

STORIA ECONOMICA

ANNO XVII (2014) - n. 2



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); Giovanni Ceccarelli (Università di Parma); Daniela Ciccolella (CNR-Issm); Alida Clemente (Unicusano); 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

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; *e-mail:* 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 XVII (2014) - n. 2

LE RADICI DELLA STORIA ECONOMICA IN ITALIA.
LA COSTRUZIONE DI UN METODO
a cura di Luigi De Matteo, Alberto Guenzi e Paolo Pecorari

<i>Premessa</i> di Luigi De Matteo, Alberto Guenzi e Paolo Pecorari	p.	279
ALDO CARERA <i>Amintore Fanfani e la «storia delle azioni economiche»</i>	»	283
MARCO CATTINI <i>Dall'economico al sociale. Aldo De Maddalena per la storia di Milano e della Lombardia</i>	»	301
FRANCO CAZZOLA <i>Luigi Dal Pane. Tra storia sociale e storia economica</i>	»	319
ALBERTO COVA <i>Mario Romani: uno storico e la contemporaneità</i>	»	335
ENNIO DE SIMONE <i>Domenico Demarco: una scuola, un metodo</i>	»	355
FRANCO FRANCESCHI <i>Armando Saponi e la storia economica à part entière</i>	»	367
LUCIANA FRANGIONI <i>Federigo Melis e la storia economica medievale</i>	»	385
GAETANO SABATINI <i>L'attualità dell'opera di Luigi De Rosa</i>	»	401
GIAN MARIA VARANINI <i>Gino Luzzatto. Alle origini della storia economica italiana</i>	»	413
GIOVANNI VIGO <i>Carlo M. Cipolla. La storia economica e i suoi metodi</i>	»	427
GIOVANNI ZALIN <i>La sintesi tra fatti e idee in Gino Barbieri</i>	»	437

SOMMARIO

RECENSIONI E SCHEDE

- G.P.G. SCHARF, *Potere e società ad Arezzo nel XIII secolo (1214-1312)*, Fondazione Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo, Spoleto 2013 (M.P. Zanoboni) » 455
- F. GUIDI BRUSCOLI, *Bartolomeo Marchionni, «homem de grossa fazenda» (ca. 1450-1530). Un mercante fiorentino a Lisbona e l'impero portoghese*, Leo S. Olschki Editore, Firenze 2014 (Fabrizio Filioli Urani) » 459
- P. PECORARI, *Giuseppe Toniolo. Etica, cooperazione, economia*, Ecra, Roma 2014 (F. Dandolo) » 464
- P. CALCAGNO, *Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal Quattrocento alla Grande Guerra*, Città del silenzio edizioni, Novi Ligure 2013 (M. Astore) » 466
- L. PICCINNO, *I trasporti in Liguria all'inizio dell'Ottocento. Nuove dimensioni e modelli operativi*, FrancoAngeli, Milano 2013 (D. Casanova) » 469
- A. CAFARELLI, *Il leone ferito. Venezia, l'Adriatico e la navigazione subsidiata per le Indie e l'Estremo Oriente (1866-1914)*, Viella, Roma 2014 (F. Dandolo) » 473
- I Visconti di Modrone. Nobiltà e modernità a Milano (secoli XIX-XX)*, a cura di G. Fumi, Vita e Pensiero, Milano 2014 (M. Astore) » 475
- L. DE MATTEO, *Una «economia alle strette» nel Mediterraneo. Modelli di sviluppo, imprese e imprenditori a Napoli e nel Mezzogiorno nell'Ottocento*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli 2013 (F. Dandolo) » 478
- J.A. DAVIS, *Napoli e Napoleone. L'Italia meridionale e le rivoluzioni europee (1780-1860)*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2014 (D. Ciccolella) » 481
- A. TANTURRI, "L'arcano amore della sapienza". *Il sistema scolastico del Mezzogiorno dal Decennio alle soglie dell'Unità nazionale (1806-1861)*, Unicopli, Milano 2013 (F. Dandolo) » 484
- G. FARESE, P. SAVONA, *Il banchiere del mondo. Eugene R. Black e l'ascesa della cultura dello sviluppo in Italia*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2014 (S. Baietti) » 486
- E. GALANTI, R. D'AMBROSIO, A.V. GUCCIONE, *Storia della legislazione bancaria, finanziaria e assicurativa. Dall'Unità d'Italia al 2011*, Marsilio, Venezia 2012 (M. Astore) » 490

RECENSIONI E SCHEDE

G.P.G. SCHARF, *Potere e società ad Arezzo nel XIII secolo (1214-1312)*, Fondazione Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo, Spoleto 2013, pp. 676.

