

Angela La Macchia

**LA COMPETITIVITÀ
DELL'INDUSTRIA FRANCESE
E IL MERCATO SARDO
NELLA PRIMA METÀ
DELL'OTTOCENTO**

FrancoAngeli

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: *www.francoangeli.it* e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Angela La Macchia

**LA COMPETITIVITÀ
DELL'INDUSTRIA FRANCESE
E IL MERCATO SARDO
NELLA PRIMA METÀ
DELL'OTTOCENTO**

FrancoAngeli

Copyright © 2013 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.
L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni
della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.*

INDICE

Presentazione	pag.	7
Premessa	»	9
Sigle e abbreviazioni	»	15
1. Il consolidamento del sistema industriale francese	»	17
1.1. La politica doganale francese	»	17
1.2. Un modello originale d'industrializzazione	»	20
1.3. Una crescente concentrazione degli scambi internazionali	»	23
1.4. Nuove gerarchie industriali? Vecchio e nuovo nell'industria francese	»	29
1.5. Il ruolo dell'agricoltura nell'avvio del processo d'industrializzazione	»	31
1.6. Validità dell'opzione protezionistica	»	34
1.7. Analisi delle relazioni commerciali franco-sarde	»	36
1.8. Mercato interno e sviluppo dell'industria francese	»	48
1.9. Esportazioni sarde in Francia e rilevanza del commercio di transito	»	57
2. Il trattato di commercio e navigazione franco-sardo del 1843	»	70
2.1. Rilevanza degli scambi commerciali franco-sardi	»	70
2.2. Manifestazione d'interesse sarda per un trattato di commercio e navigazione con la Francia	»	72
2.3. Analisi francese della proposta sarda	»	73
2.4. Via libera di Guizot all'avvio del negoziato	»	82
2.5. Conclusione del trattato. Valutazioni delle due parti	»	91
2.6. Difficoltà insorte per la ratifica del trattato	»	94

2.7. Ratifica del trattato	pag.	100
2.8. Risposta francese alla proposta di abolizione dei dazi differenziali e di dogana	»	106
2.9. Concorrenza tra Genova e Marsiglia sul passaggio della Valigia delle Indie	»	110
2.10. Conclusioni	»	122
Appendice	»	127
Bibliografia	»	183

PRESENTAZIONE

La struttura del commercio internazionale nel XIX secolo è largamente intersettoriale. Da questo punto di vista l'approfondimento delle peculiarità del mondo mediterraneo è una realtà spesso trascurata, a favore dell'analisi delle politiche che concernono le scelte economiche dei paesi e dei traffici oltreoceano. L'espansione europea in quelle direzioni, nonostante alcune remore causate dal mercantilismo, aveva infatti generato una considerevole crescita degli scambi commerciali tra l'Europa e il resto del mondo.

Dopo la Restaurazione, tuttavia, in pochi decenni, Inghilterra e Francia (quest'ultima con maggiori difficoltà, a causa del più lento sviluppo industriale), alimentano all'interno di questa «pianura liquida», come la definisce F. Braudel, scambi commerciali che consentono di trarre benefici dalla specializzazione e dal trasferimento tecnologico anche agli Stati italiani di *Ancien Régime*, ancora bloccati nel loro decollo industriale.

Nonostante che le guerre e il blocco napoleonico ne avessero a lungo alterato le antiche condizioni di operatività economica, privando le manifatture degli scambi tradizionali e isolandoli da molte fonti di materie prime, verso la metà del XIX secolo questi mercati, se pur parcellizzati, costituiscono per la più invadente Inghilterra e per la Francia una spinta ad uscire dalle dimensioni nazionali all'interno delle quali si sentivano «ben protetti».

L'aver scelto, in questo studio, i rapporti commerciali con la Sardegna, come secondo partner del quadro che si voleva delineare in

maniera più specifica e approfondita, rappresenta una scelta coraggiosa. Il mercato sardo o, per essere più precisi, quello del nuovo Regno di Sardegna, se pur a lungo caratterizzato da una politica protezionistica, si stava lentamente avviando su basi liberiste.

