

IL DECLINO DELL' ITALIA NEL SEICENTO: DALLE GRANDI PIOGGE AL TRIONFO NORD-EUROPEO

di [Ignazio Burgio](#)

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

Nell'arco di pochi decenni, dalla fine del Cinquecento all'inizio del Seicento, l'Italia passa da potenza commerciale ed industriale quale era a partire dagli ultimi secoli del Medioevo, a paese depresso e in declino. Questo articolo dopo aver fatto piazza pulita dei classici luoghi comuni invocati per spiegare questa parabola discendente - il primo dei quali la presunta responsabilità attribuita ai grandi navigatori e all'apertura delle rotte oceaniche - ne descrive dettagliatamente le reali cause: tutto iniziò con un catastrofico mutamento climatico...

Un vecchio luogo comune ancora molto diffuso vuole che la scoperta dell'America abbia prodotto come conseguenza immediata la decadenza del commercio nel Mediterraneo a tutto vantaggio delle nuove vie oceaniche. Ciò avrebbe comportato anche il declino delle ricche città mercantili ed artigianali italiane quali Venezia, Genova, Firenze, Milano, insieme a tutti gli altri centri minori. In realtà si tratta di una falsa convinzione priva di qualunque fondamento storico. Come hanno dimostrato in questi ultimi decenni gli studi di autorevoli storici dell'economia - tra cui anche l'italiano **Carlo Maria Cipolla** - i traffici commerciali nell'area mediterranea non vennero mai meno, anzi proprio nel Cinquecento aumentarono notevolmente d'intensità grazie ad una favorevole congiuntura di sviluppo economico prodotta dall'incremento demografico, dalla maggiore disponibilità di metalli preziosi, e dunque da un generale incremento dei redditi e della domanda. Dai porti levantini continuarono ad affluire le preziose spezie, i costosi tessuti di seta e le molte varietà di pietre preziose, il cui traffico rimase per tutto il XVI secolo ben saldo nelle mani dei più che invidiati veneziani. Inoltre navi cariche di beni di prima necessità come il grano, il vino, l'olio, anch'esse battenti bandiere veneziane e genovesi percorrevano tutto il bacino del "mare nostrum" facendo perno su quelle regioni ricche di eccedenze agricole come la Spagna, l'Egitto ed in primo luogo la Sicilia, che ancora in quel secolo, con le sue 10.000 tonnellate di grano esportate in media ogni anno, rappresentava il vero granaio d'Italia. Ma le navi italiane trasportavano anche gli ottimi tessuti delle numerose manifatture delle città più interne: Firenze e Milano in primo luogo, ma anche Padova, Como, Bologna insieme ai tanti altri centri più piccoli ma non meno rinomati in ogni angolo d'Europa. I tessuti italiani trovavano facile mercato sia nell'oriente ottomano, sia nei Balcani attraverso il porto neutrale di Ragusa (oggi Dubrovnik), sia in Europa centrale per le vie terrestri e fluviali, ed inoltre varcando lo stretto di Gibilterra, sempre su navi veneziane e genovesi, anche sui ricchi mercati dell'Europa settentrionale.

Il tentativo effettuato dai portoghesi (che nel 1498 avevano doppiato il Capo di Buona Speranza) di monopolizzare il commercio delle spezie strappandolo ai veneziani, si rivelò alla fine un fallimento. La noce moscata, i chiodi di garofano, il pepe e la cannella normalmente venivano trasportati nell'Oceano Indiano su navi arabe. In prossimità della penisola arabica i vascelli potevano prendere due direzioni diverse. Alcuni imboccavano il Golfo Persico per sbarcare le spezie nel porto di Hormuz in Persia, da dove poi i prodotti per via di terra raggiungevano i porti mediterranei di Aleppo e Tripoli di Siria. Altri si dirigevano verso la città di Aden, nell'attuale Yemen, consegnavano le spezie a navi più piccole (in genere i famosi "sambuchi" arabi) e queste ultime poi imboccavano le acque più

basse ed insidiose del Mar Rosso. Per quella via i preziosi carichi raggiungevano i porti di Suez e di Alessandria dove venivano venduti ai mercanti veneziani. Nei primi anni del Cinquecento i portoghesi crearono colonie fortificate sia in Asia che in Africa, ed a colpi di cannone tentarono di spezzare quella tradizionale catena di transazioni, per prendere nelle loro mani l'intero traffico e dirottarlo, attraverso il Capo, lungo l'Oceano Atlantico verso Lisbona. Ma non riuscirono mai a controllare ambedue le vie di transito verso il Mediterraneo, specialmente la rotta del Mar Rosso che rimase sempre almeno parzialmente libera.

