

Le guerre del sale

di Mario Veronesi in <http://win.storiain.net/arret/num153/artic4.asp>

La penisola italiana, per la sua posizione nel Mediterraneo, è stata a lungo al centro della produzione e del commercio del sale: prima in epoca romana, poi nella grande stagione delle repubbliche marinare, quando Venezia e Genova assunsero il controllo dei traffici

Il medico Ippocrate, vissuto quattrocento anni prima di Cristo, era a conoscenza del processo dell'evaporazione dell'acqua marina e della precipitazione del sale. Nella sua *Storia Naturale* Plinio il Vecchio dedicò ben sette capitoli al sale. Un forte sviluppo nella produzione e nel trasporto del sale si ebbe sotto l'Impero Romano. Il sale divenne moneta di scambio, al pari dell'oro. Il sale rivestiva nella vita quotidiana un ruolo di grande importanza, tanto da essere considerato una delle maggiori ricchezze di cui potesse disporre una nazione. I miliziani venivano retribuiti col sale, da cui il termine salario. Il controllo della produzione e della commercializzazione di questa merce rivestiva, per questo motivo, un ruolo strategico, con evidenti ricadute politiche. L'acqua marina, raccolta in grandi vasche artificiali disposte in prossimità dei litorali, evaporava naturalmente, permettendo così la concentrazione del cloruro di sodio. Estese saline di questo tipo sono note presso le popolazioni italiche, ma furono sicuramente i Romani a fare della produzione del sale una vera e propria industria, di cui detenevano il monopolio. Come ricordano le fonti antiche, ampie zone delle coste italiane erano occupate da impianti per la produzione del sale; i più importanti erano quelli situati vicino a Roma, in prossimità delle foce del Tevere. Si tratta delle saline di Ostia e di quelle, di origine etrusca, collocate presso la moderna Fiumicino e note nell'antichità con il nome di *Campus Salinarum Romanarum*. Scavi archeologici attualmente in corso ne stanno riportando alla luce canalizzazioni, vasche d'evaporazione e infrastrutture. Ben nota è anche la strada che proprio dal sale prendeva il suo nome, la via Salaria, attraverso la quale questo prodotto giungeva da Roma fino alle zone più interne della penisola. Il sale, dunque, condizionò profondamente lo sviluppo delle società antiche. La sua centralità nella vita dell'uomo è largamente testimoniata nella letteratura, nella mitologia e nelle religioni. Il sale raccolto veniva esportato in tutto il bacino del Mediterraneo e nel lontano Oriente, come attestano antiche monete greche e bizantine, rinvenute in occasione di alcuni scavi. Dell'emporio di Brindisi, ad esempio, parla Strabone quando scrive che da quel porto partiva non solo pregiata lana ma anche sale delle vicine saline. Per raggiungere le zone interne si risalivano i corsi d'acqua e tale commercio facilitò la nascita di centri urbani dedicati all'industria alimentare della salamoia.

All'inizio del VIII secolo era importante il ruolo di Comacchio. Il più antico documento su questo commercio è un trattato di navigazione tra Liutprando e la città, datato 715, in

cui il re longobardo concede ai *milites clomacenses*, in cambio di tributi quasi esclusivamente in natura, il diritto di risalire con le loro imbarcazioni il Po, il Mincio, l'Oglio, l'Adda, e il Lambro. L'attività di questo commercio, al quale successivamente si aggiungeranno anche i *negotiatores* delle città lombarde, era il sale, con cui venivano scambiate derrate alimentari come olio, grano, carne di maiale, vino ecc. Il punto essenziale del trattato fu l'istituzione di un'organizzazione amministrativa lungo i fiumi: alle varie stazioni d'approdo si trovavano degli ufficiali, *riparii*, ai quali i *milites* di Comacchio versavano i tributi per la Camera Regia. La decadenza di Comacchio, devastata dai veneziani nell'682 e successivamente nel 932, liberò il mercato padano a beneficio del sale prodotto dalla città lagunare, che sfruttava le saline situate in prossimità delle vie di accesso a questo mercato, in modo particolare l'Adige e il Po.

