Dortan, passando a nord del Lago per la contea di Borgogna, era considerata la più lunga, oltre che malagevole e scarsamente attrezzata per la sosta dei muli, ragion per cui impegnava il viaggio per ventidue giorni (Fig. 1).

La crisi sociale ed economica della prima metà del Seicento nella frontiera occidentale del Piemonte rese impraticabili i percorsi che attraversavano la Val di Susa a causa di guerre, diffusione di epidemie, carestie, danneggiamenti a beni e proprietà immobiliari. Nel 1629 gli abitanti di Susa lamentavano «danni intollerabili dall'armata della maestà Cristianissima con l'ucisione d'huomini, violamento de figliole... distrutione di case et cassine, rubamento de mobili», difficoltà concomitanti alla diffusione della peste.[9] I mercanti lionesi per questi motivi sceglievano sempre più frequentemente le strade che attraversavano il Sempione, contravvenendo agli obblighi prescritti negli editti francesi e sabaudi. Per opporsi alla deviazione dei percorsi il governo sabaudo aveva imposto delle

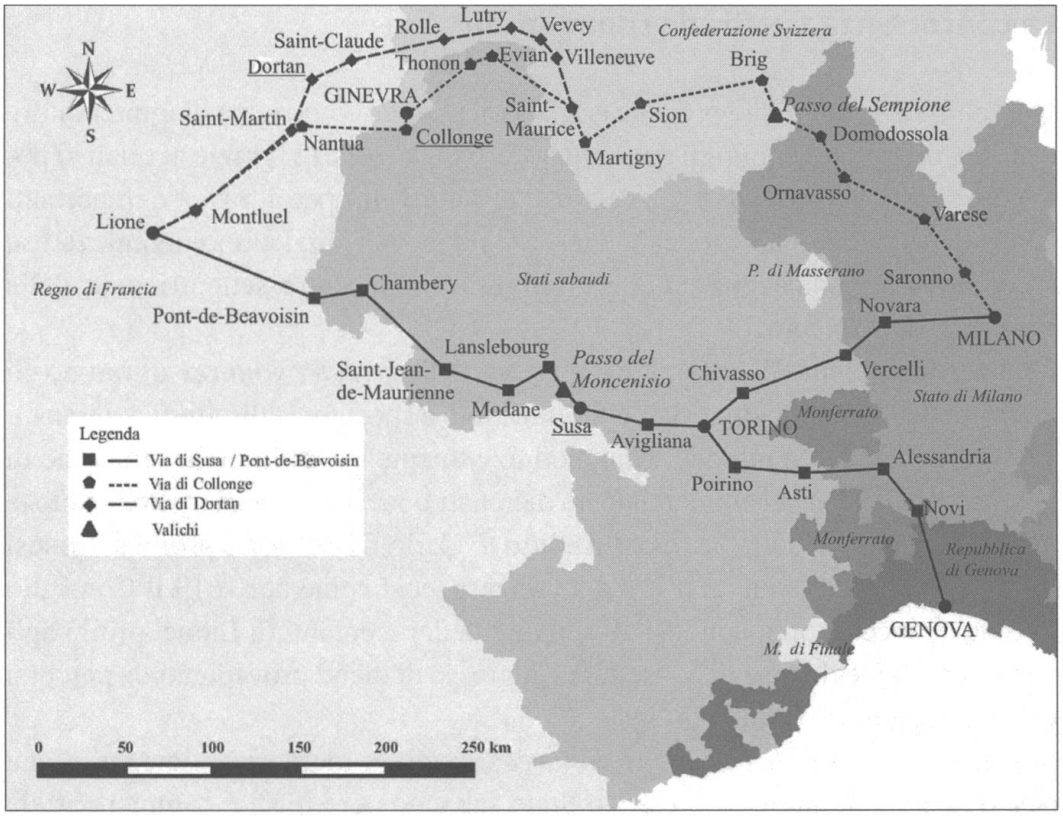

Fig. 1: *Carta dei percorsi possibili delle grandes voitures secondo una memoria sabauda di metà Seicento. Fonte: elaborazione a cura di Davide De Franco.*