Per di più i mercantili di Lisbona dovevano fare i conti anche con le temibili navi piratesche e corsare che infestavano ogni angolo dell'Atlantico. Alla fine i portoghesi si rassegnarono a recedere dai loro propositi monopolistici. Nel 1585 anzi il sovrano spagnolo Filippo II dopo aver conquistato il Portogallo tentò di giungere ad un accordo coi veneziani. A loro offrì di rifornirli di spezie a condizioni vantaggiose, a patto che lasciassero perdere i loro abituali fornitori arabi. Ma i veneziani guidati dal loro fiuto commerciale non accettarono prevedendo che l'afflusso di spezie dal levante arabo sarebbe stato nell'immediato futuro ancora più intenso e vantaggioso come in effetti fu.

Nonostante tutte queste congiunture favorevoli con la fine del Cinquecento e l'inizio del nuovo secolo le città della nostra penisola si trovarono di fronte ad un generale declino dei propri traffici e della propria attività industriale, e l'Italia intera si ridusse alla fine del Seicento, da potenza economica egemone quale era ancora in Europa fino a cento anni prima, ad una regione povera e quasi totalmente priva di manifatture e flotte mercantili. Come potè avvenire tutto ciò? Si possono rintracciare due ordini di motivi principali, il primo meno decisivo anche se drammatico, ed un altro senz'altro più determinante e di fondamentale importanza.

In primo luogo l'economia italiana del Seicento risentì pesantemente dei cosiddetti "fattori manzoniani": fame, peste, guerra, oltre ad impoverire il territorio, specialmente quello settentrionale, più "industrializzato", e disturbare la regolarità dei traffici, ridussero di almeno un terzo la popolazione italiana, e soprattutto in maniera troppo rapida perchè la produzione manifatturiera ed i servizi di distribuzione delle merci potessero reagire adeguatamente e riorganizzarsi. Dalle testimonianze scritte dell'epoca lasciateci da osservatori italiani ed esteri emerge per certe città e regioni uno scenario a tinte fosche, come quello descritto appunto nei Promessi Sposi riguardo al territorio di Milano intorno al 1630, allorchè la prima ondata epidemica del Seicento colpì quasi tutte le regioni settentrionali uccidendo più di un milione di persone. Per quanto drammatici tuttavia nè la carestia, nè la peste, nè tanto meno la guerra appaiono agli storici dell'economia come i reali e decisivi motivi della decadenza italiana nel Seicento, anche perchè non era certo la prima volta che gli stati in cui era divisa la penisola avevano a che fare con queste terribili emergenze. Per prendere come esempio sempre il secolo precedente, nella prima metà del Cinquecento l'Italia intera fu messa a ferro e fuoco dagli eserciti Francesi, Spagnoli, Svizzeri nonchè Tedeschi che con il pittoresco nome di Lanzichenecchi saccheggiarono persino Roma nel 1527. In particolar modo la Lombardia rimase temporaneamente spopolata anche a causa di gravi epidemie come quella ad esempio del 1524-1528. Ma neanche la seconda metà del XVI secolo si dimostrò troppo benevola col "Bel Paese". A Venezia tra il 1570 ed il 1573 la guerra contro l'Impero Ottomano provocò una grave crisi alimentare, ed appena due anni dopo tra il 1575 ed il 1577 la peste si portò via più di un terzo della popolazione della Serenissima.