Una problematica con importanti risvolti economici, sino ad ora poco conosciuta e considerata più dall'esterno, viene nel volume analizzata con attenzione sulla base di una accurata ricerca di nuove fonti, reperite negli Archivi di Torino, Genova e Napoli, ma specialmente in quelli francesi, la cui documentazione è sparsa tra i vari Ministeri interessati oltre che presso gli Archivi Nazionali.

Fondandosi su una così ricca documentazione, la visuale della ricerca risulta in questo modo ulteriormente ampliata, sia spaziando verso l'analisi di altri sbocchi commerciali dei prodotti francesi, sia approfondendo il non facile percorso di industrializzazione di questo Stato, caratterizzato dalla lunga coesistenza tra forme tradizionali di produzione e forme moderne di capitalismo industriale, senza mai dimenticare la congiuntura internazionale.

Paola Massa

PREMESSA

A partire dalla Restaurazione, diveniva sempre più viva, da parte delle élites francesi, la percezione di un sostanziale ritardo dell'economia francese, e specialmente dell'industria, rispetto a quella inglese. Lévy-Leboyer, per descrivere le conseguenze della Rivoluzione e dell'Impero, ha parlato di catastrofe nazionale. La Rivoluzione avrebbe scacciato i capitali fuori dal paese e rovinato il grande commercio marittimo, l'inflazione colpito i risparmiatori e favorito le forme speculative a spese delle forme produttive d'investimento. Lefebvre ha efficacemente descritto il declino dei grandi porti atlantici – nonché di Marsiglia – con perdite massicce per l'economia francese. Una delle basi della crescita francese del Settecento era stato lo sviluppo del commercio estero. La perdita di Santo Domingo e la rottura con le isole produttrici di zucchero avrebbero non solo danneggiato le manifatture e l'artigianato delle regioni marittime dell'Ovest, ma anche privato la Francia del ruolo di fornitrice di prodotti tropicali dell'Europa germanica (Crouzet). Alla rovina del commercio si sarebbe accompagnata la «pastoralisation» dell'economia francese, mentre lo scarto tecnologico rispetto alla nazione modello – la Gran Bretagna – anziché ridursi, si sarebbe ampliato.

Quest'ultima, per converso, approfittando della quasi trentennale assenza della Francia dai mercati d'oltremare, non solo aveva stabilito solide posizioni commerciali negli USA, America Latina e Asia, ma grazie ai vantaggi da essa ottenuti in campo industriale, era divenuta la maggiore potenza esportatrice. Sebbene alcuni studi (Cain e Hopkins, Davis) sull'andamento dell'economia britannica nel XVIII secolo ne

abbiano messo in forse i saggi di crescita, è opinione prevalente tra gli storici dell'economia che l'abbinamento tra rinnovamento tecnologico e sviluppo industriale, la spettacolare accelerazione della produzione industriale, il possesso di larga parte delle colonie europee, il controllo delle rotte marittime e le profittevoli riesportazioni, abbiano consentito alla Gran Bretagna, l'indomani del crollo napoleonico, non solo di essere, ma anche di apparire, la nazione economicamente egemone, con il più elevato reddito pro capite.

Con la fine del Blocco, il mercato economico dell'Europa – sotto la minaccia concreta di un'invasione di prodotti inglesi – si chiudeva in una molteplicità di mercati parcellizzati. Un'Europa esausta e in crisi si copriva nuovamente di barriere doganali. Dal punto di vista della politica commerciale la situazione dei differenti Stati europei può essere descritta come «un mare di protezionismo, con delle isole di liberismo» (Bairoch).