multe: nel 1611 il duca Carlo Emanuele I ordinò che venisse applicata una pena pecuniaria corrispondente al doppio del dacito, nel caso in cui i mercanti fossero stati trovati dagli agenti degli appaltatori su strade diverse dal «passo di Susa, Aosta o altri luoghi di qua dai monti».[10] Nel 1626, per evitare il tracollo dei commerci, minacciato dalle disastrose conseguenze delle guerre per il Monferrato e dalle multe degli agenti sabaudi ai mercanti che deviavano i percorsi, le restrittive disposizioni precedenti vennero abrogate.[11] Contestualmente si concesse la libertà di transito per il Sempione, grazie a un accordo con i mercanti di Lione, prorogato in seguito fino al 1654. I mercanti, in accordo con il presidente della Camera dei conti di Piemonte Giovanni Battista Costa, avevano promesso di pagare una cauzione per le perdite degli incassi sul dacito, impegnandosi a riprendere la via del Moncenisio nel momento in cui le condizioni di sicurezza lo avessero consentito. Oltre a questo, nel 1648 alcune sentenze della Camera dei

conti della Savoia accolsero le richieste di tre mercanti, che ottennero il diritto di passaggio per la via di Susa senza obbligo di pagamento del dazio. In questo modo veniva confermata una politica volta a stabilire la fiducia con i mercanti, incrinata nei decenni precedenti.[12]

L'appalto della gabella

Fin dalla sua istituzione, la riscossione del dacito venne considerata dai duchi come un bene erariale cedibile in appalto o, in alternativa, utile a fornire determinate garanzie. Fu inserito quale ipoteca nel contratto di matrimonio del duca Emanuele Filiberto con Margherita di Valois (1559), e in quello di Vittorio Amedeo con Cristina di Francia (1619). Nel 1586 Carlo Emanuele I saldò un debito di 1000 scudi d'oro con il genovese Guglielmo Lomellino cedendogli la riscossione della gabella.[13] Più frequentemente il dacito era messo «all'incanto», ovvero veniva dato in appalto a impresari, banchieri e mercanti che investivano i loro denari acquisendo rendite derivanti da diritti erariali. La cessione in appalto di una gabella costituiva una pratica a cui il ducato sabaudo ricorse sempre più frequentemente tra Cinque e Seicento per affrontare la crescita delle spese militari.[14] Il meccanismo era il seguente: la Camera dei conti di Piemonte indiceva una gara d'appalto, che si concludeva con la miglior offerta a partire da una base d'asta. L'appaltatore si impegnava a riscuotere il dacito, incaricando alcuni agenti di stazionare nei principali luoghi di transito della tratta alpina. A sua volta l'impresario doveva fornire alla Camera i bilanci annuali dei ricavi e delle spese di riscossione, ricevendo una quota sui guadagni: «chi offerirà d'avantagio delli scudi 18 000 nominati nelle cride passate restarà col guadagno della mettà di quel che si troverà haver accresciuto di maggior partito».[15]

Il trend dei movimenti commerciali attraverso la strada di Susa può essere rappresentato anche dall'andamento delle offerte massime per l'assegnazione della gabella, il cui valore dipendeva dal volume dei traffici commerciali. I dati della Figura 2 mostrano un vistoso calo negli anni centrali del secolo, periodo in cui si registra la massima flessione dell'economia piemontese. Soltanto dagli anni Sessanta avvenne una ripresa dei commerci; dopo i fallimenti di alcuni appaltatori nel decennio precedente, il valore della gabella cominciò a crescere in concomitanza dell'aumento del suo gettito.[16]

La scelta di percorsi alternativi poteva essere giustificata dallo stato di conflittualità bellica cui erano sottoposte le Alpi occidentali, ma in realtà era evidente la

Fig. 2: *Offerte massime di assegnazione dell'appalto del dacito di Susa (scudi d'oro del sole). Fonte: AST, Corte, Materie economiche, Dacito di Susa, mazzo 1–3; E. Stumpo 1979; F. A. Duboin 1858, Tomo XXII, Volume XXIV, Libro XI.*

fortuna di altre strade, dovuta a chiare scelte di opportunità dei mercanti lionesi e svizzeri. I principali ostacoli provenivano dagli accordi tra autorità ginevrine e mercanti per il rafforzamento del Sempione. Negli anni Cinquanta del Seicento Giovanni Battista Costa, presidente della Camera dei conti di Savoia e consigliere di Stato, venne incaricato di rinsaldare la rete dei rapporti con la corte di Parigi e con le autorità lionesi per potenziare i transiti sulla strada di Susa, soggetta a una forte concorrenza. A lui si deve con molta probabilità l'estensione dell'anonimo *Traitté des grandes voitures* citato nelle pagine precedenti. La costruzione di nuove manifatture a Zurigo stava spostando le direttrici di movimento delle sete pregiate lavorate con oro e argento. Per i Savoia era inaccettabile che molti mercanti, conclusa la guerra in Piemonte, continuassero a rifiutare di intraprendere la via di Susa, giudicata come la via più comoda e più praticata *ab antiquo*. Si poteva tollerare che i mercanti francesi arricchissero gli Svizzeri, oltre che le casse del re di Spagna e di Milano? Il *Traitté* menzionava l'esistenza di un «secret negoce» condotto da alcuni mercanti lionesi, che avrebbero estromesso

