

# STORIA ECONOMICA

ANNO XX (2017) - n. 1



**Edizioni Scientifiche Italiane**

*Direttore responsabile:* LUIGI DE MATTEO  
*Comitato di Direzione:* LUIGI DE MATTEO, ALBERTO GUENZI,  
PAOLO PECORARI

*La Rivista, fondata da Luigi De Rosa nel 1998, si propone di favorire la diffusione e la crescita della Storia economica e di valorizzarne, rendendolo più visibile, l'apporto al più generale campo degli studi storici ed economici. Di qui, pur nella varietà di approcci e di orientamenti culturali di chi l'ha costituita e vi contribuisce, la sua aspirazione a collocarsi nel solco della più solida tradizione storiografica della disciplina senza rinunciare ad allargarne gli orizzonti metodologici e tematici.*

*Comitato scientifico:* Frediano Bof (Università di Udine); Giorgio Borelli (Università di Verona); Andrea Cafarelli (Università di Udine); Aldo Carera (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano); Giovanni Ceccarelli (Università di Parma); Daniela Ciccolella (CNR-Issm); Alida Clemente (Università di Foggia); Francesco Dandolo (Università Federico II di Napoli); Francesco D'Esposito (Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara); Marco Doria (Università di Genova); Giovanni Farese (Università Europea di Roma); Giulio Fenicia (Università di Bari); Luciana Frangioni (Università del Molise); Paolo Frascani (Università L'Orientale di Napoli); Maurizio Gangemi (Università di Bari); Andrea Giuntini (Università di Modena e Reggio Emilia); Amedeo Lepore (Seconda Università di Napoli); Germano Maifreda (Università di Milano); Daniela Manetti (Università di Pisa); Paola Massa (Università di Genova); Giampiero Nigro (Università di Firenze); Nicola Ostuni (Università Magna Græcia di Catanzaro); Paola Pierucci (Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara); Gianluca Podestà (Università di Parma); Mario Rizzo (Università di Pavia); Gaetano Sabatini (Università di Roma Tre); Giovanni Vigo (Università di Pavia).

*Storia economica* effettua il referaggio anonimo e indipendente.

*Direzione e redazione:* Prof. Luigi De Matteo, vico S. Maria Apparente, 44, 80132 Napoli; Università di Napoli "L'Orientale", Dipartimento di Scienze Sociali, Largo San Giovanni Maggiore, 30, 80134 Napoli – Tel. 081/6909483; e-mail: [dematteo@unior.it](mailto:dematteo@unior.it)

Gli articoli, le ricerche, le rassegne, le recensioni, e tutti gli altri scritti, se firmati, esprimono esclusivamente l'opinione degli autori.

*Amministrazione:* Edizioni Scientifiche Italiane, via Chiatamone 7, 80121 Napoli – tel. 081/7645443 pbx e fax 081/7646477 – Internet: [www.edizioniesi.it](http://www.edizioniesi.it); e-mail: [info@edizioniesi.it](mailto:info@edizioniesi.it)

Registrazione presso il Tribunale di Napoli al n. 4970 del 23/6/1998. Responsabile: Luigi De Matteo.

Copyright by Edizioni Scientifiche Italiane – Napoli.

Periodico esonerato da B.A.M. art. 4, 1° comma, n. 6, d.P.R. 627 del 6-10-78

## SOMMARIO

ANNO XX (2017) - n. 1

### ARTICOLI E RICERCHE

- SERGIO TOGNETTI, *L'attività assicurativa di un fiorentino del Quattrocento: dal libro di conti personale di Gherardo di Bartolomeo Gherardi* p. 5
- ROBERTO ROSSI, *Un modello di azione collettiva nella manifattura cotoniera del XVIII secolo: la Real Compañía de Hilados de Barcelona* » 49
- LUIGI DE MATTEO, *Il lessico dell'impresa a Napoli e nel Mezzogiorno. Note sull'uso e il significato del termine negoziante (e affini) nell'Ottocento preunitario. Parte prima* » 73
- EZIO RITROVATO, *Coloranti artificiali, industria tessile e istruzione tecnica tra XIX e XX secolo. Il contributo di Antonio Sansone (1853-1928)* » 109
- ANGELA MARIA BOCCI GIRELLI, *La consistenza economica del settore alimentare nelle città italiane tra Otto e Novecento* » 135
- FREDIANO BOF, *La crisi della gelsicoltura italiana tra fine '800 e inizio '900: le strategie di lotta antidiapica in Friuli* » 163
- SIMONE SELVA, *Finanza e consumi nel XX secolo: interdipendenza internazionale e crisi economiche tra anni Venti e anni Settanta* » 199

### NOTE E INTERVENTI

- ANGELA LA MACCHIA, *Note sul trattato di commercio franco-sardo del 5 novembre 1850* » 245
- GIAMPAOLO CONTE, *L'Italia, Francesco Mancardi e le finanze ottomane negli anni Ottanta dell'800* » 271
- STEFANIA MANFRELOTTO, *Francesco Saverio Nitti e i Prestiti nazionali da Caporetto al primo dopoguerra* » 289

SOMMARIO

DONATELLA STRANGIO - MICHELE POSTIGLIOLA, <i>Il debito pubblico italiano. Una serie storica dal 1861 al 2012</i>	» 313
WALTER PALMIERI, <i>Le "brevi storie" e la storiografia italiana sull'ambiente</i>	» 331

---

## NOTE E INTERVENTI

---

### NOTE SUL TRATTATO DI COMMERCIO FRANCO-SARDO DEL 5 NOVEMBRE 1850

Il trattato di commercio del 5 novembre 1850 tra la Francia e il Regno di Sardegna diede inizio a una fase di più intensa complementarità economica tra i due paesi, che accentuò l'esposizione mercantile sarda. Dall'analisi del percorso negoziale emerge, da un lato, l'anticipazione del nuovo modello di sviluppo piemontese, dall'altro, il proposito francese di compensare con l'incremento delle esportazioni il deficit di domanda interna. L'articolo dimostra inoltre il preminente interesse politico dei due governi alla positiva conclusione del negoziato. Obiettivo comune era il rafforzamento dei legami economici e politici tra i due paesi, preludio degli accordi futuri.

Commercio estero, Regno di Sardegna, Francia, politica commerciale, Italia preunitaria

The trade Treaty of 5<sup>th</sup> November 1850, between France and the Kingdom of Sardinia, saw the beginning of a more intense phase of economic complementarity between the two countries, which accentuated Sardinian commercial exposure. From an analysis of the negotiations, the anticipation of the new model of Piedmontese development emerges on the one hand, while on the other hand, there was the intention of the French government to compensate the internal demand deficit with an increase in exports. The article also shows the foremost political interest of the two governments in a positive conclusion to the negotiations. The common aim was to reinforce the economic and political ties between the two countries, in light of future agreements.

Foreign Trade, Kingdom of Sardinia, France, trade policy, pre-unitary Italy

#### *Premessa*

Negli anni 1845 e 1846 l'Europa era investita da una grave crisi alimentare che dall'Irlanda era dilagata sul continente, seguita da una crisi di sovrapproduzione industriale che in buona misura la stessa crisi alimentare aveva contribuito a determinare. Sorta nel Regno Unito,

irrompeva pesantemente in Francia e poi in tutta l'Europa e in America, producendo una perturbazione finanziaria, con conseguenti fallimenti di imprese industriali e commerciali e disoccupazione. Amsterdam, New York, Francoforte e Parigi erano coinvolte nel dissesto economico<sup>1</sup>.

E probabile che calamità naturali, ripetute carenze dei raccolti, carestie, coniugate alla caduta dei salari reali, abbiano determinato in Francia a metà secolo uno scarso dinamismo della domanda interna<sup>2</sup>, ponendo il problema della sua capacità di alimentare lo sviluppo dell'industria, che presupponeva un sensibile ampliamento del mercato<sup>3</sup>. Da qui l'attenzione rivolta al reperimento di nuovi mercati di esportazione. I documenti consolari testimoniano dell'importanza annessa in quegli anni agli sbocchi esteri per l'espansione dell'industria francese. Insistenti erano le richieste dei deputati al governo di ottenere dai paesi esteri, attraverso trattati di commercio, l'abbassamento delle tariffe doganali e la soppressione delle proibizioni d'importazione.

All'interno di questa cornice si colloca la decisione del governo francese di chiedere a quello sardo l'avvio delle negoziazioni per la stipula di un trattato di commercio tra i due paesi. Ripercorrere l'andamento delle trattative è parso utile per individuare i differenti modi di rappresentarsi, da parte francese, il commercio con i paesi di media stazza, di seconda fila, nella lunga e non lineare fase di transizione del commercio internazionale dai principi di ispirazione mercantile al free trade. È sembrato, altresì, potesse contribuire a mettere in luce l'efficacia della visione strategica di politica economica internazionale della Francia, dell'azione della sua diplomazia commerciale nella conquista dei mercati, e verificare se e in che misura tale azione ebbe il sostegno dello Stato, in un periodo in cui gli sbocchi che i mercati esteri fornivano allo sviluppo delle attività industriali continuavano ad essere ampiamente condizionati dalle relazioni politiche internazionali<sup>4</sup>. Non meno illuminante si è rivelato il percorso nego-

<sup>1</sup> É. LEVASSEUR, *Histoire du Commerce de la France*, II, *De 1789 à nos jours*, A. Rousseau, Paris 1912, p. 214.

<sup>2</sup> Sui vari aspetti della crisi si veda *Aspects de la crise et de la dépression de l'économie française au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle: 1846-1851*, Études sous la direction de E. Labrousse, Bibliothèque de la Révolution de 1848, XIX, Imprimerie centrale de l'Ouest, La Roche-sur-Yon 1956.

<sup>3</sup> M. LÉVY-LEBOYER, F. BOURGUIGNON, *L'économie française au XIX<sup>e</sup> siècle. Analyse macro-économique*, Économica, Paris 1985, p. 43.

<sup>4</sup> Cfr. P. VERLEY, *L'échelle du monde: essai sur l'industrialisation de l'Occident*, Gallimard, Paris 1997, p. 397. Si veda anche, dello stesso autore, *Exportations et crois-*

ziale relativamente al nuovo corso liberoscambista della politica commerciale sarda, avviato con l'abolizione dei dazi differenziali di dogana e di navigazione, operata con la legge del 6 luglio 1850.

L'interesse di chi scrive per la vicenda negoziale si colloca all'interno di una più ampia indagine sulle relazioni commerciali franco-sarde nel XIX secolo, sin qui oggetto di pochi lavori<sup>5</sup>.