In Francia, il ritorno alla pace aveva sorpreso gli industriali francesi disarmati di fronte alla sfida commerciale del loro grande rivale britannico, vittorioso concorrente sui mercati esteri e, talvolta, anche sul loro mercato interno pesantemente protetto (Milward e Saul). Questo imponeva a governo e imprenditori immediate e ineludibili scelte di politica commerciale volte a consentire un prioritario adeguamento delle strutture produttive e dell'organizzazione commerciale, per raggiungere più elevati livelli di specializzazione tecnica ed efficienza produttiva. Lo sconvolgimento delle correnti di traffico, le carestie e i cattivi raccolti, nel 1816 e 1817, ponevano il problema della scarsa capacità di alimentare l'intensificazione degli scambi e, allo stesso tempo, la necessità di salvaguardare il mercato interno, con protezioni e proibizioni, per evitare il collasso della bilancia dei pagamenti. Il regime della Restaurazione manifestava, nelle sue scelte di politica doganale, all'inizio, un orientamento moderatamente protezionistico, in una visione quasi «listiana», cioè di un protezionismo di *démarrage*, che tuttavia si era andato rapidamente configurando come un protezionismo difensivo, più che offensivo. Il sistema combinato delle proibizioni e dei dazi fissi aveva l'effetto di bloccare ogni importazione di prodotti manifatturati. La rapidità della scelta protezionistica e la sua lunga permanenza sono state considerate un indice della vulnerabilità dell'industria francese. Durante la prima

metà dell'Ottocento gli imprenditori francesi avevano costruito un sistema di produzione dualistico, quello che Labrousse descriveva affermando che l'*Ancien Régime* economico si era prolungato in Francia fino alla cesura degli anni 1847-1852. In rapporto ai paesi stranieri, la struttura industriale francese evolveva lentamente (Léon). Il modello francese appariva contraddistinto da una lunga coesistenza tra forme tradizionali di produzione, a forte coefficiente di manodopera, e forme moderne di capitalismo industriale, a forte coefficiente di capitale (Louat e Servat). La meccanizzazione era, pertanto, progressiva e incompleta, e la crescita poco capitalistica. Tuttavia, questa struttura originale di produzione avrebbe permesso di minimizzare le fragilità e, per converso, di valorizzare i punti di forza (Woronoff).

Diverso il giudizio degli storici anglosassoni che hanno evidenziato l'insufficiente presenza della Francia sui mercati internazionali, addebitandone la fragilità competitiva internazionale soprattutto al ceto imprenditoriale considerato poco dinamico, scarsamente propenso all'innovazione, incapace di superare gli ostacoli istituzionali e sociali, privo di aggressività sui mercati, verso i quali avrebbe mostrato un modesto interesse. La mancanza di spirito d'impresa sarebbe stata anche responsabile dei mediocri risultati che si sarebbero ottenuti nell'esportazione (Landes). In realtà, il commercio estero non sarebbe stato mai considerato come uno strumento della crescita e della potenza della Francia. Gli scambi internazionali sarebbero stati per gran parte delle produzioni francesi un'appendice, non un settore vitale e concepito come tale. Di più: «L'assenza di apprensione per i profitti e le possibilità di crescita che offriva il commercio, [sarebbe stato] il tratto dominante della classe industriale e commerciale francese» (Broder).

Gli industriali francesi, in buona sostanza, si sarebbero rifugiati nel ben protetto mercato interno, la cui espansione era tuttavia debole a causa di una popolazione agricola maggioritaria, con un potere di acquisto e una propensione al consumo molto bassa, mentre la popolazione non cresceva che lentamente.

A ben vedere, tuttavia, il mondo degli affari francese non era stato nella prima metà dell'Ottocento, quel mondo immobile che si è troppo spesso descritto. Studi successivi, dagli anni Cinquanta del Novecento, hanno consentito un mutamento di giudizio. Storici francesi ma anche stranieri hanno modificato, sia pure con gradi diversi d'intensità, le lo-

