

Vincenzo Pintaudi

Un episodio delle relazioni commerciali tra Gran Bretagna e Regno delle Due Sicilie: “la questione degli oli napoletani”

Abstract

Nella ricostruzione delle relazioni commerciali tra la Gran Bretagna e il Regno delle Due Sicilie, nella fase cruciale dello sviluppo economico-industriale della prima metà dell'Ottocento, emerge il tentativo del governo napoletano di avviare una propria politica economica indipendente dalla supremazia commerciale britannica, sorta all'indomani della Restaurazione. La svolta protezionistica degli anni Venti surriscaldava il clima diplomatico tra i due paesi, avviando rappresaglie da ambo le parti. Ma sarà il commercio dell'olio d'oliva napoletano, il maggior prodotto di esportazione del Mezzogiorno, a scatenare le ritorsioni inglesi. Il governo borbonico dimostrava con questo episodio di voler proseguire ad ogni costo il suo obiettivo di indipendenza economico-politica, ricercando e trovando nuovi sbocchi al prodotto fondamentale per l'economia dell'intero Regno, soprattutto attraverso i porti franchi del Mediterraneo. Il conflitto commerciale ingaggiato con la Gran Bretagna, in cui si inseriva anche quello più noto degli zolfi, si trascinerà per oltre un decennio, influenzando le relazioni diplomatiche tra i due paesi e si concluderà solo a seguito della svolta politico-commerciale del nuovo governo di sua Maestà Britannica degli anni Quaranta. Il Primo Ministro Robert Peel avvierà una nuova stagione nelle relazioni commerciali con tutte le “Maggiori Potenze” europee, basate sul libero scambio e la conseguente riduzione dei dazi doganali, determinando la stipula di un serie di trattati di commercio, in cui si inserirà anche la “Media Potenza” borbonica.

La vicenda della “guerra commerciale” scoppiata tra Gran Bretagna e Regno delle Due Sicilie nella prima metà del XIX secolo, rientra in quel fenomeno di lunga durata che ha visto il progressivo emergere delle potenze nord atlantiche nel commercio dell'Italia meridionale già a partire dal XVII¹

¹ G. PAGANO DE DIVITIIS, *Il Mezzogiorno d'Italia e l'espansione commerciale inglese*, Archivio storico per le provincie napoletane, 1982, pp.125-151; ID, *Mercanti inglesi nell'Italia del seicento*, Marsilio, Venezia, 1990.

L'ingresso delle navi britanniche nel Mediterraneo aveva determinato la fine del dominio commerciale delle grandi città mercantili italiane, Venezia e Genova in primo luogo, portando il Mezzogiorno² d'Italia nell'orbita di nuove potenze emergenti, soprattutto Francia e Gran Bretagna³.

Le trasformazioni del mercato internazionale che la forza espansiva delle economie dominanti stava determinando a seguito della rivoluzione industriale⁴, imponeva a tutti i governi un bilancio delle proprie risorse, per adeguare le proprie strutture produttive ed economiche in funzione delle nuove necessità⁵

Lo sviluppo dell'economia britannica, avvenuta a partire dalla seconda metà del XVIII secolo, dava vita ad un particolare tipo di relazioni internazionali⁶, in cui si configurava una divisione internazionale del lavoro che investiva l'intero sistema delle relazioni economiche continentali⁷.

La rete commerciale costruita dai mercantili britannici disseminava nei maggiori porti mediterranei gruppi di mercanti e consoli⁸ che divenivano i promotori della politica inglese nel Mediterraneo⁹, e il Mezzogiorno d'Italia era parte integrante di questo processo.

La *grande rivoluzione* che è stata l'ingresso delle navi del Nord Europa nel *Mare Nostrum*, ha avuto conseguenze, non soltanto nel Regno napoletano, ma nell'intero bacino Mediterraneo, soprattutto a partire dalla fine del XVIII e per tutto il XIX Secolo¹⁰.

² R. ROMANO, *Napoli dal Vicereame al Regno*, Einaudi, Torino, 1976, p.22.

³ BEVILACQUA, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale*, Meridiana, n.1, 1987, p.20.

⁴ T. KEMP, *L'industrializzazione in Europa nell'800*, Il Mulino, Bologna, 1988; T. S. ASHTON, *La Rivoluzione industriale*, Laterza, Bari, 1976; P. DEANE, *La prima Rivoluzione industriale*, Il Mulino, Bologna, 1971; S. POLLARD, *La conquista pacifica. L'industrializzazione in Europa dal 1760 al 1970*, Il Mulino, Bologna, 1989.