Ma non appena passavano gli anni di tempesta bellica e pestilenziale, nei vari staterelli ed in ogni città semipopolata i vuoti demografici venivano ben presto riempiti, le manifatture tessili e le altre attività artigianali ricevevano nuova manodopera, e sia la produzione che i commerci riprendevano alla grande. Fu così che paradossalmente l'economia italiana mantenne il suo primato in Europa fino a tutto il XVI secolo, anche allorchè eventi bellici lontani non mancarono di produrre seri contraccolpi ai suoi traffici. Nel 1586 ad esempio l'importante nodo commerciale e finanziario di Anversa venne saccheggiato dall'esercito spagnolo, e la tradizionale via commerciale che univa questa città alla Germania e più a sud fino all'Italia e a Venezia subì un colpo tale da non riprendersi più dopo quella data. Ma più che Venezia ebbe a soffrirne in realtà l'Inghilterra che si serviva di Anversa per esportare sul continente i suoi tessuti. L'industria inglese cadde in una tale depressione che gli ci vollero quasi quarant'anni per riprendersi. Venezia e le altre città italiane, forti della loro egemonia sul Mediterraneo - bacino tutt'altro che decaduto - invece non solo tenevano bene ma riuscivano anche a svilupparsi. Ma ancora per poco.

Intorno al 1590 fosche nubi si addensarono sulla penisola, e non per modo di dire. Piogge di notevole intensità, a livello torrenziale, si riversarono sull'intera Europa occidentale per più anni di seguito e non risparmiarono neppure le terre italiane. A quanto sembra tali fenomeni erano collegati a quella fase climatica denominata dagli storici **piccola era glaciale** (o anche **stadio di Fernau**) attraversata dall'Europa grossomodo dalla metà del Cinquecento fino alla prima metà dell'Ottocento. All'interno di tale periodo gli anni caratterizzati da inverni rigidi ed estati fresche (se non addirittura fredde) furono molto frequenti con un conseguente aumento delle precipitazioni nevose e piovose, un clima ovunque più umido, e l'avanzata dei ghiacciai alpini. Il decennio 1590-1600 fu appunto uno dei più freddi di tale periodo climatico e gli stessi ghiacciai alpini vennero talmente alimentati dalla neve e dall'assenza di estati calde, che alla fine raggiunsero proprio intorno all'anno 1600 il primo dei tre picchi di avanzata del XVII secolo, ricoprendo villaggi e campi montani. Un po' per il freddo che danneggiava le piante ma soprattutto a causa dell'umidità e delle abbondanti e continue piogge che ostacolavano la maturazione delle messi ed impedivano ai chicchi stessi di mettere radici, l'agricoltura di tutta l'Europa occidentale fu messa in ginocchio. Anche nella nostra penisola i raccolti vennero rovinati e pure la Sicilia, il granaio dell'Italia, nel 1592 cessò di esportare grano e si ridusse essa stessa alla fame. La situazione divenne così disperata che come riportano le testimonianze dell'epoca la gente in tutta Italia arrivava a mangiare anche i cani, i gatti e persino i serpenti. I vari governi dei singoli stati nazionali cercarono allora di correre ai ripari. Il segretario di Stato veneziano **Marco Ottobon**, ad esempio, si precipitò a Cracovia per cercare di assicurare alla Serenissima le eccedenze di grano polacco, anche se rassegnato a pagarle a caro prezzo. Dalla Polonia a Venezia il grano trasportato via terra giunse infatti con il prezzo quadruplicato. Gli uomini di governo di allora sapevano bene che i costi di trasporto via terra erano molto alti e che l'unico trasporto conveniente per i beni di largo consumo era quello via mare. Così a cominciare dal Granduca di Toscana presero una decisione che a lungo andare si rivelò una pessima idea, il vero fondamentale motivo del declino economico dell'Italia: si rivolsero ai mercanti di grano olandesi e inglesi. In breve le navi di quelle due nazioni oltrepassarono lo stretto di Gibilterra e attraccarono al porto di Livorno. Le affamate città italiane ebbero di che sfamarsi, ma gli Olandesi e gli Inglesi una volta entrati nel Mediterraneo non se ne andarono più e nel breve volgere di qualche

decennio finirono per fare concorrenza alle stesse navi genovesi e veneziane fino ad impossessarsi dei loro traffici e dei loro mercati. Persino degli stessi mercati della penisola.

