Milano : una "città alpina"? : ambiamenti e trasformazioni tra Sette e Novecento

Autor(en): **Mocarelli, Luca**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **8 (2003)**

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-9242

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

MILANO: UNA «CITTÀ ALPINA»?

CAMBIAMENTI E TRASFORMAZIONI TRA SETTE E NOVECENTO

Luca Mocarelli

Zusammenfassung

Mailand – eine alpine Stadt? Transformationsprozesse im 18. und 19. Jahrhundert

Der Beitrag untersucht die Frage, ob Mailand während der frühen Neuzeit in bestimmter Weise eine alpine Stadt war. Gerechtfertigt wird die Qualifikation durch die intensiven Beziehungen mit den nahe gelegenen Bergtälern. Diese Beziehungen umfassten sowohl den Austausch von land- und viehwirtschaftlichen Gütern, Rohstoffen, Halb- und Fertigprodukten als auch die temporäre Migration von den Berggebieten in die Stadt. Davon profitierten beide Seiten: für die Metropole in der Poebene gehörte die Lage an transalpinen Verkehrsrouten und zwischen den wirtschaftlich komplementären Zonen des Tief- und des Hochlands zu den Faktoren ihres erstaunlichen Erfolgs; für die Entwicklung der alpinen Regionen brachten die Kontakte zu einem sehr vitalen, urbanisierten Raum entscheidende Vorteile. Vieles deutet nun darauf hin, dass sich diese enge Beziehung zwischen der Stadt und den Bergtälern mit dem Aufstieg des Nationalstaats und der Industrie im 19. Jahrhundert lockerte. Die alpine Ökonomie geriet dadurch in eine Krise, während Mailand an «Alpinität» einbüsste.

L'AMBITO TERRITORIALE D'INDAGINE

Il presente lavoro intende esaminare le trasformazioni subite, tra Settecento e fine Ottocento, da un sistema di scambi interregionale articolato e complesso come quello disegnato dalle relazioni intrattenute da Milano con la limitrofa area alpina. A tal fine il contesto territoriale oggetto dell'indagine comprenderà non solo la porzione centro-occidentale della catena alpina, così come si può delineare adottando un rigido criterio altimetrico, ma anche la fascia pedemontana fino alla linea dei fontanili. Una scelta dettata dal convincimento di chi scrive che se le Alpi hanno rappresentato delle montagne d'eccezione quanto a «risorse, discipline collettive, qualità dell'umanità, numero delle strade»,[1] lo si deve proprio, senza nulla togliere all'importanza delle relazioni infralpine, alla presenza di un retroterra di elevata densità urbana e notevole vitalità economica.[2]

Ciò è particolarmente vero proprio nel caso dell'area lombarda dove, sin dall'età moderna, troviamo diversi centri importanti situati nel piede delle Alpi (Como, Bergamo e Brescia) o a poche decine di chilometri da esso (Monza e la stessa Milano). Si tratta di realtà urbane che già nel 1500 contavano circa 179'000 abitanti, saliti nel 1600 a 199'000, per ridiscendere bruscamente in seguito alla peste del 1630 (che ha eliminato circa un terzo della popolazione urbana regionale) e giungere poi, con un progressivo recupero, ai 179'000 del 1700 e ai 215'000 nel 1800. Anche nei decenni successivi la crescita di queste città, per quanto più vivace, non ha assunto un carattere dirompente: nel 1836 i relativi abitanti erano ancora circa 251'000 (vedi tab. 1).

Per assistere a un salto epocale, accompagnato da un importante mutamento nel quadro urbano regionale, è necessario attendere l'avvio dell'industrializzazione, un processo che nella regione ha avuto connotati e proporzioni particolarmente significativi. Da un lato infatti la popolazione di Milano, Brescia, Bergamo, Monza e Como ha conosciuto una crescita senza precedenti, al punto che nel 1911 appariva più che triplicata rispetto al 1836 avendo superato gli 835'000 abitanti. Dall'altro si è verificato un deciso accentuarsi della importanza rivestita da Milano all'interno del tessuto urbano regionale. Se infatti nel 1800 la metropoli contava il 38 percento circa degli abitanti ascrivibili alle prime undici città lombarde nel 1911, con i suoi 601'104 effettivi, è giunta a pesare per quasi il 60 percento, lasciando a grande distanza

Tab. 1: *Popolazione dei primi undici centri urbani lombardi (1500–1911)*

	1500		1600		1700		1800		1836		1911
MI	100'000	MI	120'000	MI	109'000	MI	124'000	MI	145'500	MI	601'104
BR	48'000	BR	40'000	BR	35'000	BE	36'000	BR	40'315	BR	82'529
CR	40'000	CR	40'000	MA	24'000	BR	30'000	MA	32'710	BE	55'857
MA	28'000	MA	31'000	PV	23'000	PV	25'000	BE	31'415	MO	52'659
PV	16'000	PV	25'000	CR	22'000	CR	25'000	CR	27'910	CO	43'439
BE	15'000	BE	18'000	BE	20'000	MA	25'000	PV	26'313	CR	40'646
VI	10'000	LO	14'000	LO	14'000	LO	16'000	LO	20'131	PV	39'360
CO	10'000	CO	12'000	CO	9'000	CO	15'000	MO	17'286	MA	32'631
CM	9'000	CM	11'000	VI	9'000	VI	12'000	CO	16'642	VI	27'746
LO	8'000	MO	9'000	CM	7'000	MO	10'000	VA	14'655	LO	27'057
MO	6'000	VI	8'000	MO	6'000	CM	9'000	CM'	14'103	BA	25'992
Totale	290'000		328'000		278'000		327'000		386'980		1'029'020

MI: Milano, BR: Brescia; CR: Cremona; MA: Mantova; PV: Pavia; BE: Bergamo; VI: Vigevano; CO: Como; CM: Crema; LO: Lodi; MO: Monza; VA: Viadana; CM: Casalmaggiore; BA: Busto Arsizio

Fonti: 1500–1800: P. Malanima, «Italian cities 1300–1800. A quantitative approach», *Rivista di storia economica,* XIV, 1998, p. 91–126; 1836 C. Cattaneo, «Sulla densità della popolazione in Lombardia e sulla sua relazione alle opere pubbliche», *Il Politecnico,* I, 1839; 1911: S. Zaninelli, «Aspetti economico-produttivi, di mercato e tecnologici», in: Id., P. Cafaro, R. Canetta, *Storia dell'industria lombarda,* II: *Alla guida della prima industrializzazione italiana,* t. II, *Dalla fine dell'Ottocento alla Grande Guerra,* Milano 1990, p. 77.