il passaggio per il Moncenisio alla ricerca di nuove modalità di arricchimento. I guadagni di sete grezze importate dall'Italia in Francia, lavorate e poi rivendute – anche in Italia – erano altissimi, ma sarebbero aumentati dopo la costruzione di nuove manifatture a Zurigo e a Ginevra, dove si producevano tessuti di ogni tipo in oro e argento, quali «dentelles, passements, cordons, franges, molez, bouttons». I traffici per il Sempione, tra Milano, la Svizzera e Lione si erano quindi intensificati. Ma editti e ordinanze dei re di Francia e dei duchi di Savoia obbligavano i mercanti diretti a Lione al passaggio per la Val di Susa e al pagamento del dacito, che subiva la concorrenza di altre strade alpine.

Era dunque necessario attirare mercanti attraverso politiche di favore, per esempio consentendo la circolazione di merci esenti dal pagamento di alcun dazio, privilegio concesso ad alcuni impresari nel 1651.[17] Si trattava di accordi bilaterali che privilegiavano la rete dei rapporti tra governo sabaudo e alcuni mercanti fidati. La ripresa dei commerci passò inoltre attraverso la costruzione di imprese che si assumevano la piena responsabilità del trasporto delle merci: nel 1652 ebbe l'appalto Giovanni Battista Lobera di Torino. Attraverso un contratto stabilito con il governo sabaudo l'impresario si impegnava a caricare le merci a Genova, assicurando a proprio rischio l'arrivo nella città lionese. Il costo per ogni collo era fissato a 90 lire ducali d'argento, comprensivo del diritto della dogana di Lione.[18] In questo modo si garantiva che le merci arrivate al porto di Genova transitassero necessariamente per la via di Susa. Nel 1653 il duca Carlo Emanuele II, ancora sottoposto alla reggenza di Cristina di Francia, confermò tramite lettere patenti l'obbligo dei mercanti diretti a Lione di passare attraverso la via di Susa e per Pont-de-Beauvoisin, cittadina francese a est di Chambéry. Il Lobera, che era al contempo appaltatore del dacito di Susa, aveva ottenuto che le patenti venissero pubblicate dalla *senechaussée* di Lione nel 1654. L'atto provocò la reazione dei mercanti lionesi che commerciavano in Italia. Alcuni di questi ricorsero presso il *bureau* lionese, giustificando che la guerra, la peste, la permanenza di soldati avevano reso insicuro il transito in Piemonte e in Val di Susa. Per questi motivi si era presa l'abitudine di transitare per Collonge, rispettando anche un decreto del Consiglio di Stato francese del 1647 che aveva consentito il passaggio per il Vallese, mentre da un altro lato i mercanti accusavano che l'unica persona ad avere interesse per il transito lungo la Val di Susa e la Savoia fosse il duca Carlo Emanuele II. Ma la sentenza definitiva del Consiglio di Stato, confermando editti e ordini precedenti, ordinò di dare esecuzione alle richieste del Lobera, ossia di pubblicare le lettere patenti a Lione e a Parigi.[19]