### *L'avvio delle trattative*

Nei primi mesi del 1848, le carestie e la crisi economica e finanziaria contribuivano, in non lieve misura, alla propagazione nei paesi del continente dell'ondata rivoluzionaria<sup>6</sup>. Gli spasmi rivoluzionari e la guerra allungavano la durata della crisi, dalla quale però il Regno Unito sarebbe riemerso più rapidamente. Il Regno Unito aveva adottato con determinazione una linea di politica economica liberista, abrogando dapprima le *Corn Laws*<sup>7</sup> e poi, nel 1849, le *Navigations Laws*<sup>8</sup>. Ne scaturiva la propensione britannica, palesatasi già alla vigilia del 1848, a incoraggiare la formazione nel continente di un'area di libero scambio quanto più ampia possibile<sup>9</sup>. La nuova linea del Regno Unito

*sance économique dans la France des années 1860*, «Annales. Économies, Sociétés, Civilisation», 43 (1988), 1, pp. 73-110.

<sup>5</sup> L. IZZO, *Storia delle relazioni commerciali tra l'Italia e la Francia dal 1860 al 1875*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli 1965, pp. 1-16 e 30-80; A. LA MACCHIA, *La competitività dell'industria francese e il mercato sardo nella prima metà dell'Ottocento*, FrancoAngeli, Milano 2013; EAD., *Un rapporto di complementarità o di dipendenza? Le relazioni commerciali tra il Regno di Sardegna e la Francia alla vigilia dell'Unità*, «Humanities», 5 (2016), 10, pp. 35-69.

<sup>6</sup> Cfr. H. BERGER, M. SPOERER, *Economic crises and the European revolutions of 1848*, «The Journal of Economic History», 61 (2001), pp. 293-326.

<sup>7</sup> Già nel marzo 1839 si era formata un'*Anti-Corn Law League* permanente con sede a Manchester (N. MCCORD, *The Anti-Corn Law League: 1838-1846*, Unwin university books, London 1968<sup>2</sup>, pp. 16-53). Sugli interessi economici in campo a sostegno dell'importante scelta di politica economica, C. SCHONHARDT-BAILEY, *From the Corn Laws to Free Trade. Interests, Ideas, and Institutions in Historical Perspective*, MIT Press, Cambridge (MA) 2006.

<sup>8</sup> Nel 1849 il parlamento inglese approvò la legge che abrogava, a partire dal 1850, la serie di leggi sulla navigazione, la prima delle quali risaliva al 1651; P. BAIROCH, *Le politiche commerciali in Europa dal 1815 al 1914*, in *Storia Economica Cambridge*, 8, *Le economie industriali*, I, *Lo sviluppo delle politiche economiche e sociali*, a cura di P. Mathias e S. Pollard, ed. it. a cura di V. Castronovo, Einaudi, Torino 1992, pp. 13-15 e 27.

<sup>9</sup> Ivi, pp. 5, 25-39; F. SIRUGO, *L'Europa delle riforme. Cavour e lo sviluppo eco-*

rendeva ineluttabile un mutamento della politica economica internazionale della Francia. Compito della diplomazia commerciale, in presenza di una larga maggioranza protezionista nelle Camere francesi, era di procurare con trattati di commercio l'abbassamento delle tariffe doganali dei paesi contraenti. Dal canto suo, il Piemonte, con Carlo Alberto, aveva già avviato una politica doganale moderatamente liberistica<sup>10</sup>. La tariffa doganale sarda del 1846 per quanto concerneva le merci d'importazione segnava, in confronto a quella del 1830, riduzioni che andavano dal 22 al 60 per cento<sup>11</sup>. La tariffa del 1847, poi, aboliva quasi del tutto la tassa di esportazione sui cereali, fuorché per il riso, e fissava quella d'importazione a lire 3 sul frumento, a 1,80 sulle granaglie e a 4,50 sul riso, purché introdotti per terra o sotto bandiera nazionale<sup>12</sup>. Tuttavia, il paese avrebbe imboccato decisamente la strada liberistica solo con il nuovo governo d'Azeglio, sorto dalla crisi politica del 1848-49<sup>13</sup>. Un mutamento importante, infatti, si realizzò con la legge del 6 luglio 1850 – che abolì i diritti differenziali di dogana e di navigazione a favore di quegli Stati che avessero accordato la reciprocità o vantaggi equivalenti – e con i numerosi trat-

*nomico del suo tempo, 1830-1850*, in C. CAVOUR, *Scritti di economia: 1835-1850*, a cura di F. Sirugo, Feltrinelli, Milano 1962, pp. LXXVI-LXXVII.

<sup>10</sup> La riforma doganale di Carlo Alberto, sostiene Prato, era il «risultato di un piano organico, attuato sistematicamente dal 1831 in poi», G. PRATO, *La metamorfosi economico-sociale del Piemonte di Carlo Alberto*, «Nuova Rivista Storica», 4 (1920), pp. 250-277. Erano stati stretti «accordi con tutti i paesi su basi liberistiche, di reciprocità e colla clausola della nazione più favorita», e stipulati trattati con Tunisi (1832), Stati Uniti d'America (1838), Porta (1839), Svezia, Norvegia, Uruguay (1840), Gran Bretagna (1841), Paesi Bassi (1842), Danimarca (1843), Francia (convenzione aggiuntiva), Città anseatiche (1844), Prussia, Zollverein, Russia (1845), Regno delle Due Sicilie (1846), Toscana e Stato Pontificio (1847). Spesso questi trattati contenevano la clausola: «vi sarà tra i territori delle Alte Parti contraenti libertà e reciprocità di commercio e di navigazione», L. BULFERETTI, R. LURAGHI, *Agricoltura, industria e commercio in Piemonte dal 1814 al 1848*, Comitato torinese dell'Istituto per la storia del Risorgimento, Torino 1966, pp. 225-226.

<sup>11</sup> D. DEMARCO, *L'economia e la finanza degli Stati italiani dal 1848 al 1860*, in *Nuove questioni di storia del Risorgimento e dell'Unità d'Italia*, I, Marzorati, Milano 1961, pp. 776-777.

<sup>12</sup> S. PUGLIESE, *Due secoli di vita agricola: produzione e valore dei terreni, contratti agrari, salari e prezzi nel Vercellese nei secoli XVIII e XIX*, Flli Bocca, Torino 1908, p. 267 e sgg. Cavour considerava la riduzione del dazio sul grano «il primo grande passo sulla via delle riforme radicali da lui attuate nel decennio seguente», *Il Conte di Cavour in parlamento: discorsi*, a cura di I. Artom e A. Blanc, G. Barbera, Firenze 1868, p. 43. Si veda pure *Cavour agricoltore: lettere inedite di Camillo Cavour a Giacinto Corio, precedute da un saggio di Ezio Visconti*, Barbera, Firenze 1913.

<sup>13</sup> Cfr. M. DI GIANFRANCESCO, *Il commercio estero degli Stati sardi dal 1850 al 1859*, «Il Risorgimento», 26 (1974), p. 148.

tati di commercio su basi liberistiche stipulati in un breve arco di tempo<sup>14</sup>. Ma fu soprattutto la riforma generale della tariffa doganale del 14 luglio 1851 a sanzionare la svolta nella politica commerciale, dando piena compiutezza al nuovo corso liberoscambista, già inaugurato dai trattati<sup>15</sup> con la Francia (5 novembre 1850), il Belgio (24 gennaio 1851) e il Regno Unito (27 febbraio 1851)<sup>16</sup>. Su questo sfondo maturò il passaggio nel Regno di Sardegna dal protezionismo al liberismo – con inevitabili e rilevanti effetti sui suoi scambi con l'estero.

<sup>14</sup> Le tariffe differenziali, sostiene Pastine, allontanando le navi straniere, se sembravano favorire la marina, ostacolavano «il transito e il commercio di commissione proprio di Genova», O. PASTINE, *La marineria genovese tra Settecento e Ottocento*, «Bollettino ligure per la storia e la cultura regionale», 12 (1960), 3-4, p. 162. Sui numerosi trattati stipulati, U. RICCI, *Protezionisti e liberisti italiani*, Laterza, Bari 1920, pp. 137-145.

<sup>15</sup> Il ricorso allo strumento dei trattati, anziché ad «una legge che avesse abbracciata tutta intera la riforma commerciale», consentiva, a giudizio di Cavour, di procedere con gradualità nell'abbassamento delle tariffe. Cfr. *Atti del Parlamento subalpino. Sessione del 1851 (IV Legislatura)*, VI, *Discussioni della Camera dei Deputati*, Tip. Eredi Botta, Firenze 1866, tornata del 30 giugno 1851, pp. 2967-2968. I trattati offrivano anche l'opportunità di «negoziare riduzioni da parte dei paesi contraenti che avrebbero accresciuto i vantaggi della liberalizzazione», R. ROMEO, *Cavour e il suo tempo*, II, 1842-1854, Laterza, Roma-Bari 1977, p. 466.

<sup>16</sup> Il Regno Unito era il secondo partner all'importazione per gli Stati sardi. In precedenza, tra i due paesi esisteva solo un trattato di navigazione, sottoscritto a Torino il 6 settembre 1841. Il trattato, pur costituendo un «momento significativo nelle relazioni tra i due Stati», si limitava a prevedere condizioni di reciprocità per il commercio diretto in ordine ai diritti portuali, V. SCHIAVO, *Il trattato di commercio del 1841 tra Inghilterra e Regno di Sardegna*, «Bollettino storico-bibliografico Subalpino», 87 (1989), p. 661. La inconciliabilità delle posizioni in materia commerciale aveva impedito di raggiungere un accordo, nonostante le pressioni esercitate negli anni successivi dal governo inglese su quello subalpino (cfr. N. ROSSELLI, *Inghilterra e Regno di Sardegna dal 1815 al 1847*, a cura di P. Treves, Einaudi, Torino 1954). Il 23 gennaio 1851 veniva siglata una Convenzione addizionale al trattato del 1841, che estendeva la parificazione di bandiera al commercio indiretto. Seguiva, il 27 febbraio, la firma del trattato di commercio, col quale il Piemonte estendeva alla Gran Bretagna le riduzioni tariffarie accordate al Belgio con il trattato del gennaio 1851 (per il testo del trattato, *Italia e Inghilterra un secolo fa: il nuovo corso nelle relazioni economiche*, a cura di C. De Cugis, II, Banca commerciale italiana, Milano 1968, pp. 80-85). Le relazioni commerciali tra i due paesi continuavano a essere caratterizzate dal saldo costantemente negativo per il Piemonte, che negli anni 1850 trovava ulteriore alimento dall'imponente opera di infrastrutturazione del territorio e dalle esigenze connesse allo sviluppo di alcuni settori dell'industria piemontese. Le esportazioni inglesi verso il regno sardo, che nel 1840 erano ammontate a 1.445.828 sterline in valori ufficiali, nel 1849 balzavano a 2.320.549, per raggiungere i 2.653.682 sterline nel 1853. Negli stessi anni le importazioni erano rispettivamente di 7.559, 142.118 e 113.642 sterline, THE NATIONAL ARCHIVES, LONDON, *Public Record Office*, CUST 4/35-48 e 8/51-77.

Di qui il particolare interesse delle ripercussioni che la nuova politica del Regno di Sardegna ebbe sulle relazioni con la Francia, suo principale partner commerciale.