La presenza di saline nella laguna è attestata fin dal X secolo, a lido Sant'Erasmo nel 958, Chioggia nel 991, Equio nel 1022, Murano nel 1015, Lido Bovese nel 1038 e nel 1046 nella stessa Venezia. Verso il 1050 la palude salina veneziana comprendeva solo due bacini, il primo destinato alla concentrazione, chiamato morario, dato che l'acqua di mare si trasformava in salamoia (moria). Il secondo era la superficie di cristallizzazione, la salina vera e propria. A partire da questo periodo la salina è suddivisa in scomparti mediante piccole dighe, accanto a cui scorrevano rigoli d'acqua. Gli scomparti erano chiamati capitini, perché collocati in capo alla salina. Nel 1028 il governo della Serenissima incoraggiò il commercio del sale ridefinendo i confini di Chioggia e concedendo ai suoi abitanti il diritto di costruire saline su tutta l'estensione del territorio lagunare.

Ma la forte richiesta indusse la repubblica di Venezia a importare sale proveniente da paesi lontani. Nel 1182 il doge Aurio Mastropietro, promotore della fiscalizzazione del sale e del monopolio veneziano, creò a Capodistria lo scalo del sale. Venne proibito smerciare sale in Istria, tra Grado e Pola all'infuori di Capodistria, e Venezia allestì una galea per la sorveglianza sul mare. Tutto il sale di Capodistria fu munito di sigillo ducale e l'incasso della vendita alle carovane di mulattieri diviso tra Venezia e la città istriana, che però avrebbe dovuto provvedere alla manutenzione delle strade d'accesso al porto. Nel 1200 dopo due secoli d'espansione, la produzione di sale aveva raggiunto il culmine, collocando la laguna di Venezia al primo posto tra i produttori mediterranei.

Una notevole concorrenza alla città lagunare arrivò da nord con le miniere di Reichenhall, Berchtesgaden, Tuval e Hallein, già sfruttate dal 1194. Nessuna di queste miniere di sale, situate lungo le rive di affluenti del Danubio, minacciò il monopolio veneziano nel Mediterraneo orientale, ma monopolizzarono a loro volta la fornitura verso la Baviera, l'Austria e la Boemia. Nel 1232 l'apertura della miniera di salgemma di Hall in Tirolo, presso Innsbruck, rifornì di sale Bolzano. Nel 1287 Hall produceva cinquecentotrenta carri di sale alla settimana, che si riversavano sul mercato lombardo e alto veneto, raggiungendo anche Vicenza. Con il XII secolo si chiuse l'epoca demaniale della storia del sale, che da quel momento entrò in una fase politica. Le città lombarde, in modo particolare Pavia e Como, diedero vita a un proficuo mercato di sale, carni, formaggi e pellami verso la Svizzera e la Germania.

All'arrivo a Venezia le operazioni di sbarco si svolgevano dalla nave ancorata al largo. Il sale veniva spostato su chiatte che lo portavano ai depositi del ponte della Salute.

Venezia si identificava con il sale di Cipro, ma a Milano diveniva il sale di Venezia, e nel Vallese, o nei Grigioni riceveva l'appellativo di sale di Milano. Chioggia divenne la capitale

del sale ed era in grado di sopperire ai bisogni di un mercato che si estendeva dal versante meridionale delle Alpi, alle valli dell'Appennino. Verso il 1240, Venezia iniziò ufficialmente a procedere all'importazione di sale detto "di mare", dato che, a differenza di quello prodotto in laguna, arrivava via mare. L'espressione sale di mare designava tutto il sale proveniente dall'Adriatico e, in seguito, dal Mediterraneo. Nel 1251 Venezia forniva a Mantova, Ferrara, Pavia e Milano sale di mare proveniente da Sponte e da Canne, in Puglia.

Nel 1281 il Maggior Consiglio impose ai mercanti di rientrare a Venezia con del sale. Questo nuovo indirizzo politico prese il nome di *ordo salis*, l'ordine del sale. L'ordine del sale fu costantemente rinnovato e per due secoli divenne un elemento costante del commercio marittimo veneziano.

Nel 1281 i veneziani divennero padroni di Cervia, le cui saline consegnarono ogni anno a Venezia, dalle 2.000 alle 3.000 tonnellate di sale. Il sale era ormai diventato per Venezia uno strumento politico, utilizzato come mezzo di ritorsione, attraverso il blocco delle consegne, per imporre le sue condizioni.