La vittoria legale, che premiava la diplomazia sabauda in un periodo di tutela

politica da parte francese, ebbe quale prima conseguenza la stipulazione di nuovi patti e convenzioni con una parte dei mercanti lionesi, mentre altri si opposero.[20] In contemporanea continuavano i sequestri di mercanzie scoperte dagli agenti degli appaltatori fuori dalle strade consentite, cui seguivano rimostranze e proteste. Nel 1655 si giunse a un nuovo accordo tra il presidente Costa e i banchieri e negozianti di Lione, che dichiararono la disponibilità a esportare le merci lionesi in Lombardia, nella Repubblica di Venezia, in Toscana, in Sicilia, nel Monferrato e nei Feudi imperiali, passando attraverso la via di Pont-de-Beauvoisin e Susa. A sua volta il presidente Costa prometteva di mantenere in buono stato le strade e di garantire scorte armate fino a venti uomini a spese del Lobera. Erano coperti i danni da incendi, da pioggia nonché la morte dei muli di trasporto. Il negoziante torinese, per corroborare il patto, depositava quale assicurazione a garanzia di furti e sequestri di merci 45 000 lire tornesi nelle banche lionesi di *Dupuys & Bertrand*, di *Rigioly et Bertha*, di *Jean Arthaud* e altrettante somme a Genova.[21] In un contesto simile il sostegno del principe continuava a essere di fondamentale aiuto per impresari e banchieri. Ma il raggiungimento di un accordo non implicava la conclusione dell'attività diplomatica. Era necessario, soprattutto a Lione, che i patti venissero rispettati nei fatti. Nel 1657 il Costa scriveva a Torino per informare che «il padre Bertone dominicano residente in Lione mi propose con sue lettere... che procurando al fratello del prevosto il priorato che possiede il sig. abbate di Bagnasco... farebbe acconsentire a tutti li mercadanti di Lione di dover passare tutte le merci loro d'Italia in Francia, et di Francia in Italia».[22]

In questo periodo la politica di Luigi XIV era allineata, almeno formalmente, agli interessi sabaudi; l'editto del 1659, promulgato anche dal magistrato straordinario di Milano, confermava tutti i precedenti decreti riguardanti l'obbligo del transito delle mercanzie d'Italia per Pont-de-Beauvoisin. In realtà, la corrispondenza tra il Costa, in missione a Lione, e la duchessa Cristina a Torino mostra che le trasgressioni dei mercanti lionesi e ginevrini non conoscevano pause. Nel 1659 Cristina veniva informata che i sequestri di merci continuavano e che i doganieri lionesi avevano finalmente compreso che le azioni di repressione potevano giovare anche ai loro interessi: «Le merci confiscate appartengono metà a S.A., metà ai doganieri». Per favorire una ripresa dei transiti il governo sabaudo nel 1663 ordinò ancora la diminuzione di un terzo della tariffa del dacito.

Dacito di Susa e rischio d'impresa

Il volume degli incassi del dacito era in grado di determinare l'offerta massima nella gara d'appalto. Ma nelle condizioni di difficoltà di cui si è detto nelle pagine precedenti, il fallimento dell'impresario provocava il crollo del suo valore. Nei decenni centrali del Seicento la stabilizzazione dei traffici commerciali non era avvenuta, nonostante la fine della guerra civile in Piemonte, che confermò il potere della principessa Cristina e la tutela francese sul ducato sabaudo.[23] Nel 1662 i mercanti Tomaso Brocco di Milano e Louys Fouët di Lione, che avevano siglato sette anni prima le convenzioni con il presidente Costa, dichiararono il fallimento dell'impresa del dacito, affidando la gestione dell'attività al banchiere Carlo Martini di Torino, che accettò la riscossione rilevando l'appalto per il prezzo ribassato di 6500 scudi d'oro annui.[24] Nel contratto il Martini otteneva, tra le altre cose, l'impegno del duca a riattivare i commerci delle grandi vetture lungo la via tra Piemonte e Savoia, e al contempo di applicare una politica più tollerante, volta a eliminare le sanzioni per i mercanti che infrangevano i percorsi. Fu poi lo stesso Martini che si rivolse al duca Carlo Emanuele II per denunciare le frodi alla gabella durante le fiere di Susa. Capitava che gli abitanti della Savoia comprassero bestiami per conto dei mercanti del Monferrato e dello Stato di Milano. In questo modo non poteva avvenire la tassazione del dacito, che colpiva le merci in transito per gli Stati sabaudi condotte da mercanti forestieri.[25]

Inoltre le indagini sulle attività dei doganieri lionesi avevano consentito di scoprire la loro propensione a favorire l'arrivo delle merci dalla Svizzera. Annibale Martini, delegato per conto del banchiere Carlo suo fratello, si rivolse alla Camera dei conti della Savoia chiedendo che venissero inviate delle guardie per obbligare i mercanti a passare per Chambéry, al fine di contrastare le azioni dei doganieri, ottenendo un diniego. Le insistenze presso il Gran cancelliere a Torino e il generale delle finanze Giambattista Truchi non erano servite a nulla. Va inoltre detto che anche la missione a Parigi del Martini, avvenuta nel 1667, aveva mostrato con chiarezza tutta l'ambiguità della politica francese; dopo esser stato ricevuto dagli avvocati del Consiglio di Stato e dallo stesso Colbert, nonostante le rassicurazioni, in assenza di risposte concrete, riprese pochi mesi dopo la via del ritorno per Torino. La questione venne momentaneamente risolta quando Louys Fouët, mercante lionese e appaltatore del dacito di Susa, stipulò nel 1669 una convenzione che prevedeva di coprire i mancati guadagni dei doganieri pagando 72 000 lire per tre anni e sei mesi consecutivi.[26]