Nel paese transalpino, dopo Luigi Filippo – le cui simpatie per la libertà commerciale avevano trovato nel Corpo legislativo un ostacolo irriducibile –, il governo della Seconda Repubblica ampliava ancora le tendenze proibitive. La nuova Assemblea legislativa, nel cui seno si era registrato l'ingresso di un certo numero di grandi manifatturieri e di grandi proprietari terrieri, vedeva rafforzato il fronte protezionista. Chiamata a deliberare, dal 1849 al 1851, su diversi trattati di commercio e di navigazione conclusi dal precedente governo e prossimi alla scadenza, «annullava, nelle disposizioni di parecchi di quei trattati, gli articoli liberali che il Governo di Luglio vi aveva fatto inserire»<sup>17</sup>.

Tale era lo spirito che informava le Camere francesi, allorquando il ministro plenipotenziario francese a Torino comunicava a d'Azeglio il desiderio del suo governo di modificare le Convenzioni relative al commercio e alla navigazione tra i due paesi del 28 agosto 1843 e del 22 aprile 1846<sup>18</sup>, ritenute «plutôt onéreuses pour la France», e «d'arrê-

<sup>17</sup> O. NOËL, *Histoire du commerce extérieur de la France depuis la Révolution*, Guillaumin, Paris 1879, p. 104.

<sup>18</sup> Sul trattato di commercio franco-sardo del 1843 si veda S. MASTELLONE, *Il trattato di commercio franco-piemontese (1840-1846)*, «Rassegna Storica del Risorgimento», 39 (1952), pp. 143-171; LA MACCHIA, *La competitività dell'industria francese*, pp. 70-106. In quegli anni, le mutate condizioni del mercato internazionale – con l'affermarsi della concorrenza asiatica, nord africana, russa e il profilarsi di quella americana – riducendo la competitività della produzione italiana, avevano costretto i governi degli Stati italiani a modificare la loro politica commerciale e ad avviare la revisione degli accordi con i principali partner (Gran Bretagna, Francia, Austria, Belgio), onde negoziare la riduzione dei dazi doganali sui prodotti di rispettivo interesse, prima di procedere all'introduzione di tariffe doganali più liberiste (M. DI GIANFRANCESCO, *Politica commerciale e scambi con l'estero nel Regno delle Due Sicilie: tra liberalismo e crisi 1846-1860*, «Il Risorgimento», 32 (1980), pp. 68-69). All'interno di questa cornice vanno collocati, per esempio, i trattati stipulati nel 1845 dal governo borbonico con Regno Unito, Francia, Russia e Stati Uniti. Nel 1846 analoghi trattati venivano siglati con Danimarca, Regno di Sardegna e Austria, e nel 1847 con Prussia, Zollverein, Belgio e Paesi Bassi (A. GRAZIANI, *Il commercio estero del Regno delle Due Sicilie dal 1832 al 1858*, «Archivio economico dell'unificazione italiana», s. I, X, f.l.o I, ILTE, Torino 1960, pp. 8-9, 37-42; ID., *La politica commerciale del Regno delle Due Sicilie*, «Atti dell'Accademia Pontaniana», VI (1956-57), pp. 219-238; T. DEL CONTE, *La politica commerciale del Regno delle Due Sicilie dal 1815 al 1858*, «Risorgimento e Mezzogiorno», 15 (2004), 29/30, pp. 113-175; G. BARBERA CARDILLO, *Alla ricerca di una reale indipendenza: i Borboni di Napoli e la politica dei trattati*, FrancoAngeli, Milano 2013). Sulla politica commerciale degli altri Stati

ter de nouveau les bases de nos relations commerciales avec la Sardaigne»<sup>19</sup>. Le trattative, non appena avviate, palesavano le difficoltà cui sarebbe andato incontro il negoziato non solo in ragione della diversità delle politiche doganali perseguite dai due governi, ma anche per la netta divergenza di valutazione sui risultati conseguiti con il trattato del 1843 che, a giudizio del ministro di Agricoltura Industria e Commercio francese, non aveva prodotto alcun risultato utile per la Francia<sup>20</sup>. Tutto sommato, si affermava, «sembra essere stato se non nocivo al nostro commercio, certamente tutto a favore della Sardegna, che ha guadagnato dalla moderazione dei dazi». Invece, la riduzione dei dazi accordata alla Francia su acquavite, vini, *modes* e porcellane non era bastata a «far aumentare in quantità proporzionale l'esportazione negli Stati Sardi»<sup>21</sup>. Analogo parere esprimeva il console francese a Nizza: «aucune des réductions de droits accordées par la Sardaigne n'a augmenté la somme des importations venus de France»<sup>22</sup>. Era andato oltre il console francese a Genova:

ce Traité a été et devait être beaucoup plus profitable à la Sardaigne qu'à la France, car la première a acquis pour les principaux produits de son sol un important débouché tandis que la seconde n'a obtenu pour ses vins, ses eaux-de-vie et quelques articles de ses manufactures, que des avantages à peu près illusoire, et ce qui le prouve incontestablement, c'est que, depuis trois ans, nos importations dans ce pays, en ce qui concerne surtout les articles admis à un traitement de faveur, ont plutôt diminué qu'augmenté et que le contraire a eu lieu

italiani preunitari, oltre ai saggi già citati per il Regno di Sardegna, si vedano G. PARENTI, *Il commercio estero del Granducato di Toscana dal 1851 al 1859*, «Archivio economico dell'unificazione italiana», s. I, VIII, f.lo I, ILTE, Torino 1959; F. BONELLI, *Il commercio estero dello Stato Pontificio nel secolo XIX*, ivi, XI, f.lo II, ILTE, Torino 1961; I.A. GLAZIER, *Il commercio estero del Regno Lombardo-Veneto dal 1815 al 1865*, ivi, XV, f.lo I, ILTE, Torino 1966. Sul ruolo del commercio estero, G. FEDERICO, A. TENA-JUNGUITO, *The ripples of the industrial revolution: exports, economic growth, and regional integration in Italy in the early nineteenth century*, «European Review of Economic History», 18 (2014), pp. 349-369.

<sup>19</sup> ARCHIVES DIPLOMATIQUES DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, PARIS [d'ora in avanti AMAE], *Correspondance consulaire et commerciale* [d'ora in avanti *Corr. comm.*], Turin, tome 8, Turin 13 décembre 1849, pp. 452-453.

<sup>20</sup> Cfr. AMAE, *Affaires commerciales, Négociations commerciales* [d'ora in avanti *Aff. comm., Nég. comm.*], tome I, *France-Italie 1841-1859, Traité avec la Sardaigne (1850)*, p. 48.

<sup>21</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Turin, tome 9, *Annexe à la dépêche commerciale du 14 avril 1850 du Chargé d'Affaires de France à Turin*, pp. 36 e 39.

<sup>22</sup> AMAE, *Aff. comm., Nég. comm.*, tome I bis, *France-Italie 1838-1860, Nice 31 janvier 1850*, p. 130.

en France pour les articles du Piémont, auxquels nous avons accordé des réductions de droits<sup>23</sup>.

In realtà, tranne una flessione nel 1846 dovuta al cattivo raccolto, dal 1845 al 1849 l'esportazione di vini francesi negli Stati sardi segnava una costante crescita, in quantità e valore, passando, in valori ufficiali, da 1.762.014 a 2.793.372 franchi. L'esportazione di acquavite aumentava da 208.517 franchi nel 1845 a 935.635 nel 1848, per crollare a 304.825 franchi nel 1849. Non si dispone per il periodo dei dati completi dell'Amministrazione delle dogane francese per *modes* e porcellane<sup>24</sup>. Tuttavia la corrispondenza del console francese a Genova indica per ambedue i prodotti un andamento altalenante, con una crescita dal 1845 al 1847 e una flessione nel 1848<sup>25</sup>. Le medie triennali relative al periodo antecedente il trattato, 1842-45, e successivo, 1846-49, fornite poi dalla Direzione commerciale francese, espresse in quantità, indicherebbero una leggera flessione nel secondo triennio nell'esportazione delle porcellane, un calo significativo per le *modes* e quasi un raddoppio per l'acquavite<sup>26</sup>.

Per quanto concerne i prodotti sardi, i dati sul commercio generale dell'Amministrazione delle dogane evidenziano una crescita, in quantità e valore, delle esportazioni in Francia di riso tra il 1845 e il 1847 (con una flessione nel 1846) e un dimezzamento nel 1848 e nel 1849. Si sarebbe passati da 4.097.500 franchi nel 1845 a 2.510.790 franchi nel 1849. Sensibile l'incremento, anche quantitativo, per *citrons, oranges et leurs variétés*, che da 522.925 franchi nel 1845 sarebbero balzati a 1.555.420 franchi nel 1849. Il numero dei capi di bestiame introdotti in Francia sarebbe cresciuto da 11.650 nel 1845 a 15.700 nel 1848, per declinare a 12.178 nel 1849. In valore, da 531.120 franchi nel 1845 si passava a 564.850 nel 1849<sup>27</sup>. Le medie triennali della Di-

<sup>23</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Gênes, tome 110, *Traité de commerce et de navigation avec le Piémont, Gênes 31 décembre 1849*, p. 207. Il console riteneva assai difficile poter trattare con il Piemonte sulla base di una reale reciprocità, «perché i prodotti del suo suolo e delle sue manifatture sono quasi uguali ai nostri». Pertanto, continuava, se i manufatti francesi fossero «troppo favoriti in questo paese, farebbero una concorrenza rovinosa a quelli similari, che si producono soprattutto a Torino», ivi, pp. 208-212.

<sup>24</sup> ADMINISTRATION DES DOUANES, *Tableau Général du Commerce de la France*, Paris, *ad annum*.

<sup>25</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Gênes, tome 110, *Traité...*, p. 218.

<sup>26</sup> Ivi, *Turin*, tome 9, *Annexe à la dépêche du 24 juin 1850*, p. 136.

<sup>27</sup> ADMINISTRATION DES DOUANES, *Tableau Général du Commerce de la France*,

reazione commerciale indicavano anch'esse una crescita dal primo al secondo periodo per tutti e tre i prodotti<sup>28</sup>.

Alla luce delle evidenze che offrivano i dati sull'interscambio, da parte francese ci si chiedeva se vi fosse ancora un «vero interesse» a concludere un nuovo trattato di commercio con gli Stati sardi. Una corretta lettura dei dati doveva tenere nel debito conto sia il fatto che su di essi avevano ovviamente influito negativamente gli «avvenimenti politici al di là e al di qua delle Alpi» sia «che gli anni 1846 e 1847 [erano] stati segnati in Francia da una carenza di grano che [aveva] reso necessario importare dal Regno di Sardegna maggiori quantità di derrate alimentari»<sup>29</sup>. Inoltre il mancato decollo delle esportazioni francesi negli Stati sardi dei prodotti per i quali si erano ottenute facilitazioni andava in gran parte attribuito alle «crises politiques que la Sardaigne a eu à traverser depuis deux ans, et [à la] gêne que celles-

*ad annum*. Cfr. G.F. LENCISA, *Ragionamento sulla rinnovazione del Trattato di commercio e di navigazione concluso tra il Piemonte e la Francia nell'anno 1843 e della Convenzione speciale sulla Proprietà Letteraria annessa a quel Trattato medesimo*, Tip. Subalpina, Torino 1851, pp. 1-5.