Nei secoli XIV e XV Venezia controllava la produzione di numerose saline sparse per tutto il Mediterraneo: Tripoli, Cipro, Malta, Zarzia (Turchia), La Mata (Spagna), Ibiza, Chiarenza (Grecia), Barletta, Spalato, Zara e Pirano in Istria. La sua flotta garantiva la superiorità strategica nel Mediterraneo orientale. Le sue navi erano imbarcazioni miste, al tempo mercantili e da guerra, che imbarcavano, nel XIII secolo, una compagnia di balestrieri e, in seguito, con lo sviluppo dell'artiglieria, numerosi cannoni. Queste grosse navi da guerra erano indispensabili per proteggere il monopolio di Venezia e le sue basi, e impedivano ad altri di avventurarsi al di là di Corfù per portare sale in Adriatico. Gli introiti del sale, gestiti dalla Camera del sale, che aveva funzioni di banca pubblica, erano destinati al finanziamento delle guerre per terra e per mare, al pagamento degli interessi e all'ammortamento del debito pubblico.

Nel 1582 le entrate complessive di questo ufficio raggiunsero la cifra di 638.000 ducati. Il sale aveva a Venezia finalità commerciali della massima importanza, le cui importazioni ammortizzavano i costi di navigazione delle grosse navi armate, riducevano il tasso dei noli richiesti ai mercanti e sovvenzionavano la Marina.

Quando le città vicine cercarono di sottrarsi al monopolio veneziano e di acquistare sale da altri fornitori, scoppiarono veri e propri conflitti denominati guerre del sale. Ricordiamo quella tra Venezia e Mastino della Scala, signore di Verona, Vicenza, Padova e Treviso. Il 28 maggio del 1338 Venezia intimò la demolizione del castello delle saline, o torre delle saline, fatte erigere dagli scaligeri per controllare le loro saline nel territorio della marca Trevigiana. Avuta risposta negativa le torri furono assediate e distrutte. Sullo slancio, le armate della Serenissima si impadronirono di numerose fortezze nel trevigiano: Castelfranco, Conegliano, Serravalle, Montebelluna e altre. E con il successivo trattato di pace Venezia riuscì ad annettersi Treviso e gran parte del suo territorio, inaugurando la sua dominazione politica in terraferma.

Nel 1482 scoppiò la terribile guerra del sale tra Venezia e Ferrara, che coinvolse molte altre signorie. La Serenissima dichiarò guerra il 2 maggio, motivandola con la liberazione delle vie fluviali, la revisione dei confini e il monopolio sulla produzione del sale. Il Duca di Ferrara aveva infatti iniziato a produrre sale in proprio. La guerra si protrasse per tre anni, fino al settembre del 1485. Con la pace, gli Estensi furono costretti a cedere a Venezia il Polesine e Rovigo.

Di quest'epoca è la formazione e il finanziamento dei cosiddetti mercenari del sale, una compagnia di ventura assoldata nel 1471 dal duca di Ferrara Borso d'Este, e poi da Niccolò d'Este, con il compito di proteggere le saline delle valli di Comacchio dai continui attacchi della repubblica veneziana.

Se Venezia dominò il traffico di sale fino al XVI secolo nel Mediterraneo Orientale e in parte dell'Italia settentrionale, Genova ne conservò il controllo nel Mediterraneo Occidentale. A Genova il monopolio del sale era fermamente controllato dalla Casa di San

Giorgio, la più potente istituzione finanziaria dell'occidente medioevale. Questa casa raccoglieva il sale arrivato in porto e si incarica di rivenderlo. Genova nel XIII e XIV secolo aveva privilegiato le forniture da tre saline: Hyères, Cagliari e Ibiza. Ma la città ligure non aveva fondato la sua politica navale solo sul sale. Anzi, progressivamente abbandonò questo tipo di trasporto a marinerie straniere. Come i Baschi, che a partire dal 1420 trasportarono a Genova la maggior parte del sale di Ibiza, sostituiti nel XVI secolo dalle navi ragusane, che dal 1530 al 1600, provvedevano con una ventina di grosse navi al trasporto del sale di Ibiza e Trapani a Genova. Ibiza per più di tre secoli fu il più grande fornitore di tutta Italia: nel 1450 l'isola delle Baleari forniva circa 6.000 tonnellate alla città ligure. Scaricato il sale a Genova, le navi rientravano con forniture di grano italiano e siciliano verso la Spagna.

Nel 1624 Genova, acquistò il feudo dei Del Carretto a Zuccarello, nell'entroterra savonese, per 200.000 fiorini. Tale acquisto fu il pretesto e una delle cause che diedero origine al conflitto tra il Duca di Savoia, alleato con la Francia, e Genova. La guerra fu chiamata di Zuccarello o del sale, proprio perché a Zuccarello veniva imposto di pagare un pedaggio per il trasporto del sale verso il Piemonte. Il conflitto si concluse nel 1631 con il trattato di Cherasco, ma il possesso di Zuccarello rimase ai Genovesi.