La tensione salì nuovamente nel 1673, quando vennero sequestrate a Evian, a sud

del Lago Lemano, 39 balle di seta del convoglio del mercante Roch Pontsaint Pierre. Secondo le inchieste sabaude il mercante dichiarava le merci a Ginevra e in Germania, frodando il diritto del dacito di Susa, che colpiva soltanto le merci d'Italia. Per questo motivo le sete erano state confiscate, diventando occasione di un nuovo scontro diplomatico.[27] In questa occasione il ministro francese Pontchartrain aveva sostenuto che non vi fosse alcun obbligo di passaggio delle mercanzie da Susa, e che i mercanti potessero transitare dove risultava più conveniente. Fu forse la prima volta nella quale un intervento pubblico del governo francese ribaltava il sostegno finora concesso al duca di Savoia.
Secondo il procuratore generale della Savoia Challet il commercio delle grandi vetture attraverso le Alpi generava guadagni per 100 000 scudi annui, cifra molto alta che probabilmente includeva il valore dell'economia indotta dal transito dei convogli commerciali.[28] Lo stesso procuratore, relazionando la sua missione a Lione, ricordava le sollecitazioni del Consolato di commercio per sbloccare la confisca avvenuta a Evian. Ma dal lato opposto vi erano le richieste dell'appaltatore del dacito Giuseppe Arnaud, che richiedeva come risarcimento delle perdite subite dal dacito di Susa il terzo delle trentanove balle di seta confiscate al Pontsaint Pierre, considerato che secondo le sue indagini il mercante aveva fatto transitare per il Sempione circa 1000 balle.

Il mutamento della politica francese alla fine del secolo

Durante la guerra della Lega di Augusta Vittorio Amedeo II aveva aderito al fronte imperiale, scontrandosi con le armate francesi comandate dal maresciallo Catinat. Il duca, dopo aver ricevuto pesanti sconfitte sui campi di battaglia, era tornato alla vecchia alleanza con Luigi XIV, ottenendo in cambio la riconsegna della piazzaforte di Pinerolo, da sessantacinque anni in mani francesi.[29] Il trattato di pace con la Francia, stipulato nel 1696, comprendeva una dichiarazione di intenti per il ripristino delle rotte commerciali interrotte dalla guerra. Ma una coeva memoria di origine ministeriale francese sosteneva che si erano fatti molti lavori per ristabilire i cammini del percorso del Sempione. Nel documento si affermava che i principi d'Italia avevano accolto con favore il ristabilimento del bureau di Dortan, a nord del Lago Lemano, il cui percorso evitava il transito nei territori sabaudi.[30] La politica francese diventava sempre più esplicitamente contraria all'uso esclusivo di una sola strada commerciale. I mercanti lionesi avevano richiesto di praticare le vie più comode, anche a causa della crescita

del prezzo delle sete. Consigliato quindi dal controllore generale delle finanze Pontchartrain, Luigi XIV nel novembre del 1698 concesse ai lionesi la libertà di movimento per Dortan e per il Passo del Sempione.
L'anno seguente i condottieri di vetture Brocco, Ludovico Fouët, Filippo Barlet e Carlo Federico Carpani di Milano scrissero una lettera al duca di Savoia, spiegando che a causa della guerra della Lega d'Augusta avevano deciso di privilegiare la strada del Sempione. Nella realtà emergevano ancora contrasti tra gli impresari dei convogli, che trasportavano le merci per conto dei mercanti, e gli appaltatori del dacito di Susa. Nel frattempo era intervenuto l'editto francese del 1698 che concedeva la libera scelta dei percorsi. Il nodo della questione si giocava sulla convenienza dei dazi. L'unico strumento di contrappeso era dunque dato dal confronto dei costi, essendo l'azione politica risultata inefficace. La tariffa di riferimento era sempre quella delle sete. Nella seconda metà del Seicento il diritto di riscossione per ogni balla era stato diminuito in diversi momenti, scendendo fino a 15 lire e 10 soldi nel 1698. Secondo i conduttori, il costo complessivo di trasporto nella tratta tra Milano e Lione corrispondeva, in moneta di Francia, a 57 lire e 11 soldi, comprensive delle 15 lire e 10 soldi del dacito di Susa, contro le 46 lire del Sempione e del Passo di Dortan. Le non irrilevanti differenze convinsero ancora una volta ad abbassare i costi, stabilendo precisi accordi con quei mercanti che si erano impegnati a percorrere la strada di Susa[31]:

Tab. 1: *Confronto tra tariffe del dacito di Susa concordate tra governo sabaudo e alcuni impresari nel 1697–1698*

Tipologia merce	Tassa originaria in lire francesi	Tassa per i Carpani	Tassa per i cugini Broc
Mercanzie dall'Italia alla Francia – per ogni balla di 12 rubbi			
Seta lavorata	33	15,5	16,5
Seta cruda	28,04	15,5	16,5
Panni di seta con oro	123,04	24	26
Brocatello	33	5,5	6
Mercanzie dalla Francia all'Italia – per ogni balla di 9 rubbi			
Panni di seta	40	5,5	8
Panni di seta e oro	92,04	5,5	8
Panni fini di lana	15,5	5,5	6
Cento marchi d'oro filato	24,02	9	10

In contemporanea si infittiva la corrispondenza tra le corti. Da parte sabauda si insisteva sugli incontestabili diritti di preminenza del Moncenisio, sanciti da numerosi editti, a partire da quello del 1540 di Francesco I. Ma da quanto si è detto nei primi decenni del Settecento le priorità francesi erano mutate: se da un lato il trattato di Utrecht dell'11 aprile 1713 dichiarava l'intenzione di riattivare i commerci tra Piemonte e Francia attraverso la via di Susa, dall'altro l'11 gennaio 1719 un editto di Luigi XV diminuiva ancora il prezzo del diritto di passaggio per il Passo di Dortan.

Conclusioni

La Val di Susa si caratterizza per essere stata un'importante area di transiti commerciali tra gli spazi dell'Italia nord-occidentale e la Francia. L'istituzione del dacito, nel primo Cinquecento, permise allo Stato sabaudo di aumentare il gettito fiscale approfittando dei movimenti di merci attraverso le Alpi. La riscossione fu regolamentata da editti e ordinanze promulgati sia durante l'occupazione francese del ducato, tra 1536 e 1559, sia in seguito. Almeno fino al 1653 la politica dei re di Francia confermò la protezione della strada di Susa, ma il persistente stato di crisi che avvolse il Piemonte occidentale indebolì la sua capacità di attrazione dei flussi commerciali. In contemporanea patti tra mercanti, doganieri e autorità ginevrine consentivano di rinforzare l'asse viario a nord delle Alpi, attraverso il valico del Sempione.
Mentre la diplomazia sabauda insisteva per ottenere dalla corte di Parigi la protezione della via piemontese, imprese commerciali di mercanti e banchieri furono istituite per sfruttare i movimenti di merci pregiate. Nella seconda metà del Seicento l'atteggiamento francese cominciò a essere più esplicitamente contrario all'appoggio di una sola strada alpina. Il sostegno all'asse del Moncenisio poteva essere rimesso in discussione sulla base della convenienza economica. La controffensiva sabauda avvenne quindi sul piano dei prezzi. Indebolito il sostegno politico, solo in questo modo si poteva contrastare una concorrenza stradale che perdurava da diversi secoli.

Note

1 Per le Alpi Cozie in epoca romana: S. Giorcelli Bersani, «La montagna violata: il sistema alpino in età romana come barriera geografica e ideologica», *Bollettino Storico Bibliografico Subalpino*, secondo semestre, 2000, pp. 425–449. Sull'area di strada nel Medioevo: G. Sergi, «La Valle di Susa medievale: area di strada, di confine, di affermazione politica», in: C. Bertolotto (a cura di), *Valle di Susa. Tesori d'arte*, Torino 2005, pp. 37–43.

2 G. Sergi, *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino,* Napoli 1983.

3 Archivio di Stato di Torino (AST), Corte, Materie politiche per rapporto all'interno, Storia della real casa, m. 4, categoria 5, n. 2, *Titres des* états *de la royale maison de Savoie avec l'addition des brefs, et concordats entre la cour de Rome et celle de Turin*, 1780 circa. Il colle del Monginevro era sottoposto alla dominazione francese, ma con i trattati di Utrecht del 1713 le terre del Delfinato del versante «italiano» vennero annesse allo Stato sabaudo. La cessione di parte del Delfinato comportò la separazione di secolari unioni di valle, mentre al contempo i confini venivano fissati sulle vette delle montagne: D. De Franco, *La difesa delle libertà. Autonomie alpine nel Delfinato tra continuità e mutamenti (secoli XVII–XVIII)*, Milano 2016.