<sup>28</sup> Relativamente al riso e al bestiame, osservava il console francese a Genova, «questo commercio non ha avuto un risultato allarmante per i nostri agricoltori e non ha cessato d'altro canto di essere vantaggioso per i consumatori del sud della Francia. Si potrebbe dunque prorogare la concessione alla Sardegna per ottenere qualche cosa in cambio, nell'interesse della nostra industria», AMAE, *Corr. comm.*, *Gênes*, tome 110, *Traité...*, p. 215.

<sup>29</sup> Ivi, *Turin*, tome 9, *Annexe à la dépêche du 24 juin 1850*, pp. 139-140. In Francia il raccolto era stato di 82 milioni circa di ettolitri nel 1844, di 72 nel 1845 e di appena 60,7 milioni nel 1846. Pertanto era stato necessario, nei due anni 1846 e 1847, procedere a un'importazione fin lì «inusitata» di 15 milioni di ettolitri (LEVASSEUR, *Histoire du Commerce de la France*, p. 215). Genova nel 1846 importava cereali per 1.307.000 ettolitri per il valore di 19.349.000 franchi, in larga misura provenienti dalla Russia (14.122.000 franchi). Ne riesportava per 736.000 ettolitri, per un valore di 10.891.000 franchi. In gran parte erano diretti in Francia (6.578.000 franchi) e nel Regno Unito (3.249.000 franchi). Nello stesso anno da Nizza erano inviati in Francia grani per circa 8 milioni di franchi, in gran parte provenienti da Napoli (6 milioni di franchi), AMAE, *Corr. comm.*, *Nice*, tome 25, *Rapport sur le commerce et la navigation qui ont eu lieu dans le port de Nice et ses dépendances pendant l'année 1846*, p. 391 e sgg. Dagli Stati sardi erano stati importati in Francia, nel 1845, grani, al commercio speciale, per 353.000 ettolitri e un valore di 6.493.000 franchi balzati nel 1846 a 1.924.000 ettolitri per 37.004.000 franchi. Notevole pure l'importazione di riso piemontese per il consumo interno francese: 3.511.000 franchi nel 1845, cresciuta nel 1846 a 3.595.000 franchi, per raggiungere i 5.037.000 franchi nel 1847, *Annales du Commerce Extérieur publiées par le Département de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, Italie (Faits commerciaux)*, Imprimerie et Librairie Administratives de P. Dupont, Paris 1863, *États-Sardes*, avis n. 3, p. 27, e n. 4, pp. 16-17.

ci ont amenée parmi les populations du Piémont»<sup>30</sup>. Analogo parere esprimeva il console francese a Nizza: gli anni 1846, 1847 e 1848 erano stati «segnati da circostanze troppo eccezionali» per poter trarre delle conclusioni sugli effetti del trattato del 1843<sup>31</sup>. E comunque, come avvertiva il console francese a Genova, i risultati del trattato andavano valutati anche alla luce «delle nostre relazioni politiche con uno stato limitrofo, di cui importa conservare, per quanto possibile, le simpatie»<sup>32</sup>.

Muovendo da queste considerazioni il «Governo della Repubblica [traeva] la convinzione che vi era utilità politica e commerciale a concludere un nuovo trattato con il Governo di Torino poggiante più o meno sulle stesse basi di quello del 1843»<sup>33</sup>. Così, diede mandato al ministro plenipotenziario Barrot di sottomettere all'approvazione del governo sardo un progetto di Convenzione, articolato in parte marittima, parte commerciale e parte coloniale o algerina.

I quattro punti su cui il governo francese si mostrò subito determinato a rifiutare ogni transazione erano: il mantenimento in Francia dei dazi differenziali di bandiera<sup>34</sup>; l'opposizione al principio di assi-

<sup>30</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Turin, tome 9, *Annexe à la dépêche du 24 juin 1850*, p. 141. La carestia del 1846 in Piemonte culminava nel rigido inverno del 1847, BULFERETTI, LURAGHI, *Agricoltura, industria e commercio in Piemonte*, p. 36.

<sup>31</sup> Egli affermava, per esempio, che il mancato decollo delle esportazioni di bestiame sardo fosse dovuto alle necessità legate agli approvvigionamenti a causa della guerra contro l'Austria; mentre per il riso la spiegazione andava cercata nel raccolto poco soddisfacente «qui a eu lieu pendant la période postérieure au Traité», AMAE, *Aff. comm.*, *Nég. comm.*, tome I bis, *France-Italie 1838-1860, Nice 31 janvier 1850*, pp. 130-135.

<sup>32</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Gênes, tome 110, *Traité...*, p. 208. A giudizio del governo francese l'obiettivo politico del vecchio, «ma soprattutto del nuovo trattato», era quello di evitare che la Sardegna si avvicinasse all'Austria e aderisse «alle proposte di Lega doganale austro-italiana» (ivi, Turin, tome 9, *Annexe à la dépêche du 24 juin 1850*, p. 141). Tuttavia, il ministro plenipotenziario francese riteneva poco probabile questa eventualità, sia per motivi politici, sia perché «le tendenze commerciali [del Piemonte] e i suoi interessi industriali sono essenzialmente contrari a una unione che, ponendo l'industria piemontese in libera concorrenza con quella austriaca, causerebbe sicuramente in breve tempo la rovina della prima», ivi, Turin 28 mai 1850, p. 69.

<sup>33</sup> Ivi, *Annexe à la dépêche du 24 juin 1850*, p. 143.

<sup>34</sup> Secondo il console francese a Nizza, se da un punto di vista generale la soppressione dei dazi differenziali era auspicabile, «dal punto di vista dei nostri interessi marittimi sarebbe un grande danno [...] la nostra marina mercantile non può lottare, senza protezione, contro la marina sarda». Quest'ultima infatti, a differenza della francese, era solita intraprendere i viaggi di lungo corso con equipaggio inferiore e meno oneroso sotto il triplice aspetto della paga, del cibo e del vestiario. La marina sarda

milazione nel commercio marittimo indiretto; la conferma dello *status quo* per il regime degli oli; la soppressione della franchigia per il bestiame e i cereali sardi esportati in Algeria<sup>35</sup>.

In ordine al primo punto, il mandato ricevuto da Barrot era categorico: lasciare fuori dal trattato i dazi differenziali di dogana «doit être la condition sine qua non de l'ensemble du traité, et sur laquelle, à aucun prix, nous ne saurions transiger»<sup>36</sup>. In effetti, l'elevato dazio differenziale imposto dalla Francia sulle merci introdotte da bastimenti esteri aveva assicurato alla marina francese una condizione di superiorità, come attesta il movimento della navigazione tra Genova e i porti francesi nel periodo 1836-46<sup>37</sup>.

La Camera di Commercio di Genova, chiamata a pronunciarsi sul rinnovo del trattato, espresse un giudizio assai negativo, ritenendo il progetto di Convenzione avanzato dai Francesi certamente «tout en leur faveur et à notre préjudice». Le critiche più severe si appuntavano sui dazi differenziali, la cui mancata abolizione, avrebbe danneggiato gravemente la marina sarda, ostacolandone persino il trasporto dei prodotti piemontesi destinati in Francia, come il riso, l'olio, i frutti freschi, ecc. A causa del trattato, avvertiva la Camera, le operazioni commerciali tra i due paesi sarebbero rimaste intralciate. Era pertanto necessario cambiarne le basi e regolarlo su quelle che la

sarebbe sempre stata in grado di praticare prezzi di trasporto inferiori di un terzo rispetto alla francese. Cfr. AMAE, *Aff. comm., Nég. comm.*, tome I bis, *France-Italie 1838-1860, Nice 31 janvier 1850*, pp. 122-125.

<sup>35</sup> AMAE, *Corr. comm., Turin*, tome 9, *Turin 24 juin 1850*, p. 119.

<sup>36</sup> Ivi, *Annexe à la dépêche du 24 juin 1850*, p. 145. Il console francese a Genova, in una relazione al suo ministro degli Esteri, aveva sostenuto l'impossibilità di rinunciare al sistema dei dazi differenziali di bandiera: «quel que puisse être notre désir de marcher, en quelque sorte, avec le siècle et d'adopter les grands principes de liberté commerciale, [...] nous devons, pendant quelque temps encore, et jusqu'à ce qu'on ait résolu, d'une manière tout-à-fait satisfaisante, le problème de l'infériorité relative de notre marine marchande, renoncer à un principe de réciprocité». E ancora: «une complète assimilation entre les navires des deux pays, pour les droits de douane, comme pour ceux de navigation, serait, selon moi, très préjudiciable à notre marine marchande, qui n'a déjà que trop perdu dans l'intercourse entre la France et le Piémont». Motivo per cui, avvertiva sempre il console, «il ne faut pas se faire illusion, longtemps encore nous serons obligés de protéger notre pavillon», ivi, *Gênes*, tome 110, *Traité...*, pp. 209-210.

<sup>37</sup> In una lettera inviata al ministro degli Esteri sabauda in ordine al rinnovo del trattato, Barrot richiamava la sua attenzione «sur les raisons d'équité qui avaient déterminé mon Gouvernement à maintenir dans le traité qu'il s'agit de réaliser les taxes différentielles de Douanes qui seules peuvent protéger efficacement notre Commerce Français», ivi, *Turin*, tome 9, *Turin 20 juillet 1850*, p. 195.

Tab. 1 – *Partecipazione delle marine sarda e francese al commercio marittimo tra Genova e i porti francesi (1836-1846)*

Anni	Bandiere				Totale	
	Sarda		Francese		Navi	Tonnellate
	Navi	Tonnellate	Navi	Tonnellate		
1836	431	36.238	297	25.454	728	61.692
1837	369	32.622	319	28.946	688	61.568
1838	418	38.487	393	33.361	811	71.848
1839	455	36.689	548	46.216	1.003	82.905
1840	453	37.097	589	50.034	1.042	87.131
1841	461	42.197	410	41.034	871	83.231
1842	482	42.764	338	32.837	820	75.601
1843	365	34.406	493	43.692	858	78.098
1844	372	30.289	380	36.344	752	66.633
1845	301	32.123	527	42.930	828	75.053
1846	359	42.682	576	48.889	935	91.571

Fonte: *Annales du Commerce Extérieur, États Sardes*, n. 3, p. 7.

Francia stessa aveva già accettato con il Venezuela, grazie alle quali i prodotti del suolo e dell'industria del Venezuela pagavano nei porti francesi gli stessi dazi che si sarebbero pagati per quelli introdotti da bastimenti nazionali. In caso contrario, la Camera, considerando il progetto proposto interamente avverso al principio del libero scambio, riteneva fosse «pour le moins inutile de le renouveler, puisque manquant aux règles de la réciprocité, il serait en opposition avec les sentimens qui ont déjà été exprimés dans le parlement national»<sup>38</sup>.