ro concezioni relative ai caratteri del capitalismo francese. Il pessimismo ha ceduto il passo a un certo ottimismo. La revisione ha riguardato il tema della «società bloccata» (Hoffman). L'economia francese non sarebbe mai stata bloccata, dopo il XVIII secolo. I dinamismi sarebbero prevalsi sulle inerzie. Inoltre, l'idea di un ritardo francese rispetto a un'economia industriale proclamata modello sarebbe metodologicamente sbagliata (Fridenson e Straus). Il modello francese d'industrializzazione, infatti, differisce totalmente da quello della Gran Bretagna. Si è sostenuta, paradossalmente, la tesi di una simultaneità dello sviluppo inglese e francese, mentre Lévy-Leboyer ha evidenziato che a lungo termine i ritmi di crescita industriale dei due paesi non sono stati molto diversi e che, comunque, la Francia ha saputo adattarsi all'impatto della concorrenza britannica. O'Brien e Keyder vanno oltre, affermando che il valore aggiunto per lavoratore dell'industria, tra il 1835 e il 1855 sarebbe stato in media del 35% più elevato in Francia che in Gran Bretagna, anche se esso sarebbe stato molto inferiore nelle miniere, nella metallurgia e nell'industria cotoniera. Questo – aggiunge Verley – relativizza l'idea di un ritardo o di una inferiorità francese: «ritardo può essere, differenze sicuramente».

Anche sugli imprenditori francesi il giudizio appare mutato. Sulla scia dei lavori di Lévy-Leboyer, Gille, Fohlen, Bouvier, Caron, la storiografia francese ha consentito una migliore conoscenza dell'imprenditore francese. E se Cameron ha evidenziato il «ruolo determinante degli industriali francesi in termini di innovazioni tecniche», lo stesso Landes ha riconosciuto che i progressi della grande industria francese derivavano da un rinnovamento dello spirito d'impresa.

Questo il punto, per larghe linee, dell'intenso e proficuo dibattito tra scuole, che ha comportato revisioni e autocritiche, esplicite e non. Tuttavia, occorre riconoscere che, allo stato attuale delle ricerche, il dossier resta ampiamente aperto.

La scelta, pertanto, non poteva essere che quella di muovere in direzione di un'indagine che, all'interno di uno schema di lavoro non rigido, investisse un ampio ventaglio di temi. Numerosi importanti interrogativi si affollavano pressanti, esigendo non facili risposte. Per esempio, qual era la visione strategica di politica economica internazionale della Francia? Quale il ruolo, dal 1815, del commercio estero in ordine all'ampliamento dei mercati e all'accumulazione dei capitali? In che

misura le oscillazioni della domanda estera governavano i ritmi delle pulsazioni dell'economia francese? L'opzione per una linea di politica commerciale favorevole a una produzione di qualità, a forte valore aggiunto, in che misura era da incentivo al rinnovamento tecnico? Quale il rapporto tra espansione dell'industria francese e tasso di cambiamento dei metodi di produzione e organizzazione? Che incidenza ha avuto, nell'assicurare la competitività, la riduzione dei costi da innovazione nelle industrie esportatrici, per i cui prodotti il mercato interno non registrava ritmi di crescita adeguati? E infine, ma non ultimo, quali le analisi e le proposte per risalire la china della competitività? Esemplificative, in questo senso, quelle relative ai rapporti commerciali con l'Italia, che rappresentava un mercato importante per l'economia francese. All'interno di questo quadro, è sembrato che una risposta, sia pur parziale, ai numerosi interrogativi potesse venire dall'analisi delle relazioni commerciali franco-sarde lungo la prima metà del XIX secolo, dalla Restaurazione. E ciò perché esse costituiscono, per motivi diversi, un osservatorio privilegiato. Intanto, per l'importanza del mercato sardo. Vi si combatteva, non meno che su quello napoletano, per tutto il periodo qui preso in considerazione, una battaglia all'ultima sterlina o all'ultimo franco, tra i sistemi produttivi, commerciali e finanziari dei due grandi rivali. Quello sardo era per la Francia uno dei principali mercati di sbocco per le proprie merci. Era, poi, attraverso la frontiera piemontese, come per Genova, si rilevava da parte francese, «che si fa il nostro commercio con gli Stati dell'Alta Italia, Lombardia, Austria, ecc.», nonché con la Svizzera. E sempre attraverso il porto di Genova si effettuava un lucroso commercio di riesportazione dei prodotti francesi negli altri Stati italiani e persino in Sud America. Ed era attorno al ruolo dello scalo genovese e del suo *entrepôt* – in alternativa a Marsiglia – alle costruzioni ferroviarie sarde, e ai suoi possibili itinerari, che si svolgeva uno scontro aspro tra Francia e Gran Bretagna, che rivestiva caratteri che andavano al di là degli interessi economico-finanziari confliggenti, per assumere connotati di grande rilevanza geostrategica. Né minore rilevanza geostrategica, oltre che economica, rivestiva l'intensa attività diplomatica francese – cui accennava Mastellone e ricordava Renouvin – per l'egemonia sul mediterraneo occidentale. E non erano di diversa natura e spessore gli interessi che ruotavano attorno al trattato franco-sardo del 1843, caratterizzato, come vedremo, dalle forti