4 P. Bianchi, «Politica matrimoniale e rituali fra Cinque e Settecento», in: P. Bianchi, A. Merlotti (a cura di), *Le strategie dell'apparenza. Cerimoniali, politica e società alla corte dei Savoia in età moderna*, Torino 2010, pp. 39–72.

5 Sull'insediamento di Susa in età antica: A. Crosetto, C. Donzelli, G. Wataghin, «Per una carta archeologica della Valle di Susa», *Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino*, secondo semestre, 1981, pp. 355–410.

6 Diritti di pedaggio sui transiti commerciali erano esatti nella Val di Susa durante il Basso Medioevo: M. C. Daviso di Charvensod, *I pedaggi delle Alpi occidentali nel medio evo,* Torino 1961. Per il regolamento del dacito: *Bail à ferme du grand et petit péage de Suse* del 1563, pubblicato da F. A. Duboin, *Raccolta per ordine di materie delle leggi,* Torino 1858, Tomo XXII, Volume XXIV, Libro XI, pp. 1678–1679. Questo saggio approfondisce e sviluppa alcune iniziali considerazioni pubblicate in: D. De Franco, «Dazi e commerci attraverso le Alpi: la Val di Susa tra protezionismo sabaudo e privilegi locali (XVI–XVII)», in: S. Gal, L. Perillat (a cura di), *La Maison de Savoie et les Alpes: emprise, innovation, identification*, Chambéry 2015, pp. 331–347. Sulla strada di Susa e sul dacito si veda inoltre M. L. Sturani, «Inerzie e flessibilità: organizzazione ed evoluzione della rete viaria sabauda nei territori ‹di qua dai monti› (1563–1796). I presupposti strutturali (secc. XVI–XVII)», *Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino*, secondo semestre, 1990, pp. 455–512. L. Ghiosso, «Le ‹Dace› de Suse d'après les documents de l'Archivio di Stato di Torino», *Societé Savoisienne d'Histoire et d'Archeologie*, 11, 2006, pp. 311–320. Sui mercanti milanesi G. Tonelli, *Affari e lussuosa sobrietà. Traffici e stili di vita dei negozianti milanesi nel XVII secolo (1600–1659)*, Milano 2012. Inoltre F. Battistini, *L'industria della seta in Italia nell'età moderna*, Bologna 2003.

7 AST, Corte, Materie economiche, Dacito di Susa, mazzo 3, n. 16, *Capitoli e tariffa delli daciti grande, e piccolo di Susa*, 1672. I capitolati di appalto recavano le tariffe del dacito in scudi d'oro del sole, senza però definire per quali quantità era applicata la tassa.

8 AST, Corte, Materie economiche, Dacito di Susa, mazzo 1, n. 2, *Traitté des grandes voitures*, post 1669.

9 Archivio Storico Comune di Susa, Faldone 7, fol. 40, 1629. G. Alfani, *Il grand tour dei cavalieri dell'Apocalisse. L'Italia del lungo Cinquecento (1494–1629)*, Venezia 2010.

10 *Capitoli del dacito grande e piccolo di Susa*, 14 dicembre 1611, in: Duboin (vedi nota 6), pp. 1765–1766.

11 *Ordine di S.A. col quale, rimettendo le pene incorse per le condotte di merci in Italia e Francia fatte per altra strada che quella di Susa, concede la protezione sovrana ed inibizione d'ogni molestia anche in tempo di guerra, a favore delle condotte che seguiranno quella via,* 24 maggio 1626, in: Duboin (vedi nota 6),Tomo XV, Volume XVII, Libro IX, pp. 728–729.