E proprio dal parlamento subalpino proveniva l'indicazione della via di uscita dall'*impasse*. In occasione della discussione alla Camera dei Deputati del progetto di legge sull'abolizione dei diritti differenziali in favore di quelle nazioni che avrebbero adottato il principio di reciprocità, Cavour ammoniva a non enfatizzare l'importanza di una eventuale abolizione da parte francese, in quanto avrebbe contribuito ad aumentare solo «di pochissimo» le relazioni commerciali tra i due paesi<sup>39</sup>. Tra l'altro, avvertiva, era un'illusione sperare che la Francia ac-

<sup>38</sup> AMAE, *Aff. comm., Nég. comm.*, tome I bis, *France-Italie 1838-1860, Avis de la Chambre de Commerce de Gènes sur le renouvellement du Traité de Commerce et de navigation avec la France, Séance du 28 janvier 1850*, p. 114.

<sup>39</sup> *Atti del Parlamento subalpino. Sessione del 1850 (IV Legislatura)*, II, *Discussioni della Camera dei Deputati*, Tip. Eredi Botta, Torino 1864, tornata dell'11 aprile 1850, p. 1440.

cettasse, giacché avrebbe poi dovuto abolirli anche con l'Inghilterra e con l'Austria. Non era «invece fuor di luogo lo sperare che essa acconsentisse ad alcune riduzioni daziarie – sugli oli, sul riso, e su altre derrate – le quali pur sarebbero per noi un larghissimo compenso all'abolizione dei nostri diritti differenziali in suo favore»<sup>40</sup>. A questo scopo Cavour propose un emendamento al progetto di legge, poi ritirato in favore di quello presentato da Menabrea che, approvato dalla Camera nella successiva seduta del 12 aprile 1850, così recitava: «È inoltre fatta facoltà al Governo di consentire l'abolizione dei diritti anzidetti a quelle nazioni che, senza offrire la reciprocità, concederanno vantaggi equivalenti, tendenti a favorire la nostra bandiera»<sup>41</sup>.

Aggirate parzialmente, per tale via, le obiezioni della Camera genovese, le trattative prendevano corpo. Tuttavia, i problemi relativi alla navigazione tra i due paesi rimanevano prepotentemente in campo e incombevano sul negoziato. Al riguardo, il ministro plenipotenziario, Barrot, aveva ricevuto un mandato imperativo, al quale si era rigidamente attenuto, di mantenere «fermamente i principi» – è lui stesso a precisarlo – che, gli era stato ordinato, avrebbero «dov[uto] restare inflexibili nelle trattative»<sup>42</sup>. I Francesi si dichiaravano disponibili, quanto all'interscambio diretto, a confermare la completa eguaglianza tra i bastimenti dei due paesi per quel che riguardava le tasse di navigazione. Non intendevano invece accordare al Piemonte quanto non avevano concesso alla Gran Bretagna: «l'interesse vitale della nostra marina mercantile ci pone nella necessità di ritirare a quella sarda il beneficio di cui essa gode per il commercio marittimo indiretto», cioè di effettuare in Francia la «navigazione indiretta alle stesse condizioni della marina nazionale». Quasi non bastasse, si dichiaravano indisponibili a mantenere la franchigia che era stata garantita al Regno di Sardegna nel 1843 «per l'esportazione in Algeria della maggior parte dei prodotti agricoli»<sup>43</sup>, un altro punto importante del negoziato, che toc-

<sup>40</sup> Cavour minimizzava le eventuali ripercussioni negative sul commercio marittimo sardo dell'abolizione dei diritti differenziali, specie sui cereali, perché, a suo dire, «in fatto di commercio marittimo nel Mediterraneo» solo le marinerie austriaca e greca potevano fare «fino ad un certo punto» concorrenza alla marina sarda. Quanto a quella francese, «non vi è probabilità di sorta che rechi alcun danno al nostro commercio marittimo», ivi, tornata del 4 aprile 1850, pp. 1353-1354.

<sup>41</sup> Ivi, tornata del 12 aprile 1850, p. 1469.

<sup>42</sup> AMAE, *Corr. comm.*, Turin, tome 9, Turin 28 septembre 1850, p. 276.

<sup>43</sup> Da parte francese si faceva rilevare che, negli ultimi anni, nella navigazione diretta gli Stati sardi si erano avvantaggiati, passando dal 27 al 33 per cento. «Se la semplice assimilazione dei dazi di navigazione – si evidenziava – ha prodotto questo

cava interessi agricolo-commerciali di non poco conto di Genova e dell'isola di Sardegna.

Il muro opposto da Barrot alle richieste sarde sulla parte marittima del negoziato – cui seguì il netto rifiuto a concedere sgravi sull'olio della Riviera ligure<sup>44</sup> – acuiva e innalzava a Genova il livello d'insofferenza verso trattative il cui andamento non lasciava intravedere significativi vantaggi per l'area ligure. Di questo profondo disagio si facevano autorevoli portavoce i deputati della Riviera e, ancora una volta, la Camera di Commercio<sup>45</sup> – importante interlocutrice del governo e di Cavour in particolare –, che contava tra i suoi componenti imprenditori e finanziari che avevano accolto, in gran parte, l'indirizzo liberista<sup>46</sup>.

Un ingegnoso tentativo di dare risposta alle esigenze del territorio e migliorare il clima di profonda diffidenza verso il governo di Torino fu effettuato dal ministro plenipotenziario piemontese, Luigi Cibrario<sup>47</sup>. Per superare l'*impasse* in cui versava il negoziato, determinata in buona misura dal «cerchio stretto dentro il quale le trattative sembravano dover rinchiudersi»<sup>48</sup>, Cibrario presentò a Barrot un progetto di trattato alternativo a quello francese, sin lì oggetto delle difficili trattative. Egli riproponeva, in termini nuovi, il problema dell'abolizione da parte francese dei dazi differenziali di dogana: «dal mo-

risultato, che sarebbe successo con l'abolizione dei dazi differenziali?», ivi, *Annexe à la dépêche du 24 juin 1850*, pp. 135-157.

<sup>44</sup> Barrot spiegava al ministro degli Esteri piemontese che ulteriori sgravi avrebbero sollevato le proteste degli agricoltori meridionali francesi e inciso negativamente sulle entrate del Tesoro, ivi, *Turin 20 juillet 1850*, pp. 199-200.

<sup>45</sup> ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA, *Camera di Commercio*, 513, Sedute del 2 e 14 settembre 1850. In questi anni la Camera, insieme a un'attenta analisi della politica doganale nazionale ed estera, svolgeva un'assidua azione volta a individuare gli strumenti utili allo sviluppo dell'economia marittima nei suoi vari aspetti, sollecitando per il porto di Genova un ruolo prevalentemente commerciale per il quale riteneva improcrastinabili adeguate opere di ammodernamento dello scalo e ampliamento del porto franco, in linea con quanto si era realizzato nei principali porti europei e in particolare in quello londinese. Cfr. M. DORIA, *Un'economia in trasformazione tra progetti e realtà. Genova nella prima metà del XIX secolo*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., 41 (2001), II, pp. 171-192.

<sup>46</sup> M.S. ROLLANDI, *Il porto di Genova e il problema del trasferimento della base navale*, ivi, 48 (2008), I, p. 255; EAD., *Tra rischi d'impresa e azzardo. Le strategie di un armatore genovese nelle relazioni internazionali dell'Ottocento*, in Raffaele Rubattino, *Un armatore genovese e l'Unità d'Italia*, Silvana, Cinisello Balsamo 2010, p. 77.

<sup>47</sup> LA MACCHIA, *La competitività dell'industria francese*, pp. 106-109.

<sup>48</sup> AMAE, *Corr. comm.*, *Turin*, tome 9, *Turin 28 septembre 1850*, p. 276.

mento che il Governo sardo ha abolito i pochi dazi differenziali che aveva stabilito ha il diritto di attendersi [...] che il Governo francese non rifiuterà al Piemonte l'esenzione delle tariffe differenziali, almeno per i prodotti del suolo e dell'industria del paese». Tanto più che questa esenzione era stata concessa a quasi tutte le nazioni con le quali la Francia aveva stipulato trattati, e in particolare a Inghilterra, Paesi Bassi, Stati Uniti, Russia, Brasile e alle Repubbliche dell'America del Sud<sup>49</sup>. La novità della proposta stava nella richiesta di un'abolizione «limitata» a pochi prodotti di origine sarda, in modo da attutirne l'impatto sulla marina mercantile francese. Altra novità, estremamente importante, era costituita dalla disponibilità a concedere, in cambio, «facilitazioni considerevoli a parecchi dei più importanti prodotti» dell'industria francese<sup>50</sup>. Era la prefigurazione di un nuovo modello di sviluppo – che la riforma generale della tariffa del 1851 e le successive riduzioni dei dazi del 1852 e del 1853 avrebbero reso palese – e del blocco sociale chiamato a sostenerlo.

Barrot percepì con immediatezza la portata fortemente innovativa della proposta sarda e le potenziali ampie ricadute per l'industria francese, anche se le istruzioni ricevute gli impedivano di seguire Cibrario «sul nuovo terreno». Da qui la necessità di interpellare il suo ministro degli Esteri, accompagnando però la proposta con osservazioni e cauti suggerimenti da cui traspariva la sua valutazione molto positiva. Si trattava di un «nuovo orizzonte aperto ai negoziati», evidenziava Barrot. Le proposte di Cibrario, opinava, avrebbero «apport[at]o un sensibile miglioramento nella condizione generale del nostro commercio con la Sardegna», mentre «la libertà di scambio sulla frontiera sarda, [avrebbe] provoc[at]o la scomparsa di quasi tutte le industrie [piemontesi] simili alle nostre». A suo avviso, concedendo «non la soppressione ma una riduzione dei dazi differenziali sulle derrate indicate dal Plenipotenziario sardo, o su alcune di esse, e concedendo

<sup>49</sup> Cibrario affermava inoltre che, mantenendo i Francesi i dazi differenziali, «le commerce de transport de nos produits agricoles et manufacturiers se ferait presque exclusivement par la marine française», ivi, *Note remise à M. Barrot, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de France par le Ch. Cibrario, plénipotentiaire de S.M. Roi de Sardaigne, Turin 25 septembre 1850*, pp. 280-281.

<sup>50</sup> Tra i prodotti la cui esportazione in Piemonte il plenipotenziario sardo proponeva di facilitare vi erano: i libri, la carta bianca da parati, gli oggetti di moda, le porcellane bianche e dorate, i vini, i pesci marinati, l'olio di pesce, il piombo, lo zinco, lo zucchero raffinato, i ferri di prima fabbricazione, la ghisa, i differenti tessuti di cotone, di filo e di seta e soprattutto la marna, il cui commercio era molto importante per la Francia (ivi, pp. 283-284).

anche una riduzione sugli oli, che fatta in certe proporzioni non sarebbe [stata] di pregiudizio agli agricoltori del Midi», si sarebbero potuti ottenere ulteriori vantaggi<sup>51</sup>. Secondo il suo parere la «questione [era] troppo importante», al punto che non si sarebbe dovuto «perdere un solo istante», e a sostegno della sua convinzione non esitava a spingersi oltre e ad additare senza infingimenti al ministro il macigno che gravava sul negoziato, cioè la protezione della marina mercantile<sup>52</sup>: «ce serait une étape qui, tout en ouvrant à notre commerce une condition meilleure, permettrait à notre Gouvernement d'étudier les causes d'infériorité de notre marine marchande sur la marine sarde, de modifier des règlements qui datent du septième siècle, et qui ne laissent pas à nos constructeurs et à nos armateurs un liberté suffisante d'action»<sup>53</sup>.

