

*Conventiones Alamanorum* del 1466, ma prima di quest'ultimo anno già consoli tedeschi risiedevano in Genova, con podestà giudiziaria. Con Asti poco trafficarono i tedeschi nel secolo XV. Il contrario avveniva a Milano, dove è assai notevole la carta dei privilegi concessi, 1422, da Filippo Maria Visconti ai mercanti tedeschi. Il Visconti voleva così indirettamente combattere Venezia, che in quel momento si trovava in disaccordo con Sigismondo. Anche posteriormente i Milanesi si studiarono di deviare da Venezia il traffico tedesco. Intanto sorgevano in Germania grosse società commerciali, le principali delle quali sono quelle di Ravensburg e di Norimberga. Così rafforzaronsi le relazioni commerciali, sicchè ormai verso quest'epoca quasi in ogni città dell'Italia superiore e media c'incontriamo in negozianti tedeschi. Si possiedono abbondanti notizie sulle città tedesche, che parteciparono con maggiore efficacia a tale traffico, come a dire Costanza, Ravensburg, S. Gallo, Memmingen, Spira, Augusta, Norimberga, Basilea, Aquisgrana, Colonia. Fra le conseguenze di quest'attivissima vita commerciale, è da annoverarsi la nuova tendenza al lusso. Per conoscere quali fossero le merci, che venivano in Italia, possediamo numerose tariffe, la più antica delle quali spetta a Como, e non è certo posteriore al 1328. Si conservarono anche tariffe tedesche. Per conseguenza conosciamo esattamente quali prodotti minerali, animali, industriali, fossero oggetto del commercio. Si può anche stabilire l'entità del movimento commerciale; dal medioevo in poi non ci fu un vero, enorme, aumento del trasporto fino alla seconda metà del sec. XIX, quando fu introdotta la locomotiva. Nel II volume lo Schulte pubblicò una scelta di documenti, tolti dagli archivi e dalle biblioteche di Milano (1303-1509), Como (1222-1464), Pavia, (1376-83), Torino (1251-1302), Genova (1424-77), Firenze (1409-1521), Siena (1258-1468), Innsbruck (1272), Chur (1359-1513), Lucerna, ecc. Sono in tutto più che 450 do-