Sin dal Quattrocento l'Olanda aveva fondato i suoi commerci ed il suo sviluppo economico soprattutto sul grano. Percorrendo le rotte del Mar Baltico e del Mare del Nord, i battelli olandesi caricavano le eccedenze di cereali da luoghi dove esso era più abbondante e costava meno, generalmente dalla Polonia tramite il porto di Danzica, per poi rivenderle dove esso scarseggiava e quindi aveva un prezzo più alto, come nell'importante regione densamente urbanizzata e industrializzata delle Fiandre. Con il notevole incremento demografico dei secoli XV e XVI il grano si vendeva dovunque e facilmente, e per gestire sempre meglio un traffico così importante 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. Il costo della manodopera tuttavia non era più basso rispetto alle altre flotte: anzi sembra che i marinai olandesi fossero pagati meglio degli altri colleghi europei. Dove stava allora il trucco? Per dirla in termini moderni, ogni nave era automatizzata il più possibile. 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. Facendo generalmente base nel porto di Livorno, divenuto porto franco nel 1593 proprio per accogliere quelle navi cariche di grano come una manna dal cielo, i vascelli delle due nazioni settentrionali cominciarono a percorrere il Mediterraneo a fianco dei veneziani e dei genovesi. Dato il loro basso costo di esercizio potevano tuttavia permettersi di offrire prezzi più vantaggiosi per il trasporto delle merci, e dal momento che erano anche molto più veloci dei pesanti vascelli italiani riuscivano ad effettuare almeno il doppio dei viaggi. Per dirla in termini sportivi, non ci fu proprio gara. Entro i primi trent'anni del Seicento le navi Anglo-Olandesi si impossessarono praticamente di tutte le rotte del Mediterraneo: quella verso l'Oriente ottomano con cui si sforzarono anche di rimanere in ottimi rapporti; quella verso Ragusa-Dubrovnik, porta d'accesso ai mercati balcanici e danubiani; quelle da e per l'Africa settentrionale; e particolarmente importante la rotta che superata Gibilterra andava verso il Nord-Europa. Per ironia del destino proprio intorno al 1630 la Sicilia riuscì a superare finalmente la propria crisi cerealicola, ed anzi dalla metà del XVII secolo in poi la produzione di grano fu addirittura superiore ai livelli del secolo precedente. Ma ormai la frittata era fatta: il Mediterraneo aveva altri protagonisti.

Genova e Venezia rimasero in breve tempo spiazzate da una concorrenza così efficace, frutto di migliori tecnologie navali. E tale superiorità tecnologica non era solo un'esclusiva delle navi mercantili ma si ritrovava anche nelle navi da guerra. Allorchè tra il 1616 ed il 1619 i galeoni olandesi protessero l'Adriatico e Venezia da possibili attacchi delle navi spagnole, questo per la Serenissima ebbe quasi il significato di una bandiera bianca. In

realtà il danno maggiore che gli Olandesi stavano arrecando a Venezia non era solo al suo prestigio di ex potenza egemone sul Mediterraneo, ma anche alla sua stessa ricchezza economica principale. Alcuni anni dopo il loro ingresso trionfale nel Mediterraneo, cioè a partire dal 1598, le navi oceaniche olandesi cominciarono a percorrere regolarmente l'Oceano Indiano per entrare direttamente nel commercio delle spezie. A differenza dei portoghesi che avevano tentato di controllare solo il traffico dall'India al Mediterraneo, gli Olandesi andarono direttamente alle fonti di produzione spingendosi fino in Indonesia. Un po' con le buone, un po' con le cattive, fondando colonie proprie o facendo alle autorità locali offerte che non potevano rifiutare, riuscirono praticamente a monopolizzare l'intero traffico delle spezie dirottandolo lungo la via atlantica del Capo di Buona Speranza dove fondarono una fiorente colonia. Le tradizionali rotte del Golfo Persico e del Mar Rosso si ridussero a livello insignificante, ai porti mediterranei di Aleppo, Suez ed Alessandria non arrivarono più spezie, e sia per i portoghesi ma soprattutto per i Veneziani fu praticamente la fine di questo commercio, e con esso della prosperità economica. Fu soltanto a questo punto che il Mar Mediterraneo cominciò a diventare un mare di serie B rispetto ai traffici oceanici in pieno sviluppo.

La perdita di competitività di Venezia e Genova rispetto alle navi anglo-olandesi si dimostrò tuttavia a lungo andare un danno gravissimo anche per tutte quelle ricche città manifatturiere che all'interno della penisola producevano soprattutto tessuti di lana e di seta.