Il parere di Barrot poneva il ministro degli Esteri di fronte alla necessità di una scelta: ricondurre il dibattito «dans le cercle du projet [français], [...] ou accepter le nouveau terrain» proposto dal plenipotenziario sabaud<sup>54</sup>. La pesante cappa protezionistica che ancora gravava sul parlamento francese non lasciava tuttavia margini alle aperture di Cibrario. Dopo una breve sosta, il negoziato tornava a mar-

<sup>51</sup> Ivi, *Turin*, tome 9, *Turin 28 septembre 1850*, pp. 277-278.

<sup>52</sup> Anche in occasione del rinnovo del trattato con il Regno delle Due Sicilie, a pesare sulle interminabili trattative erano stati gli interessi della marina mercantile francese, che non appariva in grado di competere «con i bastimenti napoletani la cui costruzione era meno cara, i cui equipaggi erano meno pagati [...] e il cui nolo era per conseguenza di quasi la metà inferiore a quello dei bastimenti francesi» (ivi, *Naples*, tome 50, *Naples 15 juin 1845, Nota del Duca di Montebello al Ministro degli Affari Esteri, Guizot*). Infatti, nell'interscambio con il regno borbonico la prevalenza della marina napoletana era netta, ARCHIVES NATIONALES, PARIS, *Affaires Étrangères*, B III, 397, *Navigazione della Francia con le Due Sicilie dal 1827 al 1847*; cfr. G. TULLIO, *Commercio e marina borbonica nell'ultimo trentennio del Regno*, Arte tipografica, Napoli 1984, p. 26. Sulla marina mercantile napoletana cfr. pure L. DE MATTEO, *Prodotti, mercati e navigazione in una "economia alle strette". I contraccolpi delle crisi del 1847-48 e del 1853-54 nel Mezzogiorno*, in *Studi in ricordo di Tommaso Fanfani*, I, Pacini Editore, Pisa 2013, pp. 281-294; V. GIURA, *Contributo alla storia della navigazione a vapore del Regno delle Due Sicilie*, in *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XX. Studi dedicati a Franco Borlandi*, il Mulino, Bologna 1976; P. FRASCANI, *La storia marittima del Mezzogiorno negli studi degli ultimi venti anni*, «Società e storia», 22 (2000), 87, pp. 91-105. Sull'evoluzione preunitaria del settore, A. CLEMENTE, *La marina mercantile napoletana dalla Restaurazione all'Unità. Flotta, tecniche e rotte tra navigazione di lungo corso e cabotaggio*, «Storia economica», 14 (2011), pp. 207-246.

<sup>53</sup> AMAE, *Corr. comm.*, *Turin*, tome 9, *Turin 28 septembre 1850*, pp. 278-279.

<sup>54</sup> Ivi, p. 278.

ciare sui vecchi binari, giungendo nella stazione di arrivo il 5 novembre 1850.

*Il trattato al vaglio dei rispettivi parlamenti*

La sigla del nuovo trattato confermava nel regno sardo i timori della vigilia per le condizioni che contemplava, ritenute deludenti, e sollevava roventi polemiche nel parlamento e nel paese. Anche in Francia non mancarono proteste, a volte accese, malgrado i vantaggi che il trattato sembrava assicurare, che pure si riconoscevano. Per esempio, la Direzione commerciale della legazione francese a Torino mostrò di apprezzare le variazioni tariffarie pattuite per acquaviti e vini<sup>55</sup>.

Invero, i Francesi da tempo monitoravano il mercato sardo, ritenuto potenzialmente di grande importanza per lo spaccio dei loro vini, e però fino ad allora ostacolato non tanto dalla presenza di una estesa produzione vinicola in Piemonte e in Savoia, «generalmente buona», quanto dalla differenza notevole di prezzo che, sempre a loro giudizio, era «dovuta quasi interamente all'alto dazio»<sup>56</sup>. In realtà, l'elevato dazio non aveva impedito la crescita dell'esportazione, che da 1.762.014 franchi nel 1845, con una progressione costante, era aumentata a 2.192.397 nel 1848, per balzare a 3.553.105 franchi nel 1850. L'incremento aveva interessato anche le quantità. Analogo andamento avevano registrato gli invii di acquavite che da 208.517 franchi nel 1845 erano schizzati a 935.635 franchi nel 1848, per flettere a 744.875 franchi nel 1850<sup>57</sup>.

La Francia aveva ottenuto agevolazioni anche per gli articoli di

<sup>55</sup> Le «concessioni che ci sono state fatte [per le acquaviti], anche se incomplete rispondono tuttavia a quello che noi avevamo più interesse a ottenere». Anche per i vini il giudizio era positivo: la «riduzione concessa costituisce un beneficio notevole, ossia il 25 per cento per il tipo di vini che noi spediamo negli Stati sardi». Per le acquaviti la riduzione era stata da 22 a 18 franchi per le qualità inferiori, da 60 a 30 franchi per quelle di una forza superiore ai 22 gradi. Per i vini era stato stabilito un solo dazio fisso di 20 franchi l'ettolitro per quelli di qualità superiore, di 40 centesimi per quelli in bottiglia e di 12 franchi per quelli di qualità inferiore, ivi, *Turin 24 octobre 1850*, pp. 381-382.

<sup>56</sup> Assai promettente era ritenuto il mercato ligure, stante la cattiva e scarsa produzione locale di vini, mentre quelli provenienti dalla Sardegna erano «meno cattivi senza dubbio, ma in genere nocivi alla salute», ivi, *Annexe à la dépêche commerciale du 14 avril 1850 du Chargé d'Affaires de France à Turin*, p. 37.

<sup>57</sup> ADMINISTRATION DES DOUANES, *Tableau Général du Commerce de la France, ad annum*.

moda – il cui dazio specifico di entrata di 20 franchi per chilogrammo era stato ridotto a 15 franchi, mentre la sovrattassa *ad valorem* del 10 per cento scemava all'8 per cento – e le porcellane, i cui dazi risultavano ridotti da 35 a 25 franchi per le bianche e da 50 a 30 franchi per le colorate e dorate.

Rilevanza notevole i Francesi annettevano agli sgravi ottenuti sui dazi di uscita sardi per le piccole pelli grezze di agnello – da 35 a 25 franchi a quintale – e di capretto – da 50 a 30 franchi a quintale. Non meno importanti erano considerate le riduzioni di un terzo dei dazi di entrata sardi su cuoi e pelli conciate e della metà sulle pelli scamosciate. La riduzione avrebbe agevolato le fabbriche di guanti che incontravano crescenti difficoltà nel procurarsi la materia prima<sup>58</sup> e avrebbero così potuto affrontare in condizioni più vantaggiose la competizione sul mercato piemontese della produzione locale, accresciutasi nel giro di pochi anni, a seguito dell'insediamento a Torino di una decina di famiglie francesi che si dedicavano alla produzione di guanti, che per la «rovinosa concorrenza» che avevano portato nelle qualità medio-basse avevano costretto l'esportazione francese a limitarsi alle qualità superiori<sup>59</sup>.

La Francia non era riuscita a ottenere la franchigia assoluta sull'importazione di seta, ma il dazio era stato ridotto da 2 a 1,5 franchi per chilogrammo per la greggia, mentre per la seta ritorta era rimasto a 1 franco. Anche se «minima», la riduzione era giudicata positivamente, perché ritenuta di «sicuro vantaggio per il commercio di Lione». Si trattava di un dazio fiscale, mantenuto non tanto per le «preoccupazioni degli interessi industriali piemontesi, quanto appunto per il timore di arrecare un troppo grave danno alle entrate del Tesoro sardo», al quale apportava 500-600.000 franchi<sup>60</sup>. Ne conseguiva, si riconosceva, che sarebbe stato «difficile, nelle circostanze attuali, di procedere alla [sua] completa abolizione»<sup>61</sup>. D'altra parte, il dazio non aveva frenato le importazioni, che avvenivano per la quasi totalità per la frontiera di terra. Dopo una pesante flessione nel 1848 – allorché le vicende belliche e politiche generali avevano ostacolato l'arrivo ne-

<sup>58</sup> AMAE, *Corr. comm.*, *Turin*, tome 9, *Turin 31 octobre 1850*, p. 397.

<sup>59</sup> Il segretario di legazione francese a Torino affermava: «non solo i fabbricanti indigeni imitano sempre più i nostri prodotti e non trascurano nulla per riuscire a eguagliarli, ma vengono a stabilirsi qui dei Francesi che insegnano ai Piemontesi i loro procedimenti e fanno concorrenza al loro paese», ivi, *Annexe à la dépêche commerciale du 14 avril 1850*, p. 36.

<sup>60</sup> Ivi, *Turin 24 octobre 1850*, p. 383.

<sup>61</sup> Ivi, *Turin 31 octobre 1850*, p. 397.

gli Stati sardi delle sete, soprattutto lombarde, ma anche di altri Stati italiani – le importazioni francesi erano tornate a crescere, registrando un boom nel 1849, quando avevano raggiunto i 67.712.390 franchi, ovvero il 67,06 per cento delle importazioni francesi dagli Stati sardi.

Tab. 2 – *Importazione francese di seta greggia e ritorta dal Regno di Sardegna (1845-1850)*

Anni	Commercio generale			
	Seta greggia kg	Valori ufficiali	Seta ritorta kg	Valori ufficiali
1845	290.705	11.628.200	511.614	35.812.280
1846	271.309	10.852.360	604.661	42.326.270
1847	289.764	11.590.560	581.997	40.739.790
1848	156.656	6.266.240	498.581	34.900.670
1849	331.434	13.257.360	777.929	54.455.030
1850	161.304	6.452.160	665.467	46.582.690

Fonte: ADMINISTRATION DES DOUANES, *Tableau Général du Commerce de la France, ad annum.*

La Francia aveva ottenuto altre riduzioni di dazio su *papier sans fin* per tintura, vetri lavorati e bottiglie nere; articoli che giocavano un certo ruolo nelle esportazioni francesi verso gli Stati sardi e, a giudizio della Direzione commerciale, le riduzioni ottenute ne avrebbero favorito l'ulteriore incremento.