⁵ F. SIRUGO, *La rivoluzione commerciale. Per una ricerca su Inghilterra e mercato europeo nell'età del Risorgimento italiano*, Studi Storici, 1961, p.267.

⁶ E. HOBSBAWM, *La rivoluzione industriale e l'impero*, Einaudi, Torino, 1973, p.149.

⁷ F. SIRUGO, *La rivoluzione commerciale. Per una ricerca su Inghilterra e mercato europeo nell'età del Risorgimento italiano*, cit., p.269.

⁸ Sulla funzione commerciale dei consoli inglesi nel Mezzogiorno vedi H. KOENISBERGER, *English Merchants in Naples and Sicily in the Seventeenth Century*, *The English Historical Review*, 1947, pp.304-326.

⁹ M. D'ANGELO, *In the 'English' Mediterranean (1511-1815)*, *Journal of Mediterranean Studies*, 2002, n. 2, pp. 271-285.

¹⁰ "I rapporti tra Mezzogiorno ed Europa furono particolarmente intensi nei primi decenni dell'Ottocento, ma alcune ragioni vanno ricercate nella seconda metà del Settecento". Vedi A. LEPRE. *Sui rapporti tra Mezzogiorno ed Europa nel Risorgimento*, Studi Storici, n.3, 1969, pp.548-586

I vascelli inglesi partivano carichi di pesci salati¹¹, ferro e piombo da esportare nei porti del Mediterraneo, e rientravano in Inghilterra con le stive piene di uva passa dalle Isole Ionie, vini da Creta, seta persiana e ottomana; all'inizio del Settecento l'Inghilterra importava più del doppio ed esportava più del quintuplo nei paesi europei che nel resto del mondo¹².

In Italia i prodotti ricercati dagli inglesi erano seta, uva passa e olio d'oliva, tutti provenienti dal Regno di Napoli; in particolar modo l'olio pugliese¹³ era gestito direttamente da mercanti inglesi residenti a Livorno già nella seconda metà del XVII secolo¹⁴.

La produzione e il commercio dell'olio d'oliva del Regno di Napoli aveva conosciuto una grande crescita già a partire dalla seconda metà del XVII secolo¹⁵, ed escludendo una breve crisi alla fine del Settecento¹⁶, proseguita per tutto il XIX secolo.

Era in questi anni di crescita e sviluppo degli scambi commerciali e di nuovi spazi offerti dal mercato internazionale che si delineava quella vocazione agricola dei paesi mediterranei rispetto allo sviluppo manifatturiero dei paesi del Nord Europa; il crescente consumo di olio d'oliva, specialmente in Francia e Gran Bretagna, era dovuto allo sviluppo industriale dei saponifici di Marsiglia e a quello tessile inglese. Il Mezzogiorno legava dunque il proprio sviluppo commerciale all'espansione industriale dei paesi europei¹⁷; e l'olio d'oliva entrava direttamente nel processo di industrializzazione che stava verificandosi nelle regioni del nord Europa¹⁸.

¹¹ Tra i prodotti esportati dall'Inghilterra il pesce era la voce principale (39%). Vedi G. PAGANO DE DIVITIIS, *Mercanti inglesi nell'Italia del seicento*, cit., pp. 175-205.

¹² M. FUSARO, *Reti commerciali e traffici globali in età moderna*, Laterza, Roma-Bari, 2008, pp.45-46.

¹³ M. A. VISCEGLIA, *Commercio e mercato in Terra d'Otranto nella seconda metà del XVIII Secolo*, Quaderni storici, 1975, pp.151-198.

¹⁴ G. PAGANO DE DIVITIIS, *Mercanti inglesi nell'Italia del seicento*, cit., p.168.

¹⁵ Per la produzione e commercio dell'olio d'oliva nel Settecento vedi P. CHORLEY, *Oil silk and Enlightenment*, Olschki, Napoli, 1965.

¹⁶ Per i provvedimenti restrittivi al commercio dell'olio d'oliva alla fine del Settecento vedi A. LEPRE, *Contadini, borghesi ed operai nel tramonto del feudalesimo napoletano*, Feltrinelli, Milano, 1963, pp.243-268.