gli altri centri più importanti vale a dire Brescia, Bergamo, Monza e Como (vedi tab. 1).
Inoltre nella fase compresa tra l'Unità e la prima guerra mondiale si è assistito alla tumultuosa crescita di numerose altre località situate nel piede delle Alpi o nelle immediate vicinanze. Nel 1911, infatti, in tale area si contavano altri 13 centri, oltre ai cinque già considerati, con più di 10'000 abitanti: quattro nella periferia nord di Milano (Greco 18'879 abitanti, Affori 16'580, Sesto San Giovanni 13'867, Cologno 11'208), cinque nell'Alto Milanese in direzione di Varese (Busto Arsizio 25'992, Legnano 24'978, la stessa Varese 20'754, Gallarate 17'271, Saronno 12'115) e quattro nella Brianza lecchese e comasca (Seregno 14'976, Cantù 13'304, Lecco 12'329, Desio 11'949).[3]
Non è difficile cogliere il nesso tra questi sviluppi e le nuove localizzazioni industriali che si stavano affermando nella regione: la cintura industriale ai confini nord di Milano dove erano presenti grandi imprese come la Pirelli, la Breda, la Falck, la Montecatini; la porzione occidentale dell'Alto Milanese con la sua vocazione cotoniera e meccanica; la Brianza dell'industria serica, del mobilificio e del cappellificio.[4]

LA CENTRALITÀ DI MILANO

La tabella 1 dimostra chiaramente come durante l'età moderna Milano si sia ritagliata una posizione centrale ma non prevaricante nel quadro urbano lombardo, convivendo e interagendo con diversi altri centri di taglia mediogrande, quali Brescia, Cremona, Bergamo, Mantova.[5] Città che nel corso del tempo hanno conosciuto una ridefinizione della propria consistenza demografica – con la crescita sostenuta di Bergamo e Como e il ridimensionamento, più o meno accentuato, di Brescia, Cremona e Mantova[6] – unitamente a un processo di funzionalizzazione, attestato ad esempio dal rafforzarsi del legame dei centri della bassa pianura con il proprio entroterra agricolo.
Sino alla Restaurazione, nell'area lombarda, così come in quella padana, non si sarebbe quindi manifestata la tendenza, rilevabile altrove in Europa, al formarsi di una armatura urbana fortemente gerarchizzata[7] e non è da escludere che un simile esito sia stato favorito dalla condizione periferica, sotto il profilo politico, sia della Lombardia occidentale, sottoposta agli Absburgo, che di quella orientale, dipendente da Venezia. E' mancato infatti

un disegno di riordino amministrativo volto a elevare una città al rango di capitale, attivando così una serie di dinamiche distorsive in grado di scardinare la rete di *central places* preesistente.[8] Soltanto la nuova realtà emersa dall'industrializzazione sarebbe stata in grado, come già evidenziato, di cambiare radicalmente la situazione, al punto che oggi la «grande Milano» comprende quasi la metà dei nove milioni di abitanti della Lombardia e il solo centro urbano oltre il 14 percento.[9]

LE RAGIONI DELLA IMPORTANZA DI MILANO

La taglia demografica assunta da Milano sin dalla prima età moderna l'ha collocata stabilmente nel novero delle maggiori città europee di antico regime nonostante, come osservava un acuto viaggiatore di fine Seicento, «sia situata in pianura, la sua corte sia piccola, sebbene né il mare né nessun fiume navigabile crei il suo commercio e sia infine capitale di uno Stato, che oggi è poca cosa».[10] In effetti, come si può rilevare dalla tabella 2, Milano rappresenta, insieme a Lione, l'eccezione all'interno di un gruppo di metropoli costituito da porti e capitali di grandi Stati e da città che spesso assommavano entrambe queste condizioni.[11]

Ma mentre quella della città transalpina era una condizione recente, legata agli straordinari sviluppi della tessitura serica locale a partire dal secolo XVII, Milano ha conquistato tale posizione di spicco fin dagli inizi dell'età moderna e l'ha mantenuta anche in seguito, sia pure nel quadro di una più generale ridefinizione della gerarchia urbana europea che ha visto tra Sei e Settecento le città del nord, con in testa Londra e Amsterdam, acquistare una posizione di preminenza rispetto a quelle mediterranee.[12]

Infatti, pur venendo superata in termini di taglia da alcuni centri urbani, Milano è una delle sei città europee – le altre sono Parigi, Londra, Lisbona, Venezia e Napoli – che risultano sempre presenti tra le 15 più popolate del continente tra 1400 e 1800.[13] Occorre allora interrogarsi sulle ragioni che hanno consentito al centro lombardo di conquistare e mantenere una simile posizione e sembra in proposito necessario richiamare almeno le seguenti:

1. La collocazione geografica. Il successo di Milano dipende innanzitutto dalla posizione che la città si è ritagliata nel corso del tempo all'interno di un'area come quella lombarda, assai favorita sia per quanto riguarda la posizione

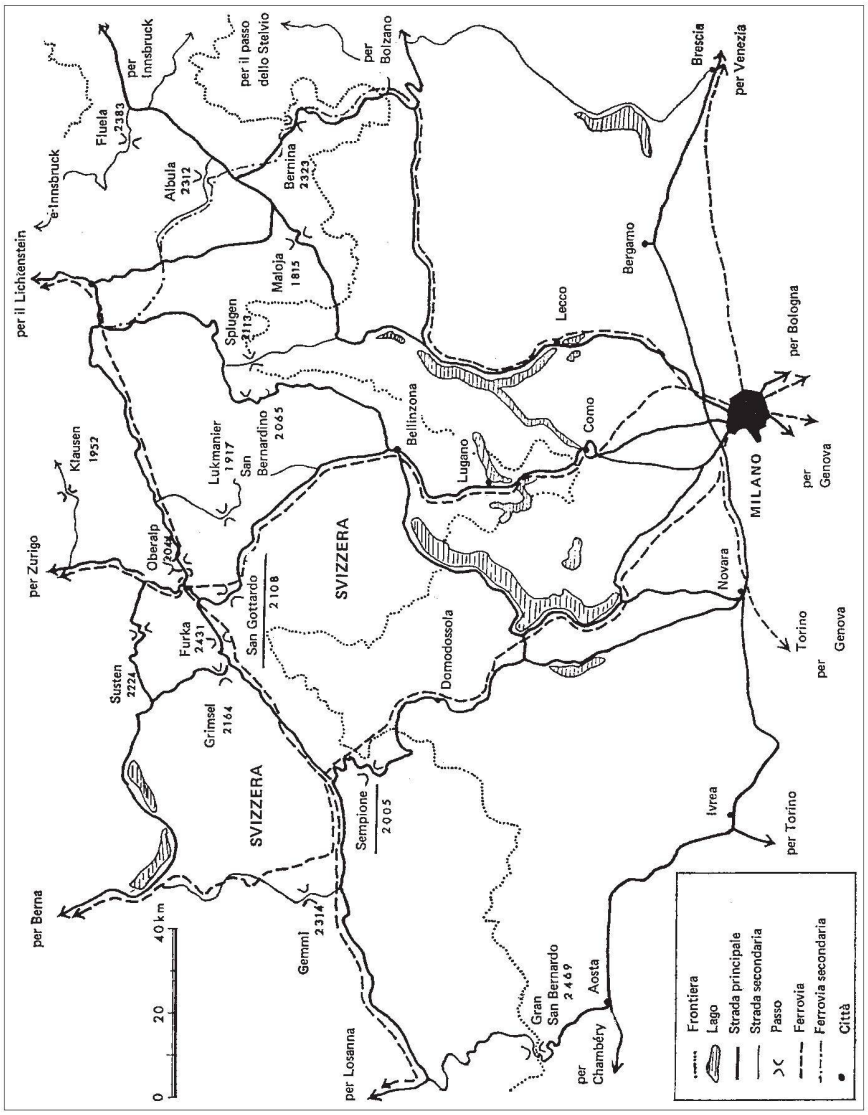

Fig. 1: *Il crocevia milanese. Fonte: E. Dalmasso, Milano capitale economica d'Italia, Milano 1972.*