preoccupazioni francesi relative alla salvaguardia dell'indipendenza politica del Regno sardo da Austria e Gran Bretagna. Ma gli intensi laboriosi negoziati che precedevano la conclusione del trattato rivelavano, in maniera eclatante, la scarsa competitività della marina francese, per la cui tutela – come per il trattato con il Regno delle Due Sicilie – essi si trascinarono stancamente, fra continue minacce francesi di far saltare il tavolo negoziale. E la situazione non era diversa in occasione del negoziato per il trattato del 1850. I Francesi, infatti, erano ancora una volta irremovibili: «noi consideriamo, oggi come nel 1843, la questione del mantenimento dei dazi differenziali, all'importazione di merci con bandiera estera, come vitale per la nostra marina nel Mediterraneo, e noi siamo determinati a conservare questa protezione senza la quale essa sarebbe minacciata di rovina [...]. L'abolizione darebbe alla Sarda il monopolio dei trasporti». Invero, la flotta francese poco contribuiva all'equilibrio della bilancia dei pagamenti; e la permanenza della sua protezione, come il mantenimento del sistema protettivo, a fronte delle aperture commerciali sarde, sollecitava una valutazione che rifuggisse da facili affrettate conclusioni su una vulnerabilità complessiva dell'economia francese, ancora negli anni 1850. Del resto, abbandonato il criterio meramente quantitativo, è sembrato opportuno muoversi verso indagini di tipo strutturale, senza dubbio più adeguate ai fini di un più corretto giudizio sul grado e sulle capacità di sviluppo complessivo dell'economia francese. Tutta l'indagine si è mossa lungo un sentiero assai accidentato e scarsamente rischiarato da precedenti lavori. Il taglio dato alla ricerca nasceva dall'esigenza di offrire una lettura delle relazioni franco-sarde che ne recuperasse lo stretto legame con le evoluzioni della congiuntura internazionale. L'augurio è che il presente lavoro contribuisca ad accrescere la comprensione della storia economica dell'Europa e a stimolare nuovi studi sulle relazioni commerciali internazionali degli Stati italiani.

Sigle e abbreviazioni

AMAE	Archives diplomatiques du Ministère des Affaires Étrangères, Paris
AN	Archives Nationales, Paris
ASG	Archivio di Stato di Genova
ASN	Archivio di Stato di Napoli
AST	Archivio di Stato di Torino, Sezione Corte
BnF	Bibliothèque nationale de France
DACT	Département de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics
MAC	Ministère de l'Agriculture et du Commerce
TNA	The National Archives, London

<i>Aff. Étr.</i>	<i>Affaires Étrangères</i>
<i>Ann. Comm. Ext.</i>	<i>Annales du Commerce Extérieur</i>
<i>Corr. comm.</i>	<i>Correspondance consulaire et commerciale</i>
<i>Min. Fin.</i>	<i>Ministero delle Finanze</i>
<i>Nég. Comm.</i>	<i>Négociations commerciales</i>