12 AST, Corte, Materie economiche, Dacito di Susa, mazzo 3, n. 6, fol. 98–100.
13 *Ibid.*, mazzo 2, n. 10.
14 E. Stumpo, *Finanza e Stato moderno nel Piemonte del Seicento*, Roma 1979; C. Rosso, «Il Seicento», in: P. Merlinet et al. (a cura di), *Il Piemonte sabaudo. Stato e territori in età moderna*, Torino 1994, pp. 203–223.
15 AST, Sezioni Riunite, Camera dei conti di Piemonte, art. 288, mazzo 1, 1561.
16 Il valore dell'appalto era fissato in scudi d'oro del sole, moneta a cui faceva riferimento anche l'ammontare del tasso, principale imposta del ducato. Nella prima metà del Seicento in Piemonte si registra una forte svalutazione del fiorino al cambio dello scudo d'oro del sole. Se nel 1606 lo scudo d'oro valeva 14 fiorini e 6 grossi, nel 1632 si arrivò a un cambio di 35 fiorini. Per ridurre l'eccessiva svalutazione il 26 novembre del 1632 il duca Vittorio Amedeo I introdusse la lira d'argento come moneta di conto dello stato. Il valore nominale dello scudo d'oro del sole venne quindi imposto a 3 lire e 2 soldi. Ma negli anni seguenti l'effetto della riforma monetaria comportò al contrario la rivalutazione dello scudo, che passò nel 1650 a 6 lire e 10 soldi, come rileva Stumpo (vedi nota 14), p. 33. Per contro la quantità di intrinseco nello scudo circolante in Piemonte non variò significativamente nel corso del secolo: nel 1602 uno scudo conteneva 3,036 gr. d'oro, con una lieve diminuzione di mezzo punto percentuale nel 1650, rimasta la stessa nei decenni seguenti: D. Promis, *Monete dei reali di Savoia*, Torino 1841. Per utili elementi di comparazione tra le monete emesse in Italia in età moderna, G. Felloni, «Finanze statali, emissioni monetarie ed alterazioni della moneta di conto in Italia nei secoli XVI–XVIII», in: V. Barbagli Bagnoli (a cura di), *La moneta nell'economia europea. Secoli XIII–XVIII*, Firenze 1981, pp. 197–222. Per quanto riguarda le monete auree P. Vilar, *L'or dans le monde du XVIe siècle à nos jours*, Parigi 1969.
17 AST, Corte, Materie economiche, Dacito di Susa, mazzo 3, n. 6, fol. 102–103.
18 *Ibid.*, fol. 107–108.
19 *Ibid.*, fol. 109–130.
20 Ovvero i negozianti di Lione Claude Laure, Marc-Antoine Mazenot, Cesar e Iean Ambroise Ferrary, François Rigiolly, gli stessi che il 17 settembre 1647 avevano fatto ricorso presso il Consiglio di Stato: *Ibid.*, foll. 151–158.
21 *Ibid.*, fol. 130–138.
22 *Ibid.*, mazzo 2, n. 17.
23 C. Rosso, «Uomini e poteri nella Torino barocca», in: G. Ricuperati, *Storia di Torino. La città fra crisi e ripresa (1630–1730)*, Torino 2002, pp. 16–27.
24 AST, Corte, Materie economiche, Dacito di Susa, mazzo 3, n. 7, 29 aprile 1662.
25 Il duca, acconsentendo alla richiesta, emanò un'ordinanza che vietava la frode: *Ibid.*, n. 11, 16 settembre 1664.
26 *Ibid.*, mazzo 3, n. 14, 17 maggio 1669.
27 *Ibid.*, mazzo 3, n. 27.
28 Il dato è in effetti rilevante e forse sovrastimato. Per fornire un elemento di comparazione, corrispondeva a poco meno della metà dell'intera riscossione del tasso, principale imposta diretta della fiscalità sabauda, il cui gettito totale ammontava, tra il 1631 e il 1696, a 215 550 scudi d'oro del sole: Stumpo (vedi nota 14), p. XIX.
29 G. Symcox, *Vittorio Amedeo II. L'assolutismo sabaudo (1675–1730)*, Torino 1989.
30 AST, Corte, Materie economiche, Dacito di Susa, mazzo 4, 1697–1698.
31 *Ibid.*, fol. 185. La fonte riporta dati provenienti da un'indagine di fine Seicento. L'autore utilizza quale riferimento monetario le lire francesi, e non più gli scudi d'oro del sole. In Francia lo scudo d'oro venne battuto nel 1666 a 5 lire e 11 soldi (A. De Bazinghen, *Traité des monnoies et de la juridiction de la Cour de monnoies*, Parigi 1764, Tomme première, p. 392); l'ultimo cambio disponibile per lo scudo d'oro nello Stato sabaudo risale al 1656, quando il suo valore nominale era dato in lire d'argento di Piemonte da 20 soldi l'una a 6:17:6 (lire:soldi:denari).