Tab. 2: *Le 15 maggiori città europee (Russia esclusa) nel 1700 e nel 1800*

1700				1800			
Dati Bairoch		Dati De Vries		Dati Bairoch		Dati De Vries	
Londra	575'000	Londra	575'000	Londra	948'000	Londra	865'000
Parigi	500'000	Parigi	510'000	Parigi	550'000	Parigi	581'000
Napoli	300'000	Napoli	216'000	Napoli	430'000	Napoli	427'000
Amsterdam	200'000	Amsterdam	200'000	Vienna	247'000	Vienna	231'000
Lisbona	180'000	Lisbona	165'000	Amsterdam	217'000	Amsterdam	217'000
Madrid	140'000	Venezia	138'000	Dublino	200'000	Lisbona	180'000
Venezia	138'000	Roma	138'000	Lisbona	195'000	Dublino	168'000
Roma	135'000	Milano	124'000	Berlino	172'000	Madrid	167'000
Milano	125'000	Vienna	114'000	Madrid	168'000	Roma	163'000
Vienna	114'000	Madrid	110'000	Roma	153'000	Berlino	150'000
Palermo	100'000	Palermo	100'000	Palermo	139'000	Palermo	139'000
Lione	97'000	Lione	97'000	Venezia	138'000	Venezia	138'000
Marsiglia	90'000	Siviglia	96'000	Milano	135'000	Milano	135'000
Bruxelles	80'000	Bruxelles	80'000	Amburgo	130'000	Barcellona	115'000
Siviglia	72'000	Marsiglia	75'000	Lione	109'000	Lione	100'000

Fonte: P. Bairoch, J. Batou, P. Chèvre, *La population des villes Européennes: banque des données et analyse sommaire des résultats,* Geneve 1988; J. De Vries, *European urbanization 1500–1800,* London 1984.

geografica, sia con riferimento alla ricchezza e alla varietà delle risorse presenti al suo interno che hanno creato condizioni assai favorevoli per l'insediamento.[14] All'interno di un'area «cerniera» come questa, Milano ha acquistato ben presto una indiscussa centralità, sviluppandosi a partire dall'età romana proprio dove la via Emilia incrociava la fascia delle risorgive e si può allora ben sostenere, come è stato fatto, che la costruzione di Milano «a partire dalla sua formazione fino agli interventi più attuali [...] si riassume nel segno di questa intersezione».[15] Ed è altrettanto indubbio che un elemento decisivo al riguardo è rappresentato proprio dalla sua posizione rispetto alle Alpi in quanto è essa «che conferisce a Milano la sua funzione di crocevia internazionale»[16] (vedi fig. 1, p. 230).

2. La presenza di una regione «completa». Già a partire dalla ripresa medioevale si è delineato un complesso territoriale in cui l'area irrigua, caratterizzata dalla precoce affermazione di una agricoltura mercantile, è diventata fondamentale elemento costitutivo di una regione funzionale segnata da una evidente biforcazione produttiva e in cui alcune importanti città, a cominciare proprio da Milano, erano a contatto con aree economicamente complementari e ne sfruttavano largamente le ricchezze naturali.[17]

3. La realizzazione di importanti e precoci investimenti infrastrutturali. Il riferimento è in particolare ai canali navigabili che, agevolando l'integrazione di una realtà territoriale segnata da forti complementarietà come quella lombarda, hanno messo al centro del loro sistema proprio Milano (vedi fig. 2). Basti pensare alla realizzazione, già entro il 1272, del naviglio grande, che collegava la città all'area dei laghi prealpini e al Po, seguita nel 1497 da quella del naviglio della Martesana che la connetteva invece all'Adda.[18] Grazie a questi interventi si è dato un apporto significativo in vista della creazione di un mercato di notevole ampiezza, a dispetto delle divisioni politiche affermatesi durante l'età moderna, e ne è uscito così rafforzato il potere di attrazione dello spazio lombardo che, in relazione alla nuova gerarchia economica europea disegnata dalla ripresa medievale, è diventato una ineludibile marca di frontiera tra alcune delle realtà più dinamiche del continente.[19]

4. L'elevato grado di specializzazione dell'economia lombarda. A consentire il suo raggiungimento è stato proprio il consolidarsi dei legami interni, assicurato dall'abbassamento dei costi di trasporto, così come l'inserimento in una rete di importanti flussi commerciali e di lavoro migrante che hanno

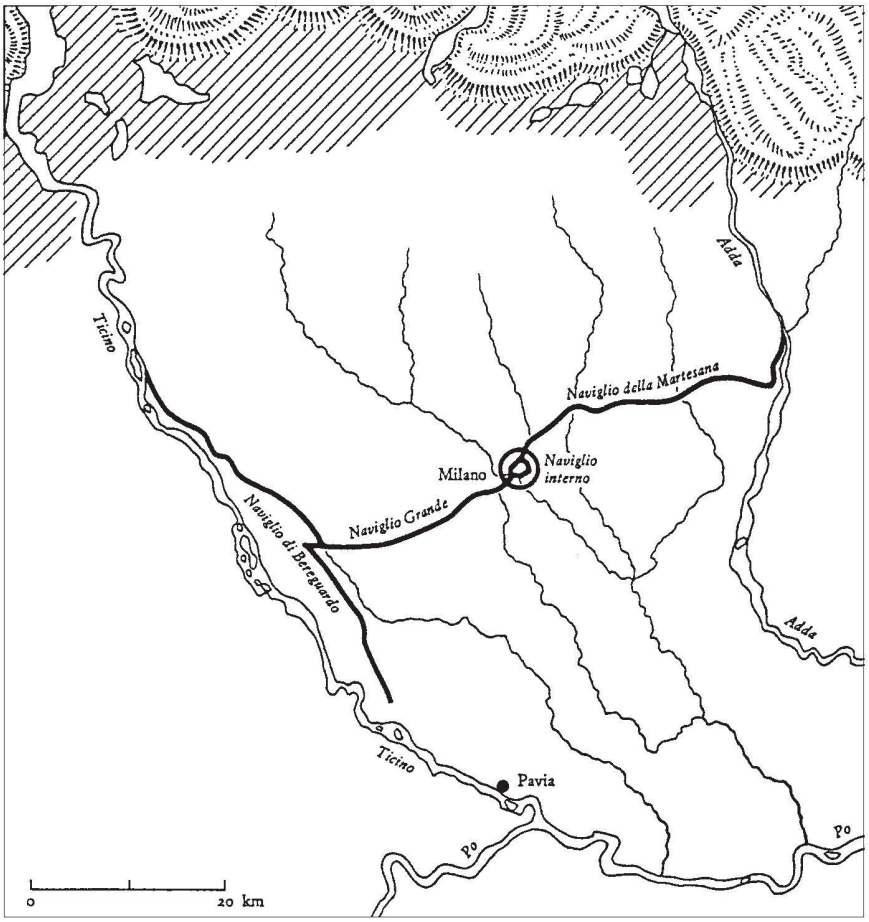

Fig. 2: *I canali della pianura lombarda. La zona trattegiata rappresenta colline e depositi morenici nella fascia sottostante l'arco alpino. Fonte: Singer C. et al., A history of Technology, vol. III, Oxford 1957.*

portato alla rapida attivazione delle infrastrutture e delle istituzioni necessarie allo sviluppo di relazioni di mercato. A sostenere la specializzazione dell'economia locale, in direzione sia dell'agricoltura che del settore secondario, è stato poi anche il notevole spessore della domanda interna assicurata proprio dalla elevata densità urbana.