Un vecchio detto recita: "se il mercante vende, l'industria lavora". Le veloci e rampanti navi delle due nuove nazioni impossessatisi del Mediterraneo non sostituirono semplicemente i servizi di trasporto veneziani e genovesi con quelli propri, ma cercarono di piazzare sui mercati mediterranei oltre ai prodotti italiani anche quelli delle rispettive madrepatrie. Così accanto ai tessuti italiani di ottima qualità ma tradizionali ed antiquati per stile e colori, offrirono un genere di tessuti di qualità inferiore, ma più leggeri, più colorati e soprattutto di stile diverso. Inoltre - cosa di non poco conto - i tessuti inglesi ed olandesi avevano un costo inferiore, per diversi motivi. Dal momento che anche a quei tempi il risparmio, l'originalità ed i mutamenti della moda avevano la loro importanza, i tradizionali e più pesanti tessuti italiani finirono per essere soppiantati da queste "new draperies" come venivano definiti, e non solo sui mercati mediterranei e balcanici ma persino nella stessa penisola. Se si considera inoltre che nello stesso periodo la devastante Guerra dei Trent'anni (1618-1648) stava mandando in crisi anche i mercati dell'Europa centrale - regioni tradizionalmente importanti per i prodotti italiani - si possono comprendere appieno le fredde statistiche riguardanti il declino dell'industria italiana nel XVII secolo. All'inizio del Seicento i telai di Venezia riuscivano a produrre ed esportare verso il Mediterraneo orientale intorno a 25.000 panni di lana l'anno. Un secolo più tardi si erano ridotti a sole 100 unità (50 a Costantinopoli ed altrettanti a Smirne). A Milano sempre all'inizio del XVI secolo quasi 3.000 telai producevano stoffe di seta. Nel 1635 ve ne erano solo 600. A Firenze la produzione annuale di panni di lana sempre all'inizio del 1600 si aggirava sulle 14.000 unità, ma già intorno al 1640 la quantità era scesa a 6300, meno della metà. Sempre a Firenze una trentina d'anni più tardi, nel 1668, il conte **Priorato Gualdo** si lamentava che gli Olandesi coi propri tessuti leggeri avevano ormai reso difficilissima l'esportazione dei tradizionali panni fiorentini. In tutti gli altri centri minori la contrazione della produzione assunse pressappoco le stesse dimensioni. Un illustre storico dell'economia come Carlo Maria Cipolla ha fatto notare come altri

handicap gravavano sulla produzione italiana di tessuti, come un più alto costo della manodopera imposto dalle potenti corporazioni ai produttori; tasse più pesanti sulle merci da parte dei singoli governi della penisola; ed anche una generale incapacità da parte degli stessi produttori di innovare tecnologia e beni, restando tradizionalmente legati alle forme produttive del passato. Certamente anche questi ultimi fattori - già presenti nel Cinquecento ma di peso relativo fintantochè la domanda di prodotti italiani continuava ad espandersi - giocarono un loro ruolo in un periodo di invasione dei mercati mediterranei e di forte competizione. Ma in definitiva il fattore decisivo del declino dell'economia italiana nel Seicento si rivelò la forte e costante intraprendenza economica di Inglesi e Olandesi che trovarono anzi nel Mediterraneo un'ottima occasione per sviluppare ulteriormente la propria economia o riprendersi da precedenti periodi di crisi, come nel caso dei produttori anglosassoni dopo la fine commerciale di Anversa nel 1586.

Con la perdita dell'egemonia sulla navigazione mediterranea, il commercio delle spezie rovinato, e le manifatture tessili che chiudevano, tutti coloro che in Italia avevano ancora qualche risorsa - i mercanti, i produttori di un tempo, ma anche i nobili ed i ricchi benestanti - trasferirono i loro investimenti dalle ricche città di una volta alle piccole località di campagna, sia per impiantarvi piccole attività rivolte al mercato locale, sia soprattutto per acquisire proprietà terriere ed immobiliari, come fecero ad esempio i ricchi veneziani che edificarono le splendide ma improduttive ville lungo il fiume Brenta. L'Italia da potenza commerciale ed industriale egemone sul Mediterraneo ed in Europa aveva ormai assunto un volto di paese rurale e marginale. Soltanto nell'Ottocento approfittando delle favorevoli congiunture economiche della rivoluzione industriale, ed anche dell'apertura del canale di Suez nel 1869, l'economia dell'Italia unita sarebbe stata nuovamente stimolata a recuperare il terreno perduto.

