

ABSTRACT

<b>Titolo:</b>	<b>LA FISCALITÀ NELL'ECONOMIA EUROPEA. Secc. XIII-XVIII. - FISCAL SYSTEMS IN THE EUROPEAN ECONOMY from the 13th to the 18th Centuries. Prato, 22-27 Aprile 2007</b>
<b>Responsabilità:</b>	a cura di Simonetta Cavaciocchi
<b>Editore:</b>	Firenze university press

<b>Titolo parte:</b>	<i>Manovre fiscali per lo sviluppo delle infrastrutture portuali e stradali nello Stato della Chiesa (secoli XVI-XVIII)</i>
<b>Autore parte:</b>	LUCIANO PALERMO
<b>DOI:</b>	

<b>ABSTRACT:</b>	<p>Agli inizi dell'età moderna i gruppi dirigenti ecclesiastici imposero la propria esclusiva sovranità fiscale sulle città e sulle province dello Stato e organizzarono un complesso apparato di uffici fiscali, che riscuotevano sia le imposte provenienti dai territori dello Stato, sia la tassazione spettante all'autorità spirituale del papa e proveniente da tutta l'Europa cattolica. I papi utilizzavano normalmente il gettito delle imposte dirette ed indirette anche per sostenere gli investimenti nelle infrastrutture portuali e stradali. Si trattava quasi sempre di tasse appositamente create, il cui gettito non passava per gli uffici centrali ma era direttamente destinato alla realizzazione o al potenziamento delle infrastrutture. I porti di Ancona e di Civitavecchia furono più volte rafforzati con contributi provenienti da tutte le province dello Stato; questa ampiezza di contributi faceva seguito al riconoscimento del loro ruolo di interesse statale e non solo locale. I porti di minore importanza, soprattutto sulla costa adriatica, erano invece sostenuti da tasse riscosse a livello locale. A partire dal XVI secolo il sistema fiscale fu spesso incrociato con quello del debito pubblico. In tal caso si utilizzava il gettito delle imposte non per finanziare direttamente le infrastrutture, ma per pagare gli interessi sulle somme assai maggiori che potevano essere raccolte facendo ricorso al risparmio privato. In tal modo si riusciva ad accrescere significativamente la quantità delle risorse destinate alle infrastrutture. Un sistema fiscale simile fu utilizzato anche per potenziare o ristrutturare il sistema dei collegamenti stradali: in questo caso il contributo era richiesto direttamente ai proprietari di terreni e fabbricati serviti dalle singole strade, e le somme riscosse erano poi gestite da uffici centrali che provvedevano all'appalto dei lavori.</p> <p>-----</p> <p><i>In the early modern age the ecclesiastical government imposed its exclusive tax sovereignty on the cities and provinces of the State and organized complex tax offices, not only for taxes drawn from the territories of the State, but also for those payable to spiritual authority of the Pope from Catholic Europe. The Popes were using normally the proceeds of indirect and direct taxes also to support investment in infrastructure. In this case, the proceeds did not pass through the central offices but were directly intended for the implementation or the strengthening of the infrastructure. The ports of Ancona and Civitavecchia were often strengthened with contributions from all the provinces of the State; this scale of contributions was in response to the recognition of their role of State interest. On the contrary, the smaller ports, especially on the Adriatic Coast, were supported by taxes collected at local level. From the 17<sup>th</sup> century on, the tax system was often crossed with public debt. In this case the proceeds of the tax were used not directly to finance the infrastructure, but to pay the interest on amounts that could be collected through the private savings. In this way it was possible to increase significantly the amount of resources for infrastructure. A similar system of taxation was also used to strengthen or restructure the system of road links: in this case the contribution was applied directly to the owners of land and buildings served by single roads, and the collected sums were then managed from central offices that provided to activate the contracts of work.</i></p>
------------------	---