5. Il rafforzarsi dei vantaggi nel corso del tempo. Milano si è trovata inserita in una realtà territoriale che ha visto le condizioni di favore già presenti all'avvio dell'età moderna (agricoltura avanzata, armatura urbana rilevante, domanda interna significativa, base manifatturiera di primo piano, collegamenti con mercati di ampio raggio, specializzazione e diversificazione della struttura produttiva) consolidarsi nel corso del tempo grazie a un processo cumulativo reso possibile dall'operare di economie esterne come l'ampiezza del mercato, la concentrazione geografica di certe attività, la disponibilità e l'accentuata mobilità di lavoratori esperti, la presenza di costi di trasporto in via di ridimensionamento.[20]
6. La funzione di cerniera tra aree economicamente complementari. Milano è ben presto diventata un punto di snodo fondamentale tra la pianura irrigua e il comprensorio collinare e montano, un retroterra di straordinaria vitalità, dotato di un elevato grado di diversificazione per quanto riguarda le risorse. Al tempo stesso ha rappresentato uno stimolo decisivo per l'avanzamento dell'agricoltura locale in un'ottica di superamento della logica dell'autosufficienza, innescando quella virtuosa divisione del lavoro tra ambiente urbano e rurale già delineata da Adam Smith.[21]

MILANO E L'AREA ALPINA NEL CORSO DELL'ETÀ MODERNA

E' proprio sulla vocazione di Milano come città di pianura rivolta alle Alpi che intendo soffermarmi, evidenziando la varietà e la consistenza delle relazioni facenti capo alla città lombarda, un vero e proprio magnete dotato di un grado di attrazione crescente e diversificato, che si è esplicitato in un gioco continuamente rinnovato di dare e avere tale da far ritenere che «il contributo recato da queste montagne alla fortuna milanese non è di piccolo conto».[22] Il punto di partenza della ricostruzione sarà la situazione di metà Settecento in quanto consente di delineare con sufficiente chiarezza i caratteri di fondo di un consolidato sistema relazionale in atto ormai da tempo e che riguardava:
1. L'interscambio di materie prime, derrate e prodotti finiti, che risultava alimentato da flussi in entrambe le direzioni.[23] Da sud a nord, infatti, si registravano consistenti invii di derrate (soprattutto cereali e sale ma poi anche vino e spezie), di semilavorati (in particolare seta greggia destinata ai poli di

lavorazione svizzeri e lionese), di prodotti finiti (drappi, cappelli, tessuti). Sulla direttrice nord–sud lo spettro merceologico interessato dalle relazioni in atto appare persino più vario. Si andava dal bestiame bovino e dai formaggi, provvisti per consistenti quantitativi nella parte orientale della regione e in Svizzera; ai materiali da costruzione e al legname, provenienti dalla zona dei laghi prealpini e dai Grigioni; ai beni di produzione come le pelli, trattate a Cannobio sul Lago Maggiore, o la seta torta, ottenuta nei numerosi filatoi della fascia pedemontana.[24] Senza contare i prodotti finiti che arrivavano a Milano dalla parte montana della regione (dalle pannine di lana delle valli bergamasche, alle trafilerie lecchesi, alle «ferrarezze» soprattutto camune), così come dall'area svizzera e tedesca (panni di lana, cotonate, tele di lino). Per avere un'idea della consistenza di questi flussi basti considerare che nel corso del Settecento i bovini inviati dalla Svizzera in Lombardia erano già diverse migliaia, mentre i quantitativi di grani «limitati» che, viaggiando nella direzione opposta, erano destinati ai cantoni svizzeri, ai Grigioni e alle terre affacciate sul Lago Maggiore passate al re di Sardegna superavano le 45'000 some annue.[25]

2. I flussi migratori. Milano ha manifestato una grande forza di attrazione anche per quanto riguarda le persone, attirando ogni anno migliaia di lavoranti, in larghissima prevalenza manodopera di carattere stagionale: muratori biellesi e comaschi, ciabattini biellesi, facchini valtellinesi, bergamaschi e comaschi, fruttaroli e cioccolatai ticinesi ecc. E il bacino di reclutamento di questa forza lavoro coincideva in gran parte proprio con la zona montuosa a settentrione di Milano e delle città della Lombardia orientale comprendendo le vallate bergamasche, il Comasco, il Biellese, il Canton Ticino, la Valtellina, la Val Vigezzo e la Val d'Ossola. Ma non sono mancati nemmeno significativi flussi di imprenditori, soprattutto dopo la peste secentesca quando Milano ha accentuato, per riempire i vuoti aperti dall'epidemia, la sua capacità di attrazione sulle migliori energie imprenditoriali della regione e delle aree limitrofe.[26]

Si tratta di un quadro di relazioni di lungo periodo[27] che nel corso del secolo XVIII è apparso in via di intensificazione, sia con riferimento ai beni che alla manodopera. A consentirlo sono stati i notevoli sviluppi di diverse attività – dall'agricoltura, alla lavorazione serica, all'edilizia – che alimentavano e davano spessore a questa rete di rapporti.[28] E che hanno avuto anche il sostegno di interventi di natura politica, come il trattato con il governo

sabaudo del 1751, che ha consentito di continuare a inviare consistenti partite di grani verso le terre di montagna passate al regno sardo, oppure come l'accordo con le leghe grigie, che ha portato a concedere limitazioni di grani a favore dell'area elvetica per oltre 20'000 some. Così come hanno contribuito a sostenere il quadro di relazioni in atto gli sforzi profusi per migliorare le vie di comunicazione esistenti e crearne di nuove, a cominciare da quella del Maloia.[29]
Milano quindi ha potuto crescere e rafforzarsi nel tempo, valorizzando al meglio il suo radicamento e la sua centralità in una regione economicamente diversificata e vitale come pure la sua spiccata vocazione internazionale. Ma soprattutto sfruttando la sua straordinaria posizione di città di pianura rivolta alle Alpi, al punto da far sostenere che «la montagna è un luogo di apertura per la Lombardia del Settecento».[30]