In cambio, la Francia aveva concesso: 1) il mantenimento del regime vigente per il bestiame piemontese al suo ingresso in Francia, salvo aumentare il numero degli Uffici doganali abilitati, ed estendere questo regime al bestiame entrante dal litorale mediterraneo; 2) la riduzione di un quarto del dazio gravante sul riso importato in Francia e in Algeria; 3) la riduzione di un sesto del dazio di entrata sui frutti freschi<sup>62</sup>, e il mantenimento del dazio vigente sulla biacca; 4) la riduzione a sei franchi per testa del dazio di entrata sui muli, e la soppressione del dazio di uscita di due franchi per testa; 5) la soppressione del dazio di entrata per le piccole pelli gregge; 6) la riduzione di un quinto del dazio di entrata per il corallo tagliato, ma non

<sup>62</sup> Il ministro dell'Agricoltura e del Commercio francese aveva espresso la sua contrarietà temendo potesse provocare i reclami degli agricoltori del Midi, più direttamente esposti alla concorrenza della Riviera ligure. Ma i ministri degli Esteri e delle Finanze davano il via libera alla riduzione, ritenendo che essa avrebbe «conciliato al nuovo trattato le simpatie della riviera di Genova», *ivi*, p. 394.

montato; 7) la riduzione del 7 per cento del dazio di entrata per i pesci marinati.

Per la parte marittima del trattato, la Francia otteneva per i suoi battelli a vapore, destinati a un servizio regolare e periodico, facenti scalo nel porto di Genova, l'assimilazione alla bandiera sarda, e concedeva a sua volta la reciprocità per quelli sardi facenti scalo nei porti di Marsiglia e Cette. Da parte francese si considerava la concessione sarda di una certa importanza, giacché «la Sardegna non poteva trovare la giusta compensazione nella reciprocità che noi le offriamo»<sup>63</sup>. In effetti, come avrebbe denunciato Biancheri alla Camera subalpina, allo stato la reciprocità era fittizia, assicurava «un vantaggio immenso alla Francia», mentre «noi non abbiamo bastimenti a vapore che facciano un servizio periodico tra la costa di Spagna, del Portogallo o nell'Oceano [...] [e pertanto] fino a tanto che questo servizio non è stabilito noi avremo accordato alla Francia un vantaggio di cui non possiamo profittare noi stessi»<sup>64</sup>.

Per la salvaguardia «dell'interesse vitale della propria marina mercantile», i Francesi ritiravano alla marina sarda le agevolazioni precedentemente accordate per la navigazione indiretta e non accoglievano la richiesta dell'assimilazione di bandiera per le tasse di dogana. Né mantenevano «dans son intégralité» la franchigia assoluta che era stata garantita al regno sardo nel 1843 per l'esportazione di gran parte dei prodotti agricoli in Algeria<sup>65</sup>. Inefficaci si erano rivelate le rassicurazioni del ministro plenipotenziario sabaudo circa la tenuità dei vantaggi effettivamente tratti dalla marina sarda, la cui

<sup>63</sup> Ivi, p. 392.

<sup>64</sup> *Atti del Parlamento subalpino. Sessione del 1851 (IV Legislatura)*, III, *Discussioni della Camera dei Deputati*, Tip. Eredi Botta, Torino 1864, tornata del 22 gennaio 1851, p. 620. Invero, Cibrario aveva sollevato il problema nel corso delle trattative: il governo francese «ha creduto accordarci un vantaggio reale, ottenendo per esso stesso un favore pressoché uguale; ma bisogna riconoscere, al contrario, che pur esigendo molto, non ci ha dato niente; perché noi non abbiamo un servizio regolare di battelli a vapore tra i nostri porti e quelli delle coste di Spagna e Portogallo che soli potrebbero dar luogo ai nostri battelli di fare scalo a Marsiglia, Cette, Port Vendres, mentre la Francia trova tutti i nostri porti nel suo passaggio per la Toscana, l'Italia meridionale, la Grecia e il Levante». È non aveva mancato, quindi, di esprimere parere contrario, consigliando di «attenersi al regime che è esistito fin lì», AMAE, *Corr. comm.*, *Turin*, tome 9, *Note remise à M. Barrot...*, pp. 290-291.

<sup>65</sup> AMAE, *Aff. comm.*, *Nég. comm.*, tome I bis, *France-Italie 1838-1860, Exposé des motifs du projet de loi sur le traité de navigation et de commerce conclu, le 5 novembre 1850, entre la France et la Sardaigne*, p. 194.

presenza sulle coste algerine non aveva fatto che declinare dopo il 1843<sup>66</sup>. Di parere diverso era stato Barrot: «La Sardegna è, tra le potenze marittime, quella che ha ricavato il vantaggio più diretto e più considerevole dalla conquista francese dell'Algeria». Oltretutto, «le concessioni fatte in Algeria erano essenzialmente gratuite e unilaterali, perché la Sardegna non poss[ede]va colonie»<sup>67</sup>. Alla luce di queste valutazioni, la Francia confermò la franchigia esclusivamente per il legname da costruzione, da bruciare e per doghe; per i rami di salice o castagno spaccati per farne cerchi; per il carbone di legna e i materiali da costruzione, esportati direttamente dagli Stati sardi in Algeria con bandiera francese o sarda. In cambio, ottenne il trattamento nazionale per la propria marina impegnata nell'interscambio tra l'Algeria e l'isola di Sardegna<sup>68</sup>, ma negò la reciprocità alla marina sarda, per i cui bastimenti si prevedeva il pagamento, nei porti dell'Algeria e degli altri possedimenti francesi in Africa, di un diritto di due franchi.

La mancata accettazione del principio di reciprocità a danno della bandiera sarda, coniugata alla revoca della franchigia totale di cui godevano, in base al precedente trattato, i cereali, il riso, il bestiame, i formaggi e i frutti freschi sardi esportati in Algeria, sollevò nel paese, specie nella Riviera ligure, un'ondata di proteste<sup>69</sup>, che si estesero al parlamento, investendo l'intero trattato, sulla cui profittabilità e opportunità di ratifica vennero avanzati da più deputati seri dubbi. Secondo Brunier, «un pareil traité était tout à l'avantage de la France»<sup>70</sup>. «Non è nella dignità e nell'interesse della nazione di accettarlo», denunciava Biancheri: «il nuovo trattato viola e disconosce il principio di reciprocità [...] e in forza di queste nuove disposizioni, i nostri navigli dovranno stare molto al disotto dei bastimenti francesi, ai quali

<sup>66</sup> Cibrario, a supporto delle sue affermazioni, aveva fornito a Barrot alcuni dati: «nel 1842 la nostra marina ha effettuato sulle coste algerine 239 ancoraggi; nel 1844 le navi erano solo 176 per 16.720 tonnellate; nel 1845 le navi erano 141 per 13.471 tonnellate; nel 1849 appena 66 navi per 5.899 tonnellate», AMAE, *Corr. comm., Turin*, tome 9, *Note remise à M. Barrot...*, p. 293.

<sup>67</sup> Ivi, *Annexe à la dépêche du 24 juin 1850*, pp. 126 e 158.

<sup>68</sup> Ivi, *Turin 24 octobre 1850*, p. 379.

<sup>69</sup> «Le province del litorale, così come quelle di Asti e di Acqui – rilevava Despine – hanno già fatto conoscere al Parlamento le loro inquietudini nei confronti del trattato», *Atti del Parlamento subalpino*, III, tornata del 21 gennaio 1851, p. 579.

<sup>70</sup> Ivi, tornata del 22 gennaio 1851, p. 615. Le concessioni fatte alla Francia, opinava Berruti, sorpassano «di tanto quelle a noi fatte, da non permettermi di dare a questo trattato la mia adesione», ivi, p. 613.

sarà riservata tutta la navigazione e tutte le operazioni commerciali tra i nostri Stati e l'Algeria»<sup>71</sup>.

In effetti, non erano solo i deputati dell'opposizione a dichiararsi contrari al trattato. Avversione era espressa anche da quei deputati di Genova, di Nizza o della Savoia che ritenevano lesi gli interessi delle località che essi rappresentavano. In seno alla Commissione della Camera chiamata ad esprimersi simultaneamente sui due trattati, l'uno sulla proprietà letteraria, l'altro di navigazione e commercio, la divaricazione si manifestò netta e l'accettazione non si presentò affatto scontata. L'approvazione, pur sofferta, tuttavia fu infine decisa con tre voti contro due, con un membro della Commissione non intervenuto alla votazione e un altro assente da Torino. Nel suo rapporto finale, la Commissione sottolineò che solo due delle modifiche apportate dal trattato alla tariffa sarda davano luogo a giudizi assai divergenti circa la sua opportunità e convenienza: quelle che riguardavano le acquaviti e il vino.

In realtà, nel dibattito in parlamento e sulla stampa, nonostante il rilievo dato alla parte del trattato relativa alla navigazione e alla mancata riduzione dei dazi sugli oli al loro ingresso in Francia, il tema del regime delle acquaviti e del vino aveva guadagnato una posizione centrale per le possibili ricadute negative sulla viticoltura della Savoia<sup>72</sup>, che si riteneva interessasse, approssimativamente, una superficie di 26.000 ettari, con una produzione di circa 700mila ettolitri<sup>73</sup>. La coltura della vigna era diffusa quasi ovunque nelle province di Asti, Alessandria, a Valenza, Voghera, nel Monferrato e nell'isola di Sardegna;

<sup>71</sup> Per diritto di reciprocità, aggiungeva, «anche i bastimenti francesi provenienti dai porti dell'Algeria e dell'Africa dovrebbero, giungendo nei porti della Sardegna, ricevere il trattamento che si accorda alla bandiera estera» (ivi, pp. 619-620). Analoga preoccupazione era espressa da Airenti: «Giusta il trattato noi pareggiamo intieramente i bastimenti francesi ai nazionali in ciò che riguarda la navigazione tra questa e l'Algeria, e la Francia invece ci sottomette al pagamento in quei porti d'un diritto di due franchi. Ove esiste dunque la reciprocità? Non è questo un volere che il nostro commercio diretto coll'Algeria sia fatto di preferenza con bastimenti francesi?», ivi, tornata del 21 gennaio 1851, p. 575.

<sup>72</sup> «Per siffatta concessione – sosteneva Berruti – la nostra produzione vinicola rimane esposta alla più pericolosa concorrenza» (ivi, tornata del 22 gennaio 1851, p. 613). Nel suo intervento alla Camera, Menabrea faceva osservare «que s'il est vrai que d'un côté les vins, les fers, sont frappés, le riz obtient un avantage réel. Les provinces vinicoles se plaignent, et cela se conçoit. Mais ne pardons pas de vue que le riz forme le principal produit du Piémont», ivi, tornata del 23 gennaio 1851, p. 631.

<sup>73</sup> Questi erano i valori che Despina aveva indicato nel suo intervento alla Camera, ivi, tornata del 21 gennaio 1851, p. 579.

e aveva qualche importanza anche nei distretti di Alba, di Mondovì, di Acqui, del Pinerolo, nella Valle d'Aosta, nel Canavese, nella contea di Nizza e nel «Piemonte propriamente detto». La Società agricola di Torino stimava che la superficie vitata rappresentasse un decimo di quella totale del regno e che la produzione annua degli Stati di terraferma si aggirasse sui 3.660 mila ettolitri, in parte esportati nella Svizzera italiana e in Lombardia, oltre che nei mercati dell'America del Sud, dove i Francesi temevano che la concorrenza ai loro vini potesse «nel tempo divenire più seria di quanto non fosse stata fin lì»<sup>74</sup>.