Quello che colpisce immediatamente aprendo questo volume è la capacità dell'Autore di coniugare la storia politico-istituzionale con quella economica, demografica, paesaggistica, delle istituzioni ecclesiastiche, del diritto e della cultura, offrendo così un quadro completo ed articolato della società aretina del XIII secolo, basato su una straordinaria quantità di fonti archivistiche (di cui ampie tavole riassuntive vengono riportate in appendice). Il saper fondere i vari ambiti di una stessa disciplina, e coniugare tra loro discipline diverse a complemento reciproco, denota una non comune apertura mentale e culturale, a tutto vantaggio delle conoscenze a cui si perviene. Una capacità – purtroppo – le cui valenze positive non sono sempre recepite dalla storiografia “ufficiale”, rivolta in genere a più ristretti ambiti di ricerca e propensa persino a considerare negativamente chi osi avventurarsi (cronologicamente o tematicamente) al di fuori del proprio settore disciplinare.

La fatica ultradecennale di Scharf si apre con un'introduzione storiografica relativa alla visione di Comune e Signoria, ovvero di città e contado, negli studi più recenti, seguita da una panoramica delle fonti aretine pervenute. L'Autore sottolinea in particolare l'esigenza di liberarsi dalle generalizzazioni e di considerare in primo luogo la peculiarità di ogni singola realtà urbana, sia che si ricerchi l'origine del comune e dei suoi ceti dirigenti, sia che si analizzi il rapporto tra nobiltà e «popolo» e tra città e contado, postulando la necessità di evitare il ricorso a modelli precostituiti che possono portare ad una visione distorta della realtà indagata. Un quadro più sfumato, anziché una netta contrapposizione tra città e contado, e un attento studio delle reti di relazione che univano uno spazio comunale composito ed articolato (dal quale non era esclusa neppure la signoria rurale, di basilare importanza nella creazione dei rapporti di potere e delle relazioni personali, anche in ambito cittadino e in ambito ecclesiastico), potranno rappresentare allora gli approcci più adatti a far emergere i singoli contesti nella loro poliedricità.

Il potere e i suoi meccanismi di creazione e di esercizio, tanto in ambito laico che, in larga misura, ecclesiastico, costituiscono la chiave interpretativa privilegiata dall'Autore nella ricostruzione della società aretina duecentesca, chiave atta a far emergere sotto ogni aspetto la peculiarità – sociale ed istituzionale, in un nesso inscindibile – della città di San Donato, non raffrontabile con altri modelli, e tanto meno con quello fiorentino. L'analisi dei meccanismi di esercizio del potere nelle sue principali forme consente infatti di appurare convergenze e identità fra i suoi detentori: da qui la necessità di esaminare il percorso di occupazione dello spazio urbano, per poi concentrare l'attenzione sui suoi protagonisti, fra i quali gli enti ecclesiastici rivestivano un ruolo primario, per appurare infine l'azione nel contado degli stessi soggetti. Soltanto allargando il discorso dalle istituzioni ai centri del potere e ai suoi modi di esercizio, la possibilità di fornire un'immagine di Arezzo più vicina alla realtà diventa concreta. A tal fine è necessario soffermarsi sui quadri materiali della vita cittadina, sul potere economico e su coloro che lo esercitavano, ma anche sul potere culturale: nella città esisteva infatti già nel '200 uno Studium importante, rivolto prevalentemente all'insegnamento del diritto, il cui probabile nesso con le istituzioni – i vescovi costituivano infatti delle vere figure di riferimento, tanto politico che culturale, per la città e per il suo contado – rappresenta un fecondo settore di indagine.

La prima parte del volume è dedicata dunque alla città nelle sue diverse articolazioni («il quadro urbano», «il comune», «gli enti ecclesiastici cittadini»), la seconda al contado («il quadro territoriale», «il controllo comunale e la presenza pubblica», «la presenza ecclesiastica», «la signoria», «il controllo dell'attività molitoria»). All'interno di questa struttura generale, l'Autore spazia sulle più diverse tematiche particolari. Per la città esamina la topografia, la demografia, i ruoli sociali nel loro collegamento col paesaggio urbano tramite le strutture materiali (come le torri) che ne esaltavano l'immagine, con la conseguente esigenza di una regolamentazione urbanistica adeguata; le attività economiche, il diritto e la cultura, per approfondire poi le vicende politico-istituzionali del Comune e dei suoi protagonisti, tra i quali occupavano un ruolo di tutto rilievo gli enti ecclesiastici cittadini (specialmente i Camaldolesi) e soprattutto i vescovi, in primo luogo, a metà '200, Guglielmino degli Ubertini (1248-1289, pietra miliare nella storia di Arezzo e nelle lotte tra Guelfi e Ghibellini nel periodo cruciale di Montaperti), il cui modello di potere si basava in ugual misura sulla signoria in ambito urbano e su quella nel territorio circostante.