L'EVOLUZIONE DEI LEGAMI DI MILANO CON IL MONDO ALPINO TRA OTTO E NOVECENTO

Questo consolidato quadro di rapporti di Milano con il suo retroterra alpino, fondato com'era sulla presenza di assetti economici e politici di antico regime, ha cominciato a mutare nel corso dell'Ottocento, quando la situazione preesistente si è molto modificata, in primo luogo a causa del rafforzamento degli Stati-nazione.
In effetti, se già con riferimento al periodo preindustriale si è rilevato come tra le possibili ragioni della decadenza irreversibile di alcune regioni manifatturiere ci siano state proprio motivazioni riconducibili alla politica,[31] in seguito il peso di tale variabile si è molto accentuato e la frontiera è sempre più diventata, in relazione all'aumentata capacità di controllo degli Stati nazionali e alla maggiore efficacia delle loro politiche economiche, non solo una oggettiva delimitazione di ambiti istituzionali e di strutture economiche differenti, ma anche «un elemento artificiale di distorsione delle aree di mercato» e delle reti di relazioni preesistenti.[32]
Di fatto il rafforzamento della sovranità degli Stati-nazione ha innescato un processo dagli esiti fortemente penalizzanti per l'area montana in quanto «a partire dal 1890 circa la chiusura delle frontiere, che si verifica in quasi tutta l'Europa fino al termine della seconda guerra mondiale», ha spezzato

il fragile sistema produttivo alpino «e anche l'equilibrio degli scambi precedentemente realizzato» tra le zone interne della montagna e le grandi pianure periferiche.[33]
E' indubbio che anche la rete di scambi commerciali esistente tra Milano e il suo retroterra sia stata destabilizzata in modo significativo da questi sviluppi col progredire del secolo XIX. Infatti l'ambiente ha dovuto misurarsi, dapprima con i tentativi compiuti durante l'età della Restaurazione da Vienna per indirizzare, con un diverso grado di successo, i traffici dell'area lombarda verso le altre sezioni dell'Impero asburgico,[34] e poi, dopo l'Unità, con le iniziative dello Stato italiano volte a favorire la formazione e la valorizzazione di un mercato interno la cui capacità compensativa rispetto alle correnti di scambio preesistenti da e per l'area lombarda resta tutta da dimostrare.[35]
Inoltre a spezzare i tradizionali legami tra Milano e il suo retroterra alpino sono state in questa fase anche decisioni governative non dipendenti da motivazioni di natura economica o di controllo della mobilità transfrontaliera. E' il caso in particolare degli atti del 1848 e del 1853 con cui Radetzki, dopo le cinque giornate di Milano, ha decretato l'espulsione dalla Lombardia di circa 6000 ticinesi (quasi il 5 percento dell'intera popolazione del cantone) con conseguenze molto gravi per l'economia del cantone svizzero di lingua italiana.[36]
Ma altrettanto rilevanti, ai fini della ridefinizione dei rapporti di Milano con l'area alpina, sono state le conseguenze dell'industrializzazione, una trasformazione senza precedenti che ha iniziato a interessare l'area lombarda nel corso dell'Ottocento. Un processo ben presto sfociato nel rapido declino di quella «civiltà del legno» che in età preindustriale tanto aveva contribuito nel conferire spessore e importanza a tali legami. Basti pensare alle conseguenze della rapida affermazione della ferrovia che, oltre a determinare la crisi di quelle economie di montagna in precedenza fondate sull'attività di transito,[37] ridefinendo i costi della distanza e premiando itinerari e percorsi alternativi o diversi rispetto a quelli preesistenti, ha anche reso possibile una efficiente delocalizzazione produttiva, mettendo così fine al vantaggio comparato goduto dall'area montana nel corso dell'età moderna con riferimento ad alcune risorse, quali il ferro e/o le fonti di energia.[38] Con il risultato di favorire l'affermazione di un nuovo paradigma tecnologico che, incentrato sulla fabbrica, spesso di grandi dimensioni, e sulla ricerca di economie di scala, finiva inevitabilmente col proiettare molte attività su dimensioni non

più sostenibili dall'area montana, favorendo la pianura e le località portuali e minando alle fondamenta un quadro di relazioni plurisecolare.[39]
La stessa affermazione, a partire dagli ultimi due decenni dell'Ottocento, dell'energia elettrica, che pur poteva condurre all'acquisizione di un nuovo vantaggio comparato da parte della montagna, ha avuto solo in parte un simile esito in quanto si è trovato ben presto il modo di trasportare la corrente su lunghe distanze e quindi la nuova fonte energetica ha finito per essere in larga misura accaparrata dalle grandi città periferiche: da Lione a Ginevra a Milano. Di conseguenza, se non sono mancate alcune ricadute positive per le aree montane, a cominciare dalle occasioni di lavoro create dalla costruzione delle dighe e delle centrali, è indubbio che la frattura tra questo momento e il periodo precedente sia risultata molto profonda. Infatti, come è stato opportunamente rilevato, l'ingente «flusso delle materie prime, della manodopera e soprattutto dei capitali» attivato da queste realizzazioni, ha dovuto «sottostare a decisioni prese altrove» e non più nell'area alpina.[40]
L'avanzare del processo di industrializzazione ha avuto poi pesanti riflessi anche sulla dinamica dei tradizionali flussi migratori facenti capo a Milano, se non per il riorientarsi delle correnti di lavoratori stagionali verso gli stati nazionali di riferimento, analogamente a quanto verificatosi in precedenza in altre sezioni dell'arco alpino,[41] certamente per i mutamenti strutturali che ha prodotto nelle consolidate pratiche migratorie. Il riferimento è in particolare alla progressiva scomparsa del commercio ambulante, alla dilatazione dei flussi e al mutamento della loro destinazione, alle modifiche verificatesi nei mestieri praticati dai migranti che sono diventati sempre più dequalificati, sottraendo quindi spazio ai montanari specializzati.[42]
Non meno significativi appaiono infine i risvolti degli importanti mutamenti di natura sociale e culturale che hanno accompagnato il processo di industrializzazione. Infatti, se prima della grande trasformazione industriale non esistevano tra la realtà alpina e quella urbana disparità tali da incrinare le motivazioni al ritorno dei migranti, con la crescita senza precedenti delle città e l'urbanizzazione il quadro è cambiato. Non si può quindi escludere che il modo di vita cittadino si sia sempre più imposto come una netta alternativa contribuendo così a mettere in discussione la motivazione al ritorno.[43]
In seguito a queste molteplici trasformazioni il quadro di relazioni che legava Milano all'area alpina è mutato in misura significativa e a subirne le con-

seguenze più pesanti è stata proprio la fascia montana. Infatti, diverse attività che traevano forza e sostegno – oltre che dalle risorse naturali e umane disponibili in loco – proprio dalle relazioni intrattenute con il capoluogo lombardo, sono entrate in crisi. E' il caso, ad esempio, della lavorazione della lana praticata nelle valli bergamasche o della prima lavorazione del ferro prerogativa della montagna bresciana.[44]

Ne è così derivata l'alterazione di un consolidato quadro di rapporti all'interno del quale la stessa Milano ha cambiato in maniera progressiva la propria fisionomia, non solo trasformandosi da città-atelier a insediamento industriale di prim'ordine, ma anche risultando molto meno «alpina» rispetto al secolo precedente. Tuttavia la forza e lo spessore dei rapporti creati nel corso dell'età moderna hanno fatto sì che durante il Novecento si sia ridefinito su nuove basi un network di relazioni tra la città e il suo retroterra, quasi una sorta di *path dependence.*