1. IL CONSOLIDAMENTO DEL SISTEMA INDUSTRIALE FRANCESE

1.1. La politica doganale francese

All'indomani del crollo dell'Impero, la Francia appariva disarmata di fronte alla sfida commerciale del suo rivale britannico¹. Le attività industriali, che erano prosperate in modo artificioso sotto il regime della serra calda del Blocco, si trovavano subito in grande difficoltà. L'industria dello zucchero sprofondava nella crisi. Le industrie del cotone, nuovamente esposte alla concorrenza inglese, registravano una profonda recessione e molte erano costrette a dichiarare fallimento. Lasciata indietro dalla Gran Bretagna sul piano tecnologico, la Francia era inoltre svantaggiata dall'alto costo del proprio carbone². In una situazione economica talmente deteriorata, il Regime della Restaurazione – dopo una breve liberalizzazione del sistema doganale (23 aprile 1814 e 12 agosto 1814)³ – sotto la pressione di una coalizione agrario-industriale⁴, si vedeva costretto a introdurre una legislazione relativamente protezionistica, con la legge del 17 dicembre 1814, rafforzata a più riprese nel 1816 e nel 1817⁵. La tariffa doganale del 1816-1817 –

¹ P. Kennedy, *Ascesa e declino delle grandi potenze*, Garzanti, Milano, 2001, p. 247.

² D. Barjot, J.P. Chaline, A. Encrevé, *Storia della Francia nell'Ottocento*, il Mulino, Bologna, 2003, p. 93.

³ O. Noël, *Histoire du commerce extérieur de la France depuis la révolution*, Guillaumin, Paris, 1879, pp. 41-43.

⁴ R. Schnerb, *Libre-échange et protectionnisme*, PUF, Paris, 1963, p. 50.

⁵ P. Bairoch, "Le politiche commerciali in Europa dal 1815 al 1914", in P. Mathias, S. Pollard (a cura di), *Storia Economica Cambridge*, Vol. 8, *Le economie indu-*

apertamente protezionistica e anche proibizionista⁶ – non era lontana dalle procedure del periodo napoleonico: le importazioni di telerie di cotone erano vietate, quelle di ferro erano colpite da un dazio del 50%, che con la legge 27 luglio 1822 era portato al 120% circa del valore del ferro inglese nello stesso periodo. Nel 1819, dopo ripetuti aumenti dei dazi sull'importazione di cereali, la Francia reintroduceva la scala mobile dei cereali, rafforzata ulteriormente nel 1821. Le leggi poi del 1820, 1822 e 1826 accrescevano le caratteristiche protezionistiche della legislazione sia per i prodotti agricoli che per quelli industriali. Le disposizioni del 1826 elevavano i dazi sull'acciaio fuso, le piastre e i fili di ferro fino al 100%. Le tariffe erano molto più alte per le seterie che per le telerie, mentre per le cotonerie un sistema di proibizioni rendeva teoricamente impossibile, fino al 1834, l'importazione dei tessuti di cotone e dei filati fini⁷.

L'approdo protezionistico non era solo francese. Il «mondo intero, dalla Schelda al Mississippi e dall'Adige alla Neva, si dichiarava a favore del regime protezionistico», nonostante gli alleati alla conferenza di Vienna si fossero fatti «reciprocamente le più belle e sincere promesse di aprire i loro rispettivi Stati alla circolazione, senza intralci, dei prodotti dell'industria di ciascuno»⁸. I Paesi Bassi «dirigevano i loro dazi contro la Francia, come la Francia contro i Paesi Bassi». L'Austria aveva adottato misure restrittive. Anche la Russia, nel 1822,

triali, I, *Lo sviluppo delle politiche economiche e sociali*, Einaudi, Torino, 1992, p. 16.

⁶ F. Caron, *Histoire économique de la France XIX^e-XX^e siècle*, A. Colin, Paris, 1995, p. 93.