Alle molteplici, vivaci critiche piovute sul governo rispose Cavour, con una ferma difesa di quella che riconosceva come «una vera concessione» fatta alla Francia, ma in nome dei principi del libero scambio e della tutela degli interessi dei consumatori: «non so vedere il perché si voglia costringere la maggioranza degli abitanti della Savoia a pagar caro del vino cattivo, soltanto per favorire una minoranza di proprietari». E ancora, in riferimento alla Riviera ligure, «in verità, poiché siamo stati così infelici da non poter procurare a quei regnicoli un vantaggio sugli oli, non veggo il perché si vorrebbe, in compenso, loro far pagar caro del cattivo vino, e non piuttosto far sì che se lo possano procurare dalla vicina Francia ad un prezzo discreto»<sup>75</sup>.

Non meno ferma ed efficace fu la difesa di Cavour dell'annesso trattato sulla proprietà letteraria, su cui si erano appuntati gli strali più pericolosi. Della diffusa avversione si faceva portavoce la stampa<sup>76</sup>, e alla Camera pochi si erano levati in sua difesa – «tous les orateurs qui on parlé [...] ont été unanimes pour le blâmer»<sup>77</sup>, si legge in un allegato a un dispaccio del nuovo capo della legazione di Francia a

<sup>74</sup> A giudizio dei Francesi, l'industria vinicola piemontese, pur essendo «dopo quella della seta la più importante, abbisognava ancora di grandi perfezionamenti», *Annales du Commerce Extérieur, États Sardes*, n. 3, pp. 4-5.

<sup>75</sup> *Atti del Parlamento subalpino*, III, tornata del 21 gennaio 1851, p. 590.

<sup>76</sup> Il giornale «La Croce di Savoia», per esempio, riferiva che tutti i membri della Commissione parlamentare nominata per esaminare la «Convenzione che garantiva la proprietà letteraria» erano orientati a rigettarla, e plaudiva a questa determinazione, «car ce traité est évidemment contraire à l'opinion publique et aux intérêts du pays». Sul giornale democratico la «Concordia» si leggeva: «nous pensons qu'il faut accepter le traité de la propriété littéraire plutôt que de compromettre la mise en vigueur de celui qui concerne plus particulièrement la navigation et le commerce. Le nouveau traité laisse sans doute beaucoup à désirer, mais était-il possible d'obtenir davantage?». Positivo invece il giudizio del quotidiano moderato il «Risorgimento»: «non seulement nous trouverons le traité acceptable mais digne encore d'être applaudi», AMAE, *Corr. comm.*, Turin, tome 10, Turin, 31 décembre 1850, pp. 19-27.

<sup>77</sup> Ivi, *Discussion des traités avec la France, séance du 21 janvier 1851*, p. 71.

Torino, Butenval. D'altronde, già i membri della Commissione parlamentare erano stati «unanimement pour attaquer les moyens par les quels les deux gouvernements sont convenus d'assurer l'exécution de la convention pour la propriété littéraire [...] et, disent ils, pourquoi obliger le Piémont à se pourvoir en France d'un produit qu'il peut se procurer ailleurs à bien meilleur marché?»<sup>78</sup>. Cavour, nel suo intervento alla Camera, riconobbe che il trattato sulla proprietà letteraria avrebbe comportato un danno finanziario di 50 o 60mila lire, ma sottolineava che sarebbe stato più che compensato dai maggiori introiti attesi dalle riduzioni tariffarie pattuite nel trattato di commercio, stimati in circa 400mila lire. Pertanto, «la principale macchia del trattato» non era quella, ma era l'assenza di concessioni francesi in ordine ai diritti differenziali di dogana. Ricordò che per ottenerne la riduzione Cibrario aveva presentato un controprogetto che faceva un ventaglio di concessioni all'industria francese tale da indurre il plenipotenziario francese a sostenere le proposte sarde presso il ministro degli Esteri francese. Ma il ministro, «lungi dall'accogliere i suggerimenti del suo negoziatore, lo aveva rimproverato severamente», ordinandogli di non allontanarsi «dalle strette basi che gli avea tracciato»<sup>79</sup>. Per Cavour «il negoziatore [francese] incaricato per questi trattati aveva in fatto di commercio opinioni più liberali del Ministero» e, a sua volta, il «ministro francese aveva opinioni più liberali dell'Assemblea»<sup>80</sup>. A riprova, richiamò le discussioni dei giorni precedenti nell'Assemblea francese sulla questione delle dogane di Algeria, che aveva visto i membri della sinistra e della destra, così come quelli dell'estrema montagna e del terzo partito, clamorosamente uniti nel sostenere le massime protezionistiche.

Non meno significative erano state le indicazioni venute dall'assai vivace dibattito relativo all'accettazione, da parte dell'Assemblea, del trattato franco-sardo. Le colonne del «Moniteur» avevano dato conto dell'opprimente clima protezionistico presente in aula. Pesanti erano state le contestazioni piovute da più parti sulle concessioni francesi in campo agricolo. Le critiche più severe si erano appuntate su quelle

<sup>78</sup> Aggiungendo: «Cibrario et Cerutti ont déjà été appelés plusieurs fois au sein de la Commission afin de donner des explications sur les deux Traités, mais celles qu'ils ont fournies non point paru satisfaisantes», ivi, *Turin 1 janvier 1851*, p. 31.

<sup>79</sup> Cavour faceva notare che anche il trattato del 1843 era stato ottenuto dalla Francia «perché nello stesso mentre si consentiva al trattato sulla proprietà letteraria, il quale fu il vero prezzo da noi pagato pel trattato di commercio», *Atti del Parlamento subalpino*, III, tornata del 21 gennaio 1851, pp. 587-592.

<sup>80</sup> Ivi, tornata del 23 gennaio 1851, p. 640.

relative al bestiame e ai frutti freschi sardi. Più in generale, le forze protezioniste avevano colto l'occasione per tentare di saldare in un unico fronte agricoltura e industria, che, come si asseriva, «ont, au fond, les mêmes intérêts, les mêmes ennemis». La Francia, sosteneva nel suo intervento in Assemblea Grelier du Fougeroux, «ne se laissera pas entraîner à un pareil suicide: elle verra ou on veut la mener; elle verra qu'on veut la conduire peu à peu à l'abaissement, à la suppression des tarifs, et, comme conséquence inévitable, au malheur et à la ruine du pays»<sup>81</sup>.

Malgrado la forte coalizione di interessi contrari al trattato, le pressioni esercitate dal governo sui componenti l'Assemblea, in una con i nuovi poteri che la Costituzione assegnava al Capo dello Stato in tema di trattati internazionali, consentirono al gabinetto di Parigi di ottenere il voto favorevole al trattato. Viceversa, il governo francese, nutrivava crescenti timori sulle possibilità che il parlamento sabaudo concedesse il suo assenso. Diede pertanto mandato al plenipotenziario francese a Torino di non trascurare nulla per far intendere al governo e agli «uomini influenti che siedono in parlamento le conseguenze molto serie che avrebbe infallibilmente il rigetto del trattato da parte delle Camere sarde [...]. Una simile decisione non [avrebbe] manc[at]o di essere interpretata tanto in Francia che in Italia come un atto tanto offensivo quanto di ingiustificabile cattiva volontà»<sup>82</sup>.

In verità, il governo piemontese si era molto impegnato per giungere all'approvazione del trattato. D'Azeglio, pur riconoscendo che quello in discussione non era un «ottimo trattato», dichiarò alla Camera che era necessario accettarlo «perché non volendo avere questo, non potremo averne uno migliore, e rimanere senza è un danno [...]. Come potremo noi separarci dalla prima nazione del continente occidentale europeo [...] dal maggior mercato dell'Europa occidentale, e da quello a cui siamo più strettamente uniti? [...] Dalla Francia noi

<sup>81</sup> AMAE, *Aff. comm., Nég. comm.*, tome I bis, *France-Italie 1838-1860, Traité Sarde, Discussion dans l'Assemblée (Moniteur du 31 décembre 1850)*, p. 207.

<sup>82</sup> Si osservava che «quando si tratta di transazioni commerciali non ci si può sempre illudere di raggiungere un equilibrio di concessioni matematicamente ponderate. Nel caso della Sardegna va sottolineato che questa eguaglianza in fatto di vantaggi è impossibile perché in cambio del nostro mercato che abbraccia 35 milioni di abitanti, questa potenza non può offrirci che 5 milioni di consumatori e che d'altra parte da molti anni il valore dei prodotti sardi importati in Francia supera di più del doppio la somma delle nostre esportazioni in Piemonte», AMAE, *Corr. comm., Turin*, tome 10, *Turin 7 janvier 1851*, pp. 38-40.

non potremmo staccarci senza grave pericolo»<sup>83</sup>. Analoga autorevole posizione esprimeva Cavour, il quale, rimarcando la priorità politica di preservare i rapporti con la Francia, sostenne che non fosse «utile né conveniente il fare alcun atto che desti in quella nazione un sentimento di ostilità» verso il Piemonte e, per conseguenza, invitò la Camera a non limitarsi a valutazioni in stretta chiave economica e a votare a favore per il significato politico del trattato, che, affermava, «se non realizzerà tutti i vantaggi che si potrebbero sperare almeno raffermere quella unione tanto desiderabile»<sup>84</sup>.

L'appello dei due massimi esponenti della maggioranza di governo non poteva cadere nel vuoto. Ma verosimilmente giocò un ruolo decisivo lo spettro di una crisi di governo, che Cavour non aveva esitato ad agitare, in caso di voto contrario. Il 23 gennaio 1851 i due trattati ricevevano l'approvazione della Camera. Il governo era costituzionalmente autorizzato allo scambio delle ratifiche<sup>85</sup>.

ANGELA LA MACCHIA  
*Università degli Studi di Messina*

<sup>83</sup> *Atti del Parlamento subalpino*, III, tornata del 23 gennaio 1851, pp. 633-634.

<sup>84</sup> *Ivi*, prima tornata del 21 gennaio 1851, pp. 592-593.

<sup>85</sup> Al trattato del 5 novembre 1850 con la Francia seguivano quelli, già citati, con Belgio e Inghilterra, una Convenzione addizionale sempre con la Francia, un trattato di commercio con la Confederazione doganale germanica, con la Svizzera, con i Paesi Bassi, con le città anseatiche, con l'Austria, un nuovo trattato con la Francia del 14 febbraio 1852 e, nel novembre dello stesso anno, con gli Stati scandinavi. A questi si aggiungevano, negli anni successivi, un gran numero di altri trattati di commercio. R. LURAGHI, *Pensiero e azione economica del Conte di Cavour*, Museo Nazionale del Risorgimento, Torino 1961, pp. 124-125; cfr. anche L. TORELLI, *Dell'avvenire del commercio europeo ed in modo speciale di quello degli Stati italiani*, II, a spese della Società editrice, Firenze 1858, pp. 251-255.