Da un lato infatti, grazie agli straordinari miglioramenti nei mezzi di trasporto, si è assistito all'affermarsi, soprattutto sulla direttrice nord–sud, di una forma di migrazione su base giornaliera, il pendolarismo, giunto a interessare già negli anni '60 del Novecento quasi 300'000 persone, per buona parte provenienti dalla zona prealpina e alpina.[45]

Dall'altro invece lo sviluppo dell'attività turistica, in relazione alla «invenzione della montagna», ha consentito di valorizzare il nuovo vantaggio comparato dell'area alpina, vale a dire la disponibilità di una risorsa non rinnovabile e non trasportabile come il paesaggio. Una risorsa di cui hanno usufruito in primo luogo proprio i cittadini, a cominciare dai milanesi, una volta che i miglioramenti dei trasporti e l'aumento del benessere e del reddito pro-capite l'hanno resa sempre più accessibile.[46]

NOTE

1 Cfr. F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II,* Torino 1976, I, p. 18 il quale anche in seguito definirà le Alpi una «montagna miracolosa in cui tutto si compie naturalmente». Ibid., p. 206.

2 Sulla necessità, ai fini della ricerca storica, di «*non* delimitare lo spazio alpino» ha insistito J. Mathieu, *Storia delle Alpi 1500–1900. Ambiente, sviluppo e società,* Bellinzona 2000, p. 16 che, non a caso, nel corso della sua analisi ha utilizzato in modo pragmatico due proposte geografiche diverse di delimitazione dell'area alpina.

3 Gli altri centri, sedi di industrie che nel 1911 avevano più di 10'000 abitanti sono, oltre a quelli evidenziati, Voghera con 23'638, Treviglio con 17'481 e Soresina con 11'193.

4 Cfr. in proposito S. Zaninelli, «Aspetti economico-produttivi, di mercato e tecnologici», in: S. Zanelli, P. Cafaro, R. Canetta, *Storia dell'industria lombarda*, II, *Alla guida della prima industrializzazione italiana,* t. II, *Dalla fine dell'Ottocento alla Grande Guerra,* Milano 1990, pp. 3–24.

5 A consentirlo è stata proprio la notevole vivacità dell'economia lombarda. In effetti, se la crescita economica risulta poco consistente lo sviluppo accentuato di un centro urbano rischia di essere pagato con il declino e il ridimensionamento di altre città come ha mostrato in modo esemplare E. François, «Des républiques marchandes aux capitales politiques: remarques sur la hiérarchie urbaine du Saint Empire à l'époque moderne», *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine,* XXV, 1978, pp. 587–603.

6 Ciò mentre si stava verificando uno sviluppo significativo di diversi borghi che doveva dare un contributo importante al mantenimento della spiccata vocazione urbana della regione. Con il risultato che, all'atto del 1800, oltre il 19% della popolazione lombarda risiedeva in centri superiori ai 7000 abitanti, a fronte di una media europea, esclusa l'Italia, del 10,8%. E questo avveniva tra l'altro in presenza di una distribuzione molto armonica degli insediamenti sul territorio che esprimeva, secondo Carlo Cattaneo («Sulla densità della popolazione in Lombardia e sulla sua relazione alle opere pubbliche», *Il Politecnico,* I, 1839, p. 31), la posizione di forza della Lombardia.

7 Cfr. in proposito le osservazioni di P. Malanima, «Italian cities 1300–1800. A quantitative approach», *Rivista di storia economica,* XIV, 1998, p. 107. Questo ovviamente a condizione di considerare, come sembra più corretto fare, l'area lombarda nel suo complesso e non il solo Stato di Milano. Del resto che le relazioni con la Lombardia veneta fossero molto strette lo evidenziava uno dei più attenti osservatori coevi rilevando come il commercio dello Stato di Milano fosse «incorporato con quello dei nostri vicini» (cfr. F. Carpani, «Bilancio dello Stato col quale a priori si fa la dimostrazione del suo attivo commercio», in: C. A. Vianello (a cura di), *Economisti minori del Settecento lombardo,* Milano 1942, p. 111).

8 Come era avvenuto, ad esempio, in Castiglia in seguito alla decisione di trasferire la corte a Madrid. Infatti il prevalere della volontà politica sulle dinamiche di mercato, che avevano portato all'affermarsi di un sistema di *central places*, si sarebbe tradotto in una totale disarticolazione di quest'ultimo come ha ben evidenziato D. Ringrose, «Il mutamento dei sistemi urbani: concetti generali e il caso spagnolo», *Cheiron,* VI, 1989/90, in particolare pp. 68–74. Per una attenta revisione critica della *central place theory* e della sua evoluzione, in relazione all'esigenza di studiare le città contemporanee, si rinvia a J. R. Short, *The urban order. An introduction to cities, culture and power,* Cambridge Ms. 1996, pp. 52–65.

9 Nel 2000 infatti la grande Milano aveva circa 4,5 milioni di abitanti su una popolazione regionale di poco più di 9 milioni, mentre il comune ne contava 1,3 milioni (cfr. *Calendario atlante De Agostini 2002,* Novara 2001, pp. 122–123). Sulla centralità della conurbazione milanese all'interno dell'area padana si rinvia alle considerazioni di R. Mainardi, *L'Italia delle regioni. Il nord e la Padania,* Milano 1998, pp. 138–146.

10 A rilevarlo era nel 1687 il Burnet, cit. da C. Gozzoli, «Milano nelle descrizioni dei viaggiatori stranieri», in: F. Della Peruta (a cura di), *Storia illustrata di Milano*, V, *Milano moderna,* Milano 1993, p. 1593.

11 E' stato B. Lepetit («Gli spazi della città», in: M. Aymard (a cura di), *Storia d'Europa,* IV: *L'età moderna. Secoli XVI–XVIII,* Torino 1995, pp. 316–317) a evidenziare la presenza di due modelli di crescita delle città europee in età moderna che sono proprio quello marittimo e quello politico. Ma già A. Le Maitre, *La métropolitée ou de l'établissement des villes capitales,* Amsterdam 1682, pp. 8–13 e R. Cantillon, *Saggio sulla natura del commercio in generale,* Torino 1974, p. 15 avevano evidenziato i vantaggi derivanti, in termini demografici, dalla presenza dell'acqua e dalla concentrazione in un unico luogo, come avveniva nel caso delle capitali, delle funzioni politica, economica e culturale.

12 Al riguardo cfr. J. De Vries, *European urbanization 1500–1800,* London 1984, pp. 154–165 con B. J. De Long, «Overstrong against thyself: war, the state and growth in Europe on the eve of the industrial revolution», in: M. Olson, S. Kahkohnen (edd.), *A not-so-dismal science: a broader view of economies and societies,* Oxford 2000, pp. 138–167, che ha legato tale andamento demografico divergente alla presenza, nelle Province Unite e in Inghilterra, di regimi politici non assolutistici.