¹⁷ P. BEVILACQUA, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale*, cit., pp.26-27.

¹⁸ B. SALVEMINI, *I circuiti dello scambio: Terra di Bari nell'Ottocento*, Meridiana, n.1, 1987, pp.47-79.

Una brusca interruzione dei traffici commerciali mediterranei si registrava nel decennio francese, quando il blocco continentale¹⁹ aveva del tutto interrotto le relazioni commerciali del Regno di Napoli con le altre potenze, che neanche le nuove misure adottate da Murat²⁰ riuscivano ad arginare.

Con la fine delle guerre napoleoniche e il Congresso di Vienna, il commercio internazionale segnava un improvviso balzo, e la produzione e il commercio dell'olio d'oliva conosceva una espansione superiore ai livelli raggiunti nel XVIII secolo, grazie anche ad un'interrotta dilatazione del suo mercato²¹.

Si evidenziavano inoltre le trasformazioni dell'economia britannica²², avvenute a partire dalla seconda metà del XVIII secolo generando una reazione protezionistica nei paesi europei; in pochi anni il mercato continentale veniva deformato dalle tariffe doganali che i vari governi innalzavano a protezione dei propri apparati produttivi²³.

L'Impero Britannico, che si estendeva ormai su tutti e cinque i continenti, si avviava alla sua incontrastata supremazia marittimo – commerciale sull'intero globo per tutto il XIX secolo²⁴; dopo il Congresso di Vienna alla Gran Bretagna erano garantite il possesso di Malta e delle isole Ionie nel Mediterraneo, di Helgoland nel Mare del Nord, del Capo di Buona Speranza, delle Seychelles, di Mauritius e di Ceylon come scali sulla rotta dell'India, e ancora di Tobago e Trinidad nei Caraibi²⁵.

La Restaurazione di Ferdinando di Borbone sul trono di Napoli, ora Regno delle Due Sicilie²⁶, portava alla stipula della Convenzione commerciale con

¹⁹ Il blocco continentale rovinava il Regno di Napoli non meno di quanto rovinasse gli alti paesi della costellazione politica napoleonica... ma si aggravava nel regno meridionale a causa delle peculiari condizioni geografiche del paese, da ogni parte aperto al mare, situato nelle immediate vicinanze della Sicilia e di Malta, strettamente vigilate dagli Inglesi. In A. VALENTE, *Gioacchino Murat e l'Italia meridionale*, Einaudi, Torino, 1976, p.300.

²⁰ In aperta violazione delle regole imperiali, l'esecutivo murattiano cominciò a boicottare strategicamente le importazioni, sostituendole attraverso lo sviluppo di industrie regnicole. Vedi J. A. DAVIS, *Napoli e Napoleone*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2014, pp.306-310. Per la vicenda di Murat vedi R. DE LORENZO, *Murat*, Salerno Editrice, Roma, 2011.

²¹ A. SPAGNOLETTI, *Storia del Regno delle Due Sicilie*, Il Mulino, Bologna, 2008, p.259.

²² Ai paesi del continente europeo non restava altra via che quella di proteggere le proprie manifatture, ancora allo stato embrionale, dalla concorrenza dell'industria britannica. Vedi A. FOSSATI, *Il timore continentale dell'“invasione” dei prodotti inglesi nella prima metà del secolo XIX*, Rivista di politica economica, anno XXVIII, 1938.

²³ T. KEMP, *L'industrializzazione in Europa nell'800*, cit., p.48.

²⁴ N. FERGUSON, *Impero*, Mondadori, Milano, 2015.

²⁵ P. WENDE, *L'Impero britannico*, Einaudi, Torino, 2009, pp.107-108.

²⁶ W. MATURI, *Il Congresso di Vienna e la Restaurazione dei Borbone a Napoli*, Rivista Storica Italiana, Vol. III, 1938; V. CRISCUOLO, *Il Congresso di Vienna*, Il Mulino, Bologna, 2015, pp.136-137.

l'Inghilterra nel 1816²⁷, che prevedeva la conferma del privilegio di bandiera²⁸. La ratifica della Convenzione determinava enormi vantaggi al commercio inglese nel Regno, che si posizionava come primo partner commerciale²⁹, inserendo il Mezzogiorno in un'ampia e complessa rete di economie e mercati internazionali³⁰, complementari e speculari all'economia britannica.

L'eccesso di importazioni dall'estero aveva creato un forte squilibrio nella bilancia commerciale³¹ del Regno napoletano che il settore agricolo, e soprattutto il commercio dell'olio d'oliva³², non era in grado di colmare, anche a causa della flessione dei prezzi dei prodotti agricoli sui mercati europei³³.

I decreti del 15 dicembre 1823 e del 20 novembre del 1924³⁴ miravano a riformare la tariffa doganale in vigore che aveva fatto crescere le importazioni

²⁷ E. PONTIERI, *Il riformismo borbonico nella Sicilia del Sette e dell'Ottocento*, Esi, Napoli, 1965, pp.282-288.

²⁸ Il cosiddetto privilegio di bandiera sublimava i bastimenti esteri ne' porti del Regno ad altrettanti luoghi di asilo. Era questa una mostruosità che offendeva la dignità del governo, sovvertiva la polizia dell'ordine pubblico, distruggeva le guarentigie della percezione doganale a cui oggigiorno s'intestano i più cari interessi della pubblica interna economia, ed infine deprimeva la marina mercantile nazionale in modo che inutili riuscivano gli sforzi e gl'incoraggiamenti per animarla. (M. L. ROTONDO, *Saggio politico su la popolazione e le pubbliche contribuzioni del Regno delle Due Sicilie al di qua del Faro*, Napoli, 1834, cit. in T. DEL CONTE, *La politica commerciale del Regno delle Due Sicilie dal 1815 al 1858*, Risorgimento e Mezzogiorno, n.15, 2004, p.117).

²⁹ "I paesi con cui il Regno delle Due Sicilie svolgeva traffici più intensi erano la Francia e la Gran Bretagna. Specie per il commercio di importazione la preponderanza di questi due paesi era quasi schiacciante: i prodotti di provenienza inglese rappresentavano all'incirca il 35% delle importazioni totali, quelli di provenienza francese circa il 30%, cosicché i due paesi riuniti fornivano al Regno presso a poco i due terzi dei prodotti esteri. (...) La situazione era lievemente diversa per il commercio di esportazione. Qui erano la Francia e l'Austria ad occupare il primo rango in ordine di importanza e la Gran Bretagna veniva solo al terzo posto, se pure, nel corso del periodo considerato, l'entità delle esportazioni verso questo paese era andata continuamente crescendo, tanto da portarlo al primo posto in qualche anno isolato" (A. GRAZIANI, *Il commercio estero del Regno delle Due Sicilie dal 1838 al 1858*, Roma, 1960, pp.21-22).

³⁰ A. LEPRE, *Sui rapporti tra Mezzogiorno ed Europa nel Risorgimento*, cit., pp.548-586; P. BEVILACQUA, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale*, Meridiana, cit., pp.19-45.

³¹ L. BIANCHINI, *Della storia delle finanze del Regno di Napoli*, Tipografia Flautina, Napoli, 1835.

³² I progressi dell'olivicultura e l'incremento delle esportazioni olearie determinarono il suo ruolo trainante rispetto alle altre produzioni, raggiungendo il 40% del totale. In A. SPAGNOLETTI, *Storia del Regno delle Due Sicilie*, cit., p.259.

³³ Con il Trattato di Kaynarghy del 1774 tra Russia e Impero Ottomano si riapriva, dopo tre secoli, la navigazione alle flotte occidentali del Mar Nero e del Mare d'Azov, facendo arrivare nei mercati europei i grani dell'Ucraina, di Trebisonda, della Crimea, della Moldavia. In T. DEL CONTE, *La politica commerciale del Regno delle Due Sicilie dal 1815 al 1858*, cit., p.120.

³⁴ D. DEMARCO, *Il crollo del Regno delle Due Sicilie*, Esi, Napoli, 2002, p.59.

napoletane di “estere manifatture, anche di infima qualità”³⁵, e inaridito la produzione nazionale³⁶.

Il cambio di politica doganale delle Due Sicilie era subito avvertito dagli ambasciatori britannici come un tentativo di violazione del trattato stipulato tra i due paesi nel 1816, coll’evidente obiettivo di arrecare danni al commercio inglese.

Gli effetti dei nuovi decreti, secondo il console generale britannico a Napoli Lord Lushington, sarebbero stati quelli di porre le manifatture straniere sullo stesso piano di quelle inglesi³⁷, che avevano predominato sul mercato del Regno napoletano.

I decreti prevedevano inoltre l’estensione della riduzione del 10% anche alla bandiera napoletana - aggiungeva il console - garantendo così enormi vantaggi alle produzioni e manifatture di tutti gli altri paesi, se importati con navi napoletane³⁸.

Nel 1827 il console britannico a Napoli aveva informato il Foreign Office che i bastimenti napoletani esportavano olio d’oliva in Gran Bretagna pagando meno dei bastimenti inglesi; ciò induceva il governo inglese ad imporre dazi addizionali sull’importazione di oli su navi napoletane nel Regno Unito³⁹.

La reazione inglese all’inasprimento delle tariffe doganali del Regno delle Due Sicilie non si faceva attendere e nel 1828 un nuovo dazio inglese colpiva, con una sopratassa, gli oli trasportati su navi napoletane⁴⁰. La nuova tariffa portava il dazio sull’olio da 4 a 8 sterline la tonnellata, e saliva a 10 sterline se trasportato su navi siciliane⁴¹.

Secondo il Ministro degli esteri britannico, Conte di Aberdeen, l’innalzamento della tariffa si era reso necessario a causa della “discriminante” tra bandiera nazionale e straniera, presente nei nuovi decreti napoletani, costringendo il governo britannico ad adottare misure di rappresaglia⁴².

³⁵ L. BIANCHINI, *Della storia delle finanze del Regno di Napoli*, cit., p.53.

³⁶ G. BARBERA CARDILLO, *Le Due Sicilie e la Francia nel secolo XIX*, Paris, 2004, p.69.

³⁷ The National Archives, Foreign Office 70/102, p. 15, August, 29 – 1823, (d’ora in poi T.N.A. F.O.)

³⁸ Ivi.

³⁹ T.N.A. F.O. 70/137, p.12, June, 18 - 1831.

⁴⁰ A. LEPRE, *Storia del Mezzogiorno nel Risorgimento*, Editori Riuniti, Roma, 1974, p.165.

⁴¹ E. PONTIERI, *Il riformismo borbonico nella Sicilia del Sette e dell’Ottocento*, cit., p.287.

⁴² T.N.A. F.O. 70/121, p.58, July, 17 - 1828.

Il Board of Trade⁴³ rincarava la dose passando anche alle minacce attraverso una nota dello stesso Lord Palmerston⁴⁴. Il Segretario di Stato avvertiva l'ambasciatore napoletano che proseguendo con un simile sistema fiscale, che concedeva iniqui privilegi alla bandiera nazionale e manteneva dazi discriminatori sull'esportazione degli oli, i commercianti inglesi avrebbero presto aperto nuove rotte per rifornirsi di oli senza alcun dazio dai paesi adriatici, dalla Grecia e dai paesi costieri dell'Africa⁴⁵.

Il governo britannico comunque non chiudeva alla possibilità di modifiche della nuova tariffa proponendo una riduzione da £ 2.2 a £ 1.1 per tonnellata, se il governo napoletano avesse adottato misure di reciprocità, eliminando la discriminante di bandiera tra nazionale e straniera. La nota si chiudeva con una ulteriore apertura da parte del governo britannico, proponendo il ritiro di tale misura nel momento in cui il governo napoletano avesse posto il commercio inglese su un piano di reciprocità⁴⁶.

Anche la Francia avviava le proprie rappresaglie sugli oli napoletani, "*principale derrata che immettiamo a Marsiglia*"⁴⁷ con un dazio di 30 Franchi, mentre gli oli introdotti per mezzo di natanti francesi, scontavano 25 Franchi⁴⁸. Il governo francese era quasi ossessionato dal problema della scarsa competitività della loro marina mercantile nei confronti della napoletana, e la conseguenza immediata del provvedimento francese era il dirottamento da Marsiglia a Nizza⁴⁹ di gran parte dell'export napoletano in Francia⁵⁰.

⁴³ Il Board of Trade veniva creato nel 1696 e si trattava di una commissione stabile per il controllo del commercio e delle colonie. Vedi P. WENDE, *L'Impero britannico*, cit., p.69.

⁴⁴ Nel 1830 Henry John Temple, III Visconte di Palmerston diveniva Segretario di Stato per gli Affari Esteri. Vedi E. ARTOM, *La politica estera di Lord Palmerston*, Nuova Rivista Storica, Anno XXX, 1946, pp.308-349.

⁴⁵ T.N.A. F.O. 165/62, pp.181-182, 29 August - 1834.

⁴⁶ T.N.A. F.O. 70/121, p.60, July, 17 - 1828.

⁴⁷ G. BURSOTTI, *Biblioteca del commercio*, Napoli, 1844, p.145; G. BARBERA CARDILLO, *La Calabria industriale preunitaria. 1815-1860*, Esi, Napoli, 1999, pp.123-133.

⁴⁸ Dalla differenza d'imposizione l'ideale di eludere l'eccesso dell'imposta trasbordando gli oli al largo di Nizza per introdurli a Marsiglia a bordo di natanti francesi. In T. DEL CONTE, *La politica commerciale del Regno delle Due Sicilie dal 1815 al 1858*, cit., p.134.

⁴⁹ A. LA MACCHIA, *Un'interessante triangolazione: Napoli, Nizza, Marsiglia (e un convitato non proprio di pietra, Genova)*, in Studi in ricordo di Tommaso Fanfani, Pacini editore, 2013, p.473.

⁵⁰ B. SALVEMINI - M. A. VISCEGLIA, *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846)*, in "Melange de l'ecole française de Rome, tome 103, 1 (1991), pp.110-119.

Si avviava così una triangolazione destinata a durare un trentennio, fino all'abolizione del porto franco di Nizza⁵¹.

Attraverso la mediazione diplomatica del Conte Ludolf, ambasciatore napoletano a Londra, il governo di Sua Maestà Britannica, si mostrava disposto a modificare il dazio addizionale sugli oli napoletani.

In una successiva nota del Conte Aberdeen, si informava il Conte Ludolf che, indipendentemente dalla rimozione di questa tassa discriminatoria del governo napoletano, il governo di Sua Maestà era pronto a suggerire al Parlamento l'abrogazione dell'attuale dazio compensativo sugli oli importati nel Regno Unito su bastimenti napoletani⁵².

Ma era il console generale a Napoli Thomas Gallwey, a fare il punto della situazione economico – commerciale del Regno delle Due Sicilie alla metà degli anni Trenta: “il commercio d'importazione era in crescita, e la porzione più grande era composta da prodotti del commercio della Gran Bretagna”⁵³. A suo dire la domanda di questi prodotti poteva aumentare, vista la preferenza della popolazione, se un politica più liberale fosse stata attuata nei confronti del commercio inglese nel Regno napoletano⁵⁴.

Le restrizioni nei confronti del commercio inglese erano dovute all'inasprimento dei dazi sugli oli napoletani attuati in Inghilterra. Il console inoltre, non nascondeva la sua contrarietà alla prosecuzione di tali misure, anche alla luce dei risultati ottenuti: “gran parte degli oli napoletani venivano spediti in altri paesi, e di lì trasbordati in Gran Bretagna con altri bastimenti, come loro produzioni, pregiudicando i nostri ricavi, e danneggiando gli interessi marittimi, ormai persi in questo commercio”⁵⁵.

⁵¹ “Siccome il porto franco di Nizza – si legge in una nota del Console francese a Nizza – per la sua posizione, come per la sua franchigia e la sua prossimità a Marsiglia, può meglio di qualunque altro punto intermediario favorire questa branca del commercio, esso è stato naturalmente da quelli che vi si dedicano più immediatamente (i napoletani e i francesi) come centro delle loro operazioni, da cui risulta il doppio vantaggio per il commercio di Napoli che ha tanto bisogno di vendere i proprio oli, e per il commercio francese che ha quello di comprarli”, in A. LA MACCHIA, *Un'interessante triangolazione: Napoli, Nizza, Marsiglia*, cit., p.475.

⁵² T.N.A. F.O. 70/121, pp.92-93, November, 22 - 1828.

⁵³ T.N.A. F.O. 70/147, p.108, March, 31 - 1836.

⁵⁴ Ivi.

⁵⁵ Ivi.

Si riteneva pertanto opportuno rivedere la misura⁵⁶.

- Navi britanniche nel porto di Napoli⁵⁷.

YYear	Number of Vessels	Tonnage	Seamen
1829	111	15,281	945
1830	113	16,042	966
1831	94	12,877	787
1832	71	9,840	603

La relazione del console britannico confermava le opinioni del Cav. Giustino Fortunato, incaricato dal sovrano di relazionare sui vantaggi per la stipula di un nuovo trattato⁵⁸ con la Gran Bretagna, dove a proposito del commercio degli oli così si esprimeva: *“i dazi enormi imposti dall’Inghilterra sull’olio nostro non ne hanno impedito o diminuito lo spaccio sino all’ultima stilla; i prezzi di esso, ad onta dei dazi suddetti, sono accresciuti anziché menomati; il trasporto ne’ porti del Belgio, dell’Olanda, della Prussia e in altri si è fatto e si fa non più, come una volta, per lo mezzo dei bastimenti inglesi, ma de’ Nostrali. Donde ne consegue che le soperchierie dell’Inghilterra di niun danno a noi, sonosi tutte rovesciate a danno del suo tesoro, del suo commercio e delle sue manifatture; dell’uno privandole de’ dazi che avrebbe*

⁵⁶ Nel 1835 l’esportazione di oli napoletani, su un totale di 2.161,442 Staia napoletane, si era così distribuita:

Nizza	818,964
Trieste	685,349
Londra	121,942
Venezia	107,528
Pietroburgo	78,378
Malta	59,473
Marsiglia	53,259

Ciò confermava che gli oli napoletani venivano esportati nei porti franchi del Mediterraneo per poi raggiungere altri paesi, tra cui Gran Bretagna e Francia. (G. BURSOTTI, *Biblioteca del commercio*, cit., p.21).

⁵⁷ T.N.A. F.O. 70/126; 70/129; 70/132; 70/135.

⁵⁸ Ferdinando II istituiva una commissione di esperti col compito di valutare le proposte britanniche per la stipulazione di un nuovo trattato; La commissione era composta dal Presidente della Consulta Generale del Regno, Marchese di Pietracatella, da i Consultori Caropreso e Capone, dal Procuratore Generale della Corte dei Conti Giustino Fortunato, dagli Amministratori Generali dei Dazi indiretti Principe Dentice e Cav. De Liguori, dal Presidente del Tribunale del Commercio Maresca e dal Conte Ferdinando Lucchesi Palli dei Principi di Campofranco. Venivano inoltre richiesti i pareri del Presidente del Consiglio dei Ministri, del Direttore generale della Polizia Del Carretto, del Luogotenente generale di Sicilia Duca di Laurenzana e del Ministro degli Interni Santangelo (cit. in E. PONTIERI, *Il riformismo borbonico nella Sicilia del Sette e dell’Ottocento*, p.301).

*riscosso sull'olio nostro, se pareggiato a quello degli altri paesi; dell'altro scemando de' profitti del trasporto e togliendo alle ultime, o rendendo più raro e più costoso un potentissimo e necessarissimo soccorso cui invano si è tentato sinora di sovvenire con olio cavato da altri semi, ed al quale l'umano ingegno, per quanto siasi posto a tortura, non ha saputo ancora rinvenire alcun conveniente succedaneo*⁵⁹.

Per quanto la guerra dei dazi sugli oli napoletani sembrava tutta a favore delle Due Sicilie⁶⁰, non si può negare che la politica commerciale generale, tutta rivolta alla protezione della marina mercantile, ma a causa del ribasso dei prezzi agricoli nel mercato internazionale, e della nuova concorrenza⁶¹ proveniente dal bacino del Mediterraneo centro-orientale, mostrava l'inadeguatezza delle misure adottate dal Regno napoletano, e la conflittualità che ne aveva generato con tutte le nazioni⁶², isolando il paese dal consesso internazionale.

L'attenzione dei plenipotenziari sul commercio dell'olio d'oliva confermava l'importanza del prodotto nelle relazioni commerciali e diplomatiche tra i due paesi, ma nello stesso tempo si faceva sempre più pressante, da ambo le parti, l'esigenza di una revisione degli accordi commerciali.

La controversia sorta sul commercio dell'olio d'oliva napoletano si sarebbe conclusa solo dopo la stipula del nuovo trattato di commercio con la Gran Bretagna

⁵⁹ Relazione di Giustino Fortunato a Ferdinando II, ASN, Fondo Archivio Borbone, Ministero Finanze, f.1728. Sul parere espresso da Giustino Fortunato Pontieri dava un giudizio molto negativo; a suo dire il Pleni potenziario napoletano era ancora influenzato dalle teorie economiche settecentesche, fautore di un rigido mercantilismo in contrasto col nuovo sistema economico, al quale stavano aderendo tutti gli stati europei. Vedi E. PONTIERI, *Il riformismo borbonico nella Sicilia del Sette e dell'Ottocento*, cit., pp.310-323.

⁶⁰ Al Cav. Giustino Fortunato non sembra interessassero in questo frangente i ripieghi a cui era costretta la marina napoletana, ne le rappresaglie degli inglesi e dei francesi, ne lo infastidiva il sotterfugio di dover contrabbandare gli oli nel porto franco di Trieste per poterli immettere in Inghilterra, o di Nizza per immetterli in Francia. Vedi T. DEL CONTE, *La politica commerciale del Regno delle Due Sicilie dal 1815 al 1858*, cit., pp.129-137.

⁶¹ Oltre ai grani provenienti dal Mar Nero, nuove concorrenze si affermavano anche per l'olio d'oliva, con l'ingresso sul mercato internazionale di quelli provenienti dalla Spagna, dal Marocco, da Algeri, come anche in relazione alle nuove tecniche di estrazione, di quelli di semi, di grasce, di pesci. (M. DI GIANFRANCESCO, *Politica commerciale e scambi con l'estero nel Regno delle Due Sicilie*, Il Risorgimento, n.1, 1980, p.68).

⁶² Già molti economisti mercantilisti avevano sottolineato i rischi di una politica doganale altamente protezionistica che poteva generare rappresaglie e guerre, l'alterazione degli equilibri multilaterali nel commercio internazionale, la mancanza di una stimolante concorrenza nel mercato interno. Per le politiche mercantiliste vedi P. DEYON, *Il Mercantilismo*, Mursia, Torino, 1971.

del 1845⁶³, e la nuova stagione dei trattati con le altre potenze europee avviata dal Regno borbonico a partire dalla seconda metà degli anni Quaranta del XIX secolo⁶⁴.

La nuova fase politica era stata propiziata dal cambio di governo in Inghilterra con l'ascesa al potere di Robert Peel⁶⁵, paladino del libero scambio. La grande riforma del nuovo Primo Ministro Peel verso il liberismo economico⁶⁶, avrebbe determinato una nuova politica nei trattati commerciali, in cui si inseriva anche il Regno napoletano. L'abolizione delle Corn Laws⁶⁷ nel 1846, simbolo di quell'epoca, apriva ad una serie di accordi internazionali che ponevano le basi del libero commercio internazionale.

⁶³ E. PONTIERI, *Il riformismo borbonico nella Sicilia del Sette e dell'Ottocento*, cit., pp.281-348.

⁶⁴ Nel 1845 oltre ad aver stipulato il nuovo trattato di commercio con la Gran Bretagna sulla base del principio di reciprocità, analoghi trattati venivano stipulati con la Francia, la Russia, gli Stati Uniti, la Danimarca e il Regno di Sardegna, avviando la svolta liberista nella politica commerciale del Regno delle Due Sicilie. (M. DI GIANFRANCESCO, *Politica commerciale e scambi con l'estero nel Regno delle Due Sicilie*, cit., pp. 69-73).

⁶⁵ G. M. TREVELYAN, *Storia dell'Inghilterra nel secolo XIX*, cit., pp.351-370.

⁶⁶ L. BIANCHINI, *Della riforma doganale della Gran Bretagna dal 1842 al 1846*, Tipografia Lao, Palermo, 1846.

⁶⁷ La decisione del Primo Ministro Peel spaccava il suo partito e comprometteva la sua carriera, dal momento che seguiva a più di un decennio di intensi dibattiti politici, nel corso dei quali egli e i Tories si erano esposti come sostenitori e continuatori del sistema protezionistico. Per il dibattito e l'importanza dell'abolizione delle Corn Laws in Gran Bretagna vedi K. H. O'ROUNRKE e J. G. WILLIAMSON, *Globalizzazione e storia. L'evoluzione dell'economia atlantica nell'Ottocento*, Il Mulino, Bologna, 2005, pp.107-130.

- Valore delle importazioni di olio napoletano in Gran Bretagna⁶⁸.

Year	Official Value
1828	211,185
1829	/
1830	243,452
1831	276,281
1832	2,106
1833	115,236
1834	154,793
1835	16,461
1836	178,663
1837	68,443
1838	118,203
1839	/
1840	59,966
1841	36,825
1842	170,314
1843	701,731
1844	156,929
1845	146,935

⁶⁸ T.N.A. CUST 4 (23-40).