[HOME PAGE STORIA E SOCIETA'](#)

BIBLIOGRAFIA ED OSSERVAZIONI.

WILSON, H. C., Il problema storico della crescita e del declino economico all'inizio dell'età moderna, in: *Storia Economica Cambridge*, vol. V, Torino, 1978. (da p. 39 a p. 42 viene discusso il problema del declino italiano nel XVII secolo e della sua conversione da paese urbano e manifatturiero a paese agricolo e "neo-feudale").

PARRY, J., H., Le vie dei trasporti e dei commerci, in: *Storia Economica Cambridge*, vol. IV, Torino, 1975 (a p. 180 vengono riportate le notizie sul commercio di cereali dalla Sicilia, e all'interno del Mediterraneo in genere. La media di 10.000 tonnellate di grano prodotto in Sicilia venne spesso superata arrivando anche a più del doppio, 21.000 tonnellate nel 1532. Da p. 197 a p. 192 viene descritta l'organizzazione del commercio delle spezie e le sue vicende nel XVI secolo. Da p. 243 vengono descritte le navi dell'epoca).

HELLEINER, K. F., La popolazione in Europa dalla peste nera alla vigilia della rivoluzione demografica, in: *Storia Economica Cambridge*, vol. IV, Torino, 1975 (da p. 39 a p. 42, la situazione demografica italiana nel Cinquecento; da p. 58 a p. 60, gli sviluppi nel Seicento).

GLAMANN, K., La trasformazione del settore commerciale, in: *Storia Economica*

Cambridge, vol. V, Torino 1978 (a p. 259 è riportato l'episodio del viaggio di Marco Ottobon in Polonia. Da p. 260 vengono descritti i mutamenti nel commercio dei cereali dopo il 1590. Da p. 299 la conquista dei mercati mediterranei da parte dei tessuti inglesi e olandesi).

LE ROY LADURIE, E., Tempo di festa, tempo di carestia (storia del clima dall'anno mille), Torino, 1982 (E' uno dei testi più completi, ma anche di più difficile lettura sulla storia del clima, in quanto - contrariamente al titolo - non è un testo divulgativo, pieno zeppo com'è di tabelle, curve statistiche, teorie meteorologiche, eccetera. Ad ogni modo, le notizie riguardanti la crisi climatica della fine del Cinquecento si trovano alle pagine 69-70. Pare che le rovinose precipitazioni devastarono soprattutto il versante occidentale dell'Europa, in quanto più esposto alle perturbazioni atlantiche. L'Europa orientale fu invece colpita soprattutto da forti gelate, che com'è noto se non sono fuori stagione possono addirittura giovare alla maturazione dei cereali una volta passato l'inverno. In ogni caso pare che la Polonia non mancasse di cereali durante quegli anni di carestia).

CIPOLLA, C. M., Storia economia dell'Europa pre-industriale, Bologna 1980 (da p. 255 viene discusso il problema del declino economico dell'Italia nel Seicento. L'autore rintraccia nell'eccessivo potere delle corporazioni artigiane, nel più alto costo dei lavoratori italiani, ed in un maggior peso fiscale, le cause del maggior costo dei tessuti italiani rispetto a quelli anglo-olandesi, con la conseguente perdita di competitività. Ma vi era un'altra ragione per cui i nuovi tessuti stranieri erano più economici, e cioè il fatto che essendo più leggeri saltavano alcune fasi del processo produttivo rispetto a quelli più pesanti della penisola: in altre parole il numero di artigiani che nella "catena produttiva" trasformavano la lana grezza in una stoffa finita era minore all'estero che in Italia. Per il resto non bisogna dimenticare che anche una nazione come l'Olanda era oberata da un gran numero di imposte, soprattutto indirette, per il buon funzionamento dell'apparato statale, militare e dei servizi interni, come ad esempio la fondamentale manutenzione di dighe, chiuse, canali, eccetera. Alle pagine 269 e 270 del medesimo testo l'autore riporta i meriti dell'Olanda in campo navale, il reale e fondamentale asso nella manica del successo economico di questa nazione, come avvenuto sempre nella storia).