13 Si rinvia in proposito a P. Bairoch, J. Batou, P. Chèvre, *La population des villes Européennes: banque des données et analyse sommaire des résultats,* Genève 1988, p. 283. Ma si veda anche la tabella di B. J. De Long, «Princes and merchants: european city growth before the industrial revolution», *Journal of Law and Economics,* XXVI, 1993, p. 677, relativa alle 30 maggiori città europee tra 1050 e 1800 da cui risulta che Milano, a partire dal 1330, è sempre stata in questo ristretto novero e che delle 30 città rilevabili a tale data solo 13 erano ancora presenti nel 1800. Milano quindi non ha fatto registrare cedimenti particolari, come invece è dato di verificare nel caso di centri quali Firenze, Genova, Gand, Bruges, Granada che pur avevano raggiunto nella prima età moderna, al pari della metropoli lombarda, una taglia demografica di assoluto rilievo. La popolazione di Firenze è infatti passata tra 1330 e 1800 da 95'000 a 81'000 unità, mentre quella di Genova da 100'000 a 90'000. Ancora più evidente il ripiegamento di Granada la cui popolazione si è più che dimezzata dai 150'000 abitanti del 1330. Ibid.

14 Questo in particolare grazie alla presenza della fascia delle risorgive che consente un facile approvvigionamento idrico e separa una zona settentrionale dotata di ampie risorse boschive da una meridionale molto adatta alla agricoltura. Si vedano in proposito le considerazioni di G. Denti, A. Mauri, *Milano. L'ambiente, il territorio, la città*, Milano 2000, pp. 9–11.

15 A rilevarlo è E. Gentili Tedeschi, *Milano. I segni della storia,* Firenze 1998, p. 14.

16 Cfr. E. Dalmasso, *Milano capitale economica d'Italia,* Milano 1972, p. 39.

17 Sul concetto di biforcazione produttiva si veda il classico E. L. Jones, «Agricultural origins of industry», *Past and Present*, XXXVIII, 1968, pp. 58–71. Per quanto riguarda la Lombardia è stato in particolare A. Carera, *I confini dello sviluppo. La regione economica lombarda come questione storiografica,* Milano 2000, p. 12 a invitare a diffidare delle analisi che, in modo troppo semplicistico, hanno inteso «ripulire l'industrializzazione dall'agricoltura e dal rurale».

18 Cfr. Braudel (cfr. nota 1), pp. 59–61.

19 Milano quindi ne ha tratto grande vantaggio riuscendo, come tutte le città importanti, a controllare e a organizzare «à son profit un faisceau de lignes matériellement ténues, supports d'échanges à très forte valeur ajoutée» (cfr. B. Lepetit, *Les villes dans la France moderne (1740–1840),* Paris 1988, p. 123). La sua favorevole localizzazione non sfuggiva peraltro agli osservatori coevi e in particolare a De Rogissart (cit. in A. Brilli (a cura di), *Milano e l'Europa. Viaggiatori e memorie 1594–1986,* Città di Castello 1997, p. 93) che sottolineava come «l'ubicazione eccellente rende possibili ottimi commerci con gli altri italiani, i tedeschi, i francesi e gli svizzeri». In effetti l'inserimento in un «wide-spread trading network» rendeva più facile la provvista delle materie prime e lo smercio dei prodotti ottenuti, come ha ben evidenziato K. Davids, «Shift of technological leadership in Early Modern Europe», in: K. Davids, J. Lucassen (edd.), *A miracle mirrored. The Dutch republic in european perspective,* Cambridge 1995, pp. 343–345.

20 Si sarebbero quindi create le condizioni per quella circolarità virtuosa che tende «to keep a manufacturing core in existence once it is established», come ha rilevato P. Krugman, «History and industry location: the case of the manufacturing Belt», *The American Economic Review,* LXXXI, 1991, p. 80.

21 Cfr. A. Smith, *La ricchezza delle nazioni*, Torino 1996, pp. 503–508. Per una eccellente analisi critica della posizione smithiana si rinvia a Lepetit (cfr. nota 19), pp. 85–87.

22 Cfr. Dalmasso (cfr. nota 16), p. 45.
23 Sulle strette relazioni tra Milano e il suo retroterra alpino si rinvia alle considerazioni di Mathieu (cfr. nota 2), pp. 127–135.
24 Per avere un'idea della ricchezza del network di relazioni commerciali facente capo a Milano si rinvia alle considerazioni di G. Tonelli, «Percorsi di integrazione commerciale e finanziari tra Milano e i Paesi d'Oltralpe nel primo Seicento», in: L. Mocarelli (a cura di), *Tra identità e integrazione. La Lombardia nella macroregione alpina dello sviluppo economico europeo (secoli XVII–XX),* Milano 2002, pp. 153–154.
25 Sulle correnti di bestiame dirette in Lombardia si veda A. Dubois, «L'exportation de bétail suisse vers l'Italie du XVIe au XVIIIe siècle: esquisse d'un bilan», in: E. Westermann (a cura di), *Internationaler Ochsenhandel (1350–1750),* Stuttgart 1978, pp. 11–38. Il numero dei capi si è poi accresciuto nel corso dell'età della Restaurazione se tra 1816 e 1828 le sole vacche da latte inviate in Lombardia da Svizzera, Tirolo e Baviera sono state circa 80'000 (cfr. B. Caizzi, *L'economia lombarda durante la Restaurazione [1814–1859],* Milano 1972, p. 217). I dati relativi ai cereali si riferiscono a una media annua per il decennio 1754–1763 e la composizione dei flussi in uscita andava per oltre 24'000 some a favore degli svizzeri, per poco più di 16'600 some a vantaggio dei sudditi passati al regno di Sardegna e per circa 4883 some in direzione dei Grigioni (cfr. A. Carera, «Note sull'integrazione economica nell'area alpina tra età moderna e contemporanea: affluenze epigenetiche nel caso lombardo», in: Mocarelli [cfr. nota 24], p. 38).
26 Come ha evidenziato S. D'Amico («Immigrazione e ripresa economica a Milano dopo la peste del 1630», in: E. Brambilla, G. Muto [a cura di], *La Lombardia spagnola. Nuovi indirizzi di ricerca,* Milano 1997, pp. 85–89) a Milano era dato di rilevare una forte presenza di operatori non solo comaschi, ma anche della Val Sesia, biellesi e persino transalpini. Del resto, per rendersi conto della rilevanza di simili movimenti basta riferirsi alla ricchezza di una fonte, pur parziale, come quella costituita dalle domande avanzate per ottenere la cittadinanza milanese. Ad esempio nel solo biennio 1709–1710 veniva concessa la cittadinanza a sei comaschi, tre bergamaschi, uno svizzero e un francese (cfr. «Protocollo di varie cittadinanze e nazionalità concesse dal Senato e riconosciute dal magistrato ordinario camerale alle seguenti famiglie», in: Archivio di Stato di Milano, *Albinaggio,* p. a., c. 1).
27 A rilevare in modo convincente che le caratteristiche di fondo di questo quadro di relazioni risultavano ben definite già a partire dal tardo medioevo è stata M. Cavallera, «Imprenditorialità e strutture cetuali nel versante italiano delle Alpi in età moderna», in: D. Albera, P. Corti (a cura di), *La montagna mediterranea: una fabbrica d'uomini? Mobilità e migrazioni in una prospettiva comparata (secoli XV–XX),* Cavallermaggiore 2000, in particolare pp. 74–83.
28 Su questi temi mi sia consentito di rinviare a L. Mocarelli, *Una realtà produttiva urbana nel secolo dei lumi. Milano città atelier,* Brescia 2001, pp. 129–139, 161–175.
29 L'evoluzione della politica commerciale riguardante la Lombardia asburgica, così come gli interventi infrastrutturali compiuti, sono stati ben ricostruiti da B. Caizzi, *Industria, commercio e banca in Lombardia nel XVIII secolo,* Milano 1968, pp. 213–265.
30 Cfr. R. Crivelli, «La Svizzera nella moderna territorialità lombarda», in: Mocarelli (cfr. nota 24), p. 217.
31 Il riferimento è in particolare ai mutamenti che si verificano quando «une défaite militare, une déplacement de frontière, l'établissement d'une domination étrangère provoquent l'effondrement d'un marché ou d'une demande spécifique» (cfr. P. Deyon, «Fécondité et limites du modèle protoindustriel: premier bilan», *Annales E. S. C.,* XXXIX, 1984, p. 872).
32 Con riferimento a questi temi e alla distinzione tra frontiera come barriera (in grado quindi di alterare in misura significativa i tradizionali flussi di scambio delle merci e rendere più difficili gli spostamenti delle persone) e frontiera come filtro si rinvia alle considerazioni di R. Romano, «Il Canton Ticino: la difficile posizione di una terra in bilico tra inte-