⁷ P. Léon, "L'affermissement du phénomène d'industrialisation", in F. Braudel, E. Labrousse (dir.), *Histoire économique et sociale de la France*, III: *1789-années 1880*, PUF, Paris, 1993, p. 608. Sul commercio estero e sulla politica commerciale della Francia si vedano le analisi assai complete negli importanti lavori di J. Weiller, "Du protectionnisme traditionnel aux nouvelles politiques industrielles", *Économies et Sociétés*, n. 10, octobre 1969, pp. 1745-1878 e n. 11, novembre 1969, pp. 1833-1933. E su un piano più generale dello stesso autore: *Problèmes d'économie internationale*, 2 voll., PUF, Paris, 1946 e 1950.

⁸ C. Gouraud, *Histoire de la politique commerciale de la France et de son influence sur le progrès de la richesse publique depuis le moyen âge jusqu'à nos jours*, Vol. II, Durand, Dentu, Paris, 1854, pp. 219-220.

si armava di una tariffa protettiva⁹. In Piemonte, dopo la bufera napoleonica, la tariffa doganale altamente protettiva praticata dai francesi, dopo la Restaurazione del maggio 1814, veniva mantenuta e poi sostituita da un'altra meno proibizionista, il 4 febbraio 1815¹⁰. I dazi venivano ulteriormente aumentati con i provvedimenti del maggio 1816, del gennaio 1817, del marzo 1818 e poi ancora del 1819 e degli anni che vanno dal 1821 al 1825¹¹. Questa ben munita barriera protettiva aveva permesso di limitare l'invasione dei prodotti anglo-francesi, consentendo di «prendere respiro»¹². Analoga scelta era costretto a fare, dopo una parentesi liberista, il Regno delle Due Sicilie. La rapida incontenibile crescita delle importazioni – soprattutto da Gran Bretagna e Francia, ma anche da Svizzera e Germania – determinando un elevato squilibrio della bilancia commerciale¹³ e un conseguente notevole deflusso di oro¹⁴, aveva reso ineludibile l'opzione protezionistica. I due decreti del 15 dicembre 1823 e del 30 novembre 1824 davano corpo alla svolta nella politica doganale napoletana¹⁵, che suscitava una complessa querelle diplomatica con Francia e Gran Bretagna che non esitavano a ricorrere a pressioni e minacce – più rudi quelle inglesi – mostrando di considerare quello napoletano un Governo a sovranità limitata¹⁶. Comprensibile l'irritazione delle due potenze per le prevedibili negative ripercussioni dei provvedimenti napoletani sul flusso

⁹ E. Levasseur, *Histoire du Commerce de la France*, Vol. II: *De 1789 à nos jours*, Rousseau, Paris, 1912, pp. 135-136.

¹⁰ A. Fossati, “La politica doganale frumentaria degli Stati sardi di terraferma dal 1814 al 1831”, *Rivista Internazionale di Scienze Sociali*, fasc. I-II, 1929, p. 97.

¹¹ R. Broglio D'Ajano, “La politica doganale in Piemonte dal 1815 al 1834”, *Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica*, aprile-maggio 1912, pp. 440-461.

¹² G. Quazza, *L'industria laniera e cotoniera in Piemonte dal 1831 al 1861*, Museo Nazionale del Risorgimento, Torino, 1961, p. 44.

¹³ G. Cingari, *Mezzogiorno e Risorgimento. La Restaurazione a Napoli dal 1821 al 1830*, Laterza, Roma-Bari, 1976, p. 159.

¹⁴ AN, *Aff. Etr.*, B. III, 408, *Mémoire sur la situation financière agricole et manufacturière du Royaume de Naples*.

¹⁵ L. De Matteo, “Protezionismo e sviluppo industriale nel Mezzogiorno preunitario”, *Nuova Rivista Storica*, Vol. LXXII, 1988, pp. 148 e ss.

¹⁶ Si veda il recente saggio di E. Di Rienzo, *Il Regno delle Due Sicilie e le Potenze europee, 1830-1861*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2012.