Contado e città erano strettamente collegati proprio attraverso gli enti ecclesiastici e soprattutto attraverso la figura del vescovo: alla figura del presule facevano riferimento il contesto urbano e quello rurale, comune e ambizioni signorili, mire espansionistiche sul territorio e sui centri circostanti, rapporti con Firenze e con Siena, politica ambigua delle alleanze con Guelfi o Ghibellini. In nessun luogo come ad Arezzo e nel suo territorio la pre-

senza ecclesiastica impregnò così totalmente la vita stessa del comune cittadino: per tutto il '200, infatti, nonostante il ridimensionamento del loro ruolo pubblico, i vescovi aretini (e Guglielmino degli Ubertini in particolare, prefigurando la signoria vescovile di Guido Tarlati, negli anni '20 del '300) operarono una tenace difesa delle proprie prerogative di natura pubblica, perseguendo una costante politica di rivendicazioni e di intromissione nella vita politica della città e del suo contado. Anche se la dignità comitale nel XIII secolo era ormai venuta meno, i vescovi aretini mantennero tuttavia il controllo su un insieme di prerogative signorili di notevole rilievo (diritto di battere moneta, pesatura delle merci, pedaggi vari, diritto di nomina dei notai), sia in città sia, soprattutto, nel territorio. La valenza politica del presule si esplicava poi anche nei confronti dell'espansione del comune sul contado.

Il vescovo Guglielmino fu anche il principale promotore dello sviluppo urbanistico duecentesco: per sua volontà venne iniziata, nel 1278, la cattedrale nuova, posta in uno dei punti cardine dello spazio urbano, che sostituiva la precedente, situata invece al di fuori della cinta muraria, venendo così ad esaltare, anche dal punto di vista simbolico, la centralità della Chiesa aretina. E ancora Guglielmino volle la costruzione del palazzo vescovile.

Uno dei molti aspetti che vengono approfonditi nel volume è il contesto economico, sul quale le notizie e gli studi, soprattutto per il '200, sono alquanto scarsi; una carenza – tra l'altro – su cui pesa ancora la tesi di Melis che vedeva nella Toscana, già nel XIII secolo, un sistema economico integrato con una marcata egemonia di Firenze, cui faceva da unico contraltare Pisa, in quanto sbocco al mare obbligato. Per Arezzo l'immagine tradizionale di un'economia di sussistenza, pur confutata per il XIV ed il XV secolo dalle indagini documentarie più recenti, rimane sostanzialmente valida per il XII secolo, secondo il quadro datone da Delumeau. Mentre per il '200 – sottolinea l'Autore –, nonostante la scarsità delle fonti, si può affermare che l'economia aretina, prevalentemente agricola, ebbe un certo sviluppo, sebbene minore rispetto a centri come Firenze, Pisa e Siena. Tuttavia, più che con Firenze e con gli altri centri della Toscana, il caso di Arezzo va raffrontato con le città Umbro-Marchigiane che con l'alta Val Tiberina avevano continui contatti commerciali.

Il settore tessile, il commercio del denaro e la coltivazione del guado rappresentarono le principali attività aretine duecentesche. Il commercio del denaro, che dalle fonti emerge come la «vera industria» aretina, non era effettuato attraverso grandi banchi di dimensioni paragonabili a quelli senesi, ma era costituito piuttosto da un'attività a larghissima diffusione, praticata a tutti i livelli sociali, con prestiti prevalentemente al consumo, sia in città che nel contado. Non si trattava però solo di questo: gli elevatissimi crediti erogati al comune di Perugia (circa 50.000 fiorini nell'arco di 7 anni), autorizzano a pensare che anche ad Arezzo nel '200 esistesse la grande banca, sia pure a livelli non paragonabili a quelli di Siena e Firenze. Un doppio circuito del credito, dunque, da un lato il piccolo prestito al consumo, dall'altro la grande

finanza dei banchieri di professione, interessati a speculazioni di ampia portata.

L'artigianato comprendeva un po' tutti i mestieri tipici di una città medievale (dal cordaio al fabbro, al fonditore, al calzolaio), con una prevalenza del tessile: lana, lino, cotone e, all'inizio del '300, anche seta. Per quel che riguarda la tipologia dei prodotti, vanno sicuramente segnalate alcune vendite di "panno di Milano" e di "panno di Milano di Arezzo": si trattava probabilmente della produzione locale di manufatti di elevato standard qualitativo, ad imitazione di quelli di Milano. L'attività laniera era esercitata in città in tutte le sue fasi, compresa la tintura, e coinvolgeva la società a tutti i livelli, includendo anche le donne. Degno di menzione il caso di due "socie" che, all'inizio del '300, presero in affitto un telaio di valore elevato, corredato di accessori, ad un alto canone mensile, fatto che lascia chiaramente intuire una produzione non ad uso domestico, ma rivolta al mercato.

Tra le altre attività sono da segnalare la produzione libraria – nella quale pure si esercitavano donne (1272) pronte a indebitarsi per intraprendere il lavoro – e dei bicchieri – quest'ultima incentivata dal Comune nel 1307. Tra le 27 società superstiti nel notarile aretino duecentesco ne figurano una per il commercio delle cenere, quattro per la calzoleria, due, rispettivamente, per la triturazione ed il commercio del guado, due per l'arte della lana, due per il cotone, oltre ad altre per il commercio di panni lana, grano, pelli, bestiame. Il loro valore era piuttosto basso (dai 50 ai 200 fiorini), ad eccezione di una dedita forse al commercio di tessuti particolarmente preziosi dai porti adriatici verso la Grecia, che raggiungeva i 1.250 fiorini. Per quanto riguarda la manodopera, all'inizio del '300 si dovette probabilmente verificare una divaricazione dei compensi tra lavoro salariato in genere e lavoro specializzato.

La produzione tessile doveva soddisfare un mercato eminentemente urbano ma, per materie prime come la lana, era rivolta anche all'esportazione: per l'anno 1266 è documentato un flusso di prodotti verso Perugia e Bologna. Non trascurabili neppure i rapporti commerciali con Firenze, soprattutto all'inizio del '300: fra il 1318 e il 1322 operava ad Arezzo la compagnia di Francesco del Bene, in contatto con quella dei Camaiani; entrambe facevano affluire panni francesi e fiamminghi nella città di San Donato. Negli anni successivi Arezzo e il suo contado divennero sempre più importanti per l'approvvigionamento granario di Firenze, e la collaborazione tra i mercanti delle due città si intensificò, realizzando probabilmente – ma solo in questo periodo – quell'integrazione degli spazi economici di cui parla Epstein. Un altro elemento di rilievo concernente l'economia duecentesca è quello dei notevoli contatti con Genova, dove gli aretini erano impegnati nella vendita del guado, nella tintura (5 botteghe aretine nella città della lanterna) e nello smercio di panni "lombardi", cioè probabilmente di panni aretini ad imitazione di quelli milanesi. Persino nella colonia genovese di Pera, nel 1281, sono documentati due aretini, e qualche presenza se ne rintraccia anche nel meridione.

In sintesi, l'impressione generale è che gli aretini operassero un po' dovunque e in tutti i settori minori dell'economia tardo-medievale, ma sempre in posizione defilata, come al seguito delle più nutrite colonie di toscani e lombardi che si muovevano nello spazio economico mediterraneo.

Anche nell'ambito della cultura, come accennato, Arezzo seppe distinguersi. La letteratura aretina duecentesca ebbe un suo notevole esponente in Guittone d'Arezzo. Quanto allo Studium, attivo già prima del 1215, esso non fu, come tradizionalmente ritenuto, il frutto del trasferimento di un gruppo di studenti bolognesi, ma rappresentò piuttosto il prodotto di un fertile ambiente locale, che vedeva nella figura, politica e culturale, del vescovo il suo punto di riferimento. La sua esistenza ebbe ripercussioni tanto dal punto di vista economico (studenti forestieri, libri) che da quello politico: i professori di diritto aretini furono infatti i principali consulenti del Comune in questioni dalle delicate implicazioni politiche, e con le loro sentenze, in genere a lei favorevoli, la città si affermò come centro di produzione della giurisprudenza. Altro effetto sull'organismo comunale: i giuristi dello Studium poterono influenzare in vari modi le redazioni statutarie duecentesche.

Il diretto coinvolgimento delle corporazioni nella gestione del comune a partire dal 1285 rappresentò una vera rottura con la tradizione politica precedente, un sistema alternativo che non cercò compromessi con quanti avevano detenuto il potere fino ad allora: la debolezza di tale regime può essere vista come la causa della caduta del regime popolare e artigiano nel 1287.

I numerosi mulini da grano, gualchiere e frantoi (a volte si trattava di impianti polifunzionali), esistenti nel contado di Arezzo, di proprietà soprattutto del vescovo e degli enti ecclesiastici, e in qualche caso del comune, pur importanti dal punto di vista economico, vennero utilizzati dai presuli soprattutto come elemento di pressione bannale, facendo leva sull'aspetto signorile della loro detenzione per accentuare il legame che li univa alle comunità soggette.

In conclusione: «il controllo sugli uomini, da un punto di vista soprattutto militare e giurisdizionale – rileva Scharf – fu la vera materia del contendere nella società aretina del XIII secolo, anche se qualche indizio di un tentativo di creare uno spazio economico, almeno limitatamente ad alcune produzioni, va tenuto presente».

MARIA PAOLA ZANOBONI

F. GUIDI BRUSCOLI, *Bartolomeo Marchionni, «homem de grossa fazenda» (ca. 1450-1530). Un mercante fiorentino a Lisbona e l'impero portoghese*, Leo S. Olschki Editore, Firenze 2014, pp. 274.

La mancanza di uno studio esaustivo dedicato a Bartolomeo Marchionni, mercante originario di Firenze e attivo tra XV e XVI secolo prevalentemente a Lisbona e nell'impero portoghese, del quale già si erano interessati Fede-

rigo Melis e Virginia Rau, ha spinto Francesco Guidi Bruscoli a coprire questa lacuna storiografica realizzando una monografia di ampio respiro su di una figura emblematica della grande stagione della finanza fiorentina del Rinascimento. Come traspare sin dal titolo del volume, che ne reca in forma dubitativa le date di nascita e di morte, assai scarse sono le fonti dirette su Bartolomeo Marchionni, anche a causa delle catastrofi naturali, tra cui il terremoto del 1755, che hanno disperso i documenti precedenti il XVI secolo conservati a Lisbona. Per quanto riguarda i primi anni della vita di Marchionni, Guidi Bruscoli si è basato sulle fonti catastali fiorentine e sui libri contabili dei Cambini – azienda della quale Bartolomeo fu dipendente a Firenze e corrispondente a Lisbona – conservati presso il fondo *Estranei* dell'Archivio dell'Ospedale degli Innocenti di Firenze. Quando nel 1482 il Banco fallì, Marchionni si trovava da oltre dieci anni a Lisbona, dove aveva stabilito una solida base commerciale; di qui continuò a mantenere stretti legami con Firenze, senza tuttavia avere mai una propria sede commerciale nella madrepatria. Di conseguenza, a partire dal fallimento del Banco Cambini, la documentazione fiorentina inerente direttamente Bartolomeo Marchionni tende a rarefarsi; questa lacuna viene parzialmente colmata dal reperimento di documenti (proposti in appendice) conservati presso altri archivi italiani. L'Autore incontra altre tracce dell'attività di Bartolomeo Marchionni nei libri contabili di altre compagnie fiorentine, come i Gondi, i Pitti-Antinori, i Salviati, che dalle loro sedi di Lione e, nel caso dei Capponi, di Firenze, stringevano affari con Lisbona. Sulla stessa attività l'Arquivo Nacional da Torre do Tombo di Lisbona conserva diversi documenti inerenti il mercante fiorentino.

Nel primo capitolo del volume viene ricostruita la biografia di Marchionni, a partire dall'incerto anno di nascita, datato tra il 1449 e il 1450. Dal 1466 Bartolomeo, che in precedenza aveva forse lavorato nella bottega di famiglia (suo padre possedeva una bottega da speziale, poi passata allo zio Francesco di Marchionne), entrò alle dipendenze dei Cambini, illustre famiglia di mercanti-banchieri fiorentini. Il salario di Bartolomeo crebbe dagli iniziali 15 fiorini di suggello l'anno nel 1466-1467 a 20 fiorini l'anno nel 1468, segno della fiducia che i Cambini riponevano nel giovane fiorentino, fiducia confermata nel 1469 dalla proposta di trasferirsi come corrispondente del banco a Lisbona. L'Autore approfondisce l'attività del Marchionni nella capitale lusitana, sottolineando i legami che lo collegavano ad altri uomini d'affari, come Giovanni di Bernardo Guidetti e Piero di Giuliano Ghinetti, anch'essi attivi in Portogallo. Nel 1482 venne aperta dal Tribunale della Mercanzia di Firenze la procedura di fallimento del banco Cambini e, con un debito pari a 6.500 fiorini che impendeva anche sulla sua testa, Marchionni fu ben felice di ricevere, il 12 luglio 1482, la *carta de naturalizado*, con la quale il re Giovanni II fece di lui un suddito portoghese, ponendolo al riparo da possibili controversie giudiziarie. Tuttavia, sebbene il centro della sua attività d'affari fosse Lisbona, Marchionni aveva intessuto solidi rapporti anche con la Spagna, ottenendo il 10 luglio 1480, insieme ai suoi soci, i fratelli Berardi, una

lettera di protezione che gli permetteva di commerciare liberamente merci e schiavi nei regni di Castiglia ed Aragona. Guidi Bruscoli sottolinea come a partire dall'ottenimento della *carta de naturalizado* il percorso professionale di Bartolomeo conobbe una forte accelerazione: come banchiere a più riprese finanziò le spese di guerra e le spedizioni commerciali in Asia della Corona portoghese.

L'Autore, che prende in considerazione altri aspetti della vita del mercante come gli scambi culturali con Firenze e legami di natura affettiva, corregge l'indicazione dell'anno di morte che Federigo Melis riteneva antecedente il 1523. Marchionni era ancora in vita dopo il 1526, quando gli fu affidata la tutela della nipote Elena Corbinelli.

Nel secondo capitolo vengono delineati i profili dei mercanti con cui Marchionni strinse legami di collaborazione. A Lisbona la comunità dei fiorentini residenti in città era abbastanza ridotta e Bartolomeo probabilmente conosceva buona parte, se non tutti, i suoi membri. L'Autore delinea dunque le biografie di questi personaggi, a partire da Leonardo Nardi, stretto collaboratore di Marchionni, accreditato nel contesto locale, tant'è che lo stesso Alfonso de Albuquerque, governatore dell'India, ne raccomandava i servizi al re. Guidi Bruscoli, appoggiandosi a una robusta documentazione d'archivio, ricostruisce le biografie di altri uomini d'affari fiorentini attivi in area portoghese: Benedetto e Giovanni Morelli, Fermam Vinet, Giovanni Buonagrazia, Iacopo Buonguglielmi, Antonio e Tommaso Del Maestro, Bartolomeo Della Valle, Francesco Corbinelli, *feitor* di Goa, al quale sono stati dedicati importanti lavori da Virginia Rau e Marco Spallanzani. Ma Bartolomeo Marchionni sviluppa intensi rapporti di collaborazione anche con operatori genovesi.

L'Autore prosegue con lo sguardo rivolto prima alle isole atlantiche, in particolare le Azzorre e Madeira, dove Marchionni estese i propri affari nel commercio degli schiavi, dei «grani del Paradiso» e dello zucchero, poi alla Spagna, dove il mercante fiorentino si avvale della collaborazione dei Bernardi a Siviglia e di Cesare Barzi a Valenza. Il secondo capitolo si conclude trattando dei rapporti che Marchionni intratteneva a Venezia con Matteo Cini e dei legami stretti presso le importanti piazze finanziarie di Lione e Bruges.

La seconda parte del libro si apre con un capitolo dedicato al commercio europeo e alle relazioni che lo legavano al mondo atlantico. L'Autore analizza la ricca documentazione contabile della compagnia Cambini, conservata presso l'Archivio dell'Ospedale degli Innocenti di Firenze: i numerosi conti intestati a Marchionni per gli anni '70 del XV secolo documentano ampiamente la gamma delle merci commerciate da Bartolomeo. Il mercante fiorentino favorì la piazza di Lisbona come mercato di destinazione di oggetti d'arte, manufatti preziosi e altri beni di produzione straniera. La varietà merceologica era piuttosto ampia e i suoi affari si estendevano anche ad operazioni di compravendita di salnitro e di tessuti, come i fustagni lom-

bardi e le tele d'Olanda, per i quali i Cambini erano molto attivi a Lisbona. I damaschi, i damaschini, i rasi, i velluti, i broccati e i taffetà importati da Marchionni andavano a soddisfare la domanda delle *élites* aristocratiche ed ecclesiastiche di Portogallo. Lisbona si caratterizzava anche come mercato esportatore e, già ben prima dell'arrivo di Bartolomeo nella capitale lusitana, i Cambini importavano in Toscana, tramite i loro corrispondenti, ingenti partite di cuoio portoghese. Altri prodotti provenienti dal Portogallo erano il pesce conservato e il sale, che proveniva dalla zona di Setúbal.

Nel momento in cui Marchionni giunse a Lisbona, il Portogallo aveva ripreso l'esplorazione della costa africana, dopo la pausa seguita alla morte di Enrico il Navigatore. Sin dal 1475 Bartolomeo aveva ricevuto da re Alfonso V una *carta de protecção* che gli permetteva, tra le altre cose, di importare oro e argento. Marchionni fu particolarmente attivo nel commercio dei «grani del Paradiso», nell'importazione dei tessuti provenienti dal Nord Africa, nella compravendita dei coloranti provenienti dalle isole atlantiche e nel commercio dello zucchero di Madeira, che riesportava in molte zone d'Europa, prime fra tutte le Fiandre e Venezia.

Marchionni, finanziatore della spedizione di Cabral alla scoperta delle coste occidentali del Sudamerica, si interessò anche degli scambi commerciali coi territori appena scoperti del Brasile. In particolare sembra che abbia partecipato con mercanti ebrei guidati da Fernão de Noronha alla società per la gestione dell'arrendamento per l'importazione della pianta colorante pau-brasil (verzino). Guidi Bruscoli conclude il capitolo descrivendo il viaggio della nave Bretoa verso il Brasile, la cui documentazione è conservata presso l'Arquivo Nacional do Torre do Tombo. L'Autore, oltre a ripercorre le diverse tappe che portarono la nave ad approdare lungo le coste brasiliane, sottolinea il ruolo avuto da Marchionni nell'armamento e nel carico di merci, come animali esotici e schiavi, che al ritorno in Europa la Bretoa trasportava.

Il quarto capitolo è dedicato al commercio degli schiavi e alla loro importazione dall'Africa, attraverso l'intermediazione del Portogallo, verso l'Europa occidentale. Nel 1479 il Trattato di Alcáçovas sancì il monopolio dei portoghesi nei territori posti a sud di Capo Bojador e i re cattolici si impegnarono allo stesso tempo a non interferire nel commercio africano in cambio del riconoscimento del proprio dominio sulle Canarie. Bartolomeo Marchionni era attivo in questo commercio: dai conti degli eredi di João do Porto, *almoxarife* della *Casa dos Escravos*, si ottengono dati importanti sia sul complesso delle importazioni degli schiavi a Lisbona tra il 1486 e il 1493, sia su quanti ne importò Marchionni. Le cifre esatte, come sottolinea l'Autore, non è del tutto chiara ma è lo stesso molto interessante l'analisi che emerge dallo studio dell'appalto, presumibilmente di sette anni, che Bartolomeo ottenne per questo commercio. Ad ogni modo il coinvolgimento di Marchionni nel traffico degli schiavi non si limitava alla tratta tra le coste africane o quelle del Brasile e Lisbona, ma si estendeva anche al resto del

continente europeo. Già nel 1482 Marchionni e Giovanni di Corrado Berardi inviarono a Valencia, al connazionale Giovanni Del Vigna, cento schiavi neri.

L'altro grande centro di commercio di schiavi africani in Europa era Siviglia, dove nel 1565 la percentuale di schiavi sul totale della popolazione era superiore al 7%. Qui erano particolarmente attivi i Berardi, che, come già ricordato, avevano con Marchionni un rapporto molto stretto; in questo contesto, Bartolomeo e i due Berardi, Giovanni di Corrado e Giannotto di Lorenzo, nel 1486 ottennero dai re cattolici un salvacondotto che li autorizzava a commerciare mercanzie varie, tra cui appunto gli schiavi, in tutti i territori delle Corone di Castiglia e di Aragona. Inoltre, Isabella e Ferdinando si impegnarono a proteggere sul territorio dei propri regni i tre fiorentini in caso di azioni giudiziarie per debiti promosse sia in Portogallo che a Firenze. L'ultimo paragrafo è dedicato al commercio degli schiavi africani sul mercato fiorentino, che andò aumentando dopo la conquista ottomana di Costantinopoli del 1453 e di Caffa del 1475, poiché da quel momento diminuì l'afflusso di schiavi levantini verso l'Europa a favore appunto di quelli africani o provenienti dalla costa dalmata.

Il quinto e ultimo capitolo del volume è dedicato ai viaggi verso l'Asia e al commercio delle spezie. Marchionni partecipò con estrema regolarità all'allestimento delle prime *armadas* dirette in Oriente, una regolarità che difficilmente trova eguali in altri mercanti. Nel corso del tempo Bartolomeo, in effetti, possedette una o più navi, chiamate *Anunziata* o *Anunciada*, utilizzate per i viaggi oceanici da lui cofinanziati: un'*Annunziata* o *Santa Maria Annunziata* faceva ad esempio parte della flotta di Albuquerque che toccò Cochin, Goa e la Malacca. Come più sopra ho chiarito, la presenza di Marchionni è attestata anche nel viaggio di Pedro Álvares Cabral del 1500, quando il fiorentino finanziò la spedizione ed armò la sua *Annunziata*, che rientrò a Lisbona nel giugno 1501 carica di spezie quali pepe, cannella, lacca e benzoino. Ma già prima del ritorno di Cabral il re portoghese fece armare un'altra flotta per il viaggio di João da Nova e anche in questo caso una delle quattro navi salpate al suo comando venne armata da Marchionni. Dato il grande successo di Cabral, il re decise nel 1502 di allestire una nuova flotta ben maggiore rispetto a quella di da Nova. Il comando di questa nuova spedizione venne affidato a Vasco da Gama e Bartolomeo risulta tra gli armatori e finanziatori dell'impresa.

Nella seconda parte del capitolo l'Autore si sofferma maggiormente sulle spezie asiatiche che venivano commerciate in Europa e sulle regole relative al loro acquisto in Oriente, al trasporto e alla vendita a Lisbona. I mercanti avevano bisogno dell'autorizzazione reale per poter operare in questo tipo di commercio senza vincoli sulla qualità e quantità delle merci. Guidi Bruscoli, con l'ausilio di tabelle, ci mostra ad esempio i contratti che Marchionni stipulò con la *Casa da Índia* per l'acquisto delle spezie nel periodo 1504-1505 e 1507-1510 e indica appunto di quali spezie si trattasse: pepe, cannella,

chiodi di garofano. L'ultimo paragrafo è infine dedicato alla riesportazione delle merci orientali verso i mercati europei e agli snodi commerciali nel vecchio continente, quali le Fiandre e più precisamente Bruges, essenziali per il traffico dei prodotti provenienti dai territori extra-europei.

L'Autore conclude il volume con una ricca appendice contenente 19 documenti di archivi italiani, portoghesi e spagnoli, alcuni di essi già noti, altri pubblicati per la prima volta. Ordinati cronologicamente, i documenti permettono al lettore di ripercorrere le tappe dell'attività di Marchionni, a partire dal privilegio concesso da Alfonso V nel 1475 al mercante fiorentino per commerciare come se fosse un suddito portoghese. Come ben sottolinea l'Autore nelle conclusioni del volume, Marchionni fu un personaggio poliedrico, un tipico mercante del Rinascimento, in grado di favorire scambi artistici e culturali tra Italia e Portogallo, come di commerciare schiavi africani a Lisbona e nel resto dell'Europa: dunque una figura centrale all'interno del processo di costruzione e consolidamento dell'impero portoghese.

FABRIZIO FILIOLI URANIO

P. PECORARI, *Giuseppe Toniolo. Etica, cooperazione, economia*, Ecra, Roma 2014, pp. 216.

Si è immersi in una fase storica in cui l'economia nazionale versa in palese difficoltà. I modelli di sviluppo esclusivamente incentrati sul liberismo e sul mercato concorrenziale perfetto si mostrano incapaci di prevenire le crisi, anzi, sotto vari aspetti ne accentuano i tratti più negativi. Il radicalismo smithiano non ammette correttivi agli squilibri e, in questo contesto, si torna a riflettere sulla legittimità teorica e sulla necessità politica dell'azione dello Stato, sebbene manchino idee chiare sulle modalità e i tempi in cui l'intervento pubblico dovrebbe manifestarsi. Si diffonde uno smarrimento generale di fronte ai paradigmi economici che vanno dissolvendosi senza che all'orizzonte compaiano alternative solide e credibili. La lezione di Giuseppe Toniolo, autorevolmente rivisitata da Paolo Pecorari, offre in proposito molti elementi di riflessione.

Nel volume si pubblicano nove contributi, che arricchiscono il patrimonio complessivo di conoscenze sull'economista cattolico. Già nel profilo biografico posto in apertura di libro, Pecorari mette a fuoco in modo nuovo le componenti entro cui si sintetizza la complessa vicenda intellettuale di Toniolo. In particolare, sono ristiudati gli stretti contatti con la prima Scuola storica tedesca dell'economia e, successivamente, con il mondo accademico franco-belga, esperienze che si armonizzano con l'esigenza del Toniolo di ricercare nella storia i segni della forza misteriosa e vivificante della religione, segni che lo sospingono a delineare una via cristiana alternativa al liberalismo e al socialismo. Questa posizione lo contrappone all'Opera dei Con-

gressi di segno paganuzziano, soprattutto sulla questione della democrazia cristiana, la quale, nelle intenzioni di Toniolo, non si identifica con alcuna forma di governo, ponendo essa alla sua base il perseguimento del bene comune e la giustizia distributiva, la difesa dei diritti e la consapevolezza dei doveri. In questa prospettiva, ben si comprende come Toniolo non credesse nella «smithiana coincidenza tra interessi economici individuali e interessi economici collettivi per mezzo della *mano invisibile*» (p. 33), ritenendo invece che la società fosse un corpo organico da sottrarre alle logiche esclusive dell'utilitarismo. Ne consegue, come dimostra il secondo saggio, che il solidarismo è decisivo nello sviluppo della cooperazione, la quale, nel caso delle casse rurali, consente l'accesso al credito a soggetti che ne sarebbero altrimenti esclusi. Affiora così una visione valoriale in cui Toniolo manifesta «un sentire collaborativo che non resta formulazione astratta» (p. 38), ma si traduce in fattiva istanza etica.

La sfiducia di Toniolo nel modello liberista adottato dall'Italia all'indomani del processo unitario è il tema del terzo saggio. Anche in questo caso è chiara l'influenza della Scuola storica tedesca, integrata dal magistero di Angelo Messedaglia, del cui pensiero Luigi Luzzatti e Giuseppe Toniolo costituiscono una sorta di "cinghia di trasmissione" rispetto alla Scuola lombardo-veneta. In Toniolo, tuttavia, si riscontra una maggiore accentuazione del ruolo suppletivo dello Stato, che assume funzioni di sussidiarietà rispetto alle carenze dell'iniziativa dei singoli. Il sostegno all