grazione e isolamento (1798–1914)», in: Mocarelli (cfr. nota 24), pp. 220–221. Più in generale, sul cambiamento verificatosi tra Sette e Ottocento nell'idea di frontiera, in seguito all'introduzione dei concetti di frontiera naturale e sovranità nazionale, si veda P. Sahlins, *Boundaries: the making of France and Spain in the Pyrenees,* Berkeley, Los Angeles 1989. Ma di grande interesse sono anche le considerazioni di F. Chabod, *L'idea di nazione,* Roma, Bari 1979, pp. 17–91.

33 Cfr. H. Morsel, «L'industrializzazione», in: Cotrao, *L'uomo e le Alpi. Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Genève, Valais, Vaud,* Torino 1993, p. 353.

34 Come ha ben evidenziato R. Pichler, «Economic policy and development in Austrian Lombardy, 1815–1859», *Modern Italy,* VI, 2001, pp. 35–58.

35 Per una efficace e stimolante sintesi al riguardo si rinvia a G. Federico, «Riflessioni su mercato e sviluppo economico nell'Italia unita», in: G. Biagioli (a cura di), *Ricerche di storia moderna in onore di Mario Mirri,* Pisa 1995, in particolare pp. 420–423.

36 Cfr. A. Ghiringhelli, «Il Ticino nello Stato federale (1848–1890)», in: R. Ceschi (a cura di), *Storia del Canton Ticino*, I, *L'Ottocento,* Bellinzona 1998, pp. 240–245.

37 Un chiaro esempio al riguardo è offerto da C. Grandi, «Emigrazione interna in una regione plurietnica dell'impero asburgico: dalla Valsugana al Vorarlberg (fine Ottocento–prima guerra mondiale)», in: Società italiana di demografia storica, *Disuguaglianze: stratificazione e mobilità sociale nelle popolazioni italiane (dal secolo XIV agli inizi del secolo XX),* Bologna 1997, I, pp. 193–212 che ha evidenziato come la realizzazione nel 1859 della ferrovia lungo la valle dell'Adige abbia distrutto l'economia di transito della Valsugana portando a un radicale mutamento delle locali pratiche migratorie.

38 Su questo tema si rinvia a U. Pfister, *Spécialisation régionale et infrastructure commerciale dans l'espace alpin, XVe–XIXe siécles,* paper presentato alla sezione C28 dell'XI° Congresso Internazionale di Storia Economica, Milano, 12–15 settembre 1994, poi edito, con ulteriori approfondimenti, in: Id., «Regionale Spezialisierung und Handelsinfrastruktur im Alpenraum, 15.–18. Jahrhundert», *Itinera,* XXIV, 2002, pp. 153–178.

39 Per un esempio in questa direzione, riferito alla crisi delle attività di prima fusione del ferro nelle aree montane del Bresciano durante l'Ottocento, si veda L. Mocarelli, «La lavorazione del ferro nel Bresciano tra continuità e mutamento (1750–1914)», in: G. L. Fontana (a cura di), *Le vie dell'industrializzazione europea. Sistemi a confronto,* Bologna 1997, pp. 721–760.

40 Cfr. Morsel (cfr. nota 33), p. 355.

41 E' il caso ad esempio dei pettinatori di canapa del Briançonnais che fino alla fine del Seicento si dirigevano verso il Piemonte e poi, in relazione anche al cambiamento confinario stabilito dalla pace di Utrecht, hanno privilegiato il territorio francese (cfr. A. Belmont, «L'artisan et la frontière: l'exemple des peigneurs de chanvre du Briançonnais aux 17e et 18e siècles», *Histoire des Alpes,* 3, 1998, pp. 206–211).

42 Per una chiara sintesi al riguardo si rinvia a P. Audenino, «La mobilità artigianale nelle Alpi italiane», in: Albera/Corti (cfr. nota 27), pp. 100–104. Ma si veda anche A. Fornasin, *Ambulanti, artigiani e mercanti. L'emigrazione dalla Carnia in età moderna,* Verona 1998, pp. 155–161.

43 A prospettare questa interessante ipotesi è stato L. Gambi, «Popolazione, risorse e fenomeni migratori nell'arco alpino», *Col bastone e la bisaccia per le strade d'Europa. Migrazioni stagionali di mestiere dall'arco alpino nei secoli XVI–XVIII,* Bellinzona 1991, pp. 5–12.

44 In proposito mi sia consentito di rinviare a L. Mocarelli, «Tra sviluppo e insuccesso: i diversi percorsi economici di alcune vallate manifatturiere delle Alpi italiane centro-occidentali tra età moderna e contemporanea», in: D. Grange (a cura di), *L'espace alpin et la modernité. Bilans et perspectives au tournant du siècle,* Grenoble 2002, in particolare pp. 83–90.

45 Cfr. Dalmasso (cfr. nota 16), pp. 232–239; i soli spostamenti via ferrovia coinvolgevano

oltre 100'000 persone. La tendenza in seguito si è ulteriormente accentuata, accompagnandosi al sempre più deciso affermarsi dell'auto come mezzo di trasporto. Al punto che oggi sono oltre mezzo milione i veicoli che quotidianamente entrano a Milano con comprensibili problemi di congestione del traffico e di sostenibilità ambientale (si vedano in proposito le considerazioni molto critiche espresse da L. Senn, F. Canti, «La competitività di Milano in Europa nella ricerca CERTeT», *Impresa & Stato*, XV/60, 2002, pp. 26–33).

46 Evidentemente in questo caso il senso della relazione era orientato soprattutto sulla direttrice sud-nord. Per una rapida sintesi in merito all'affermazione del turismo in area alpina si veda P. Battilani, *Vacanze di pochi vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo,* Bologna 2001, pp. 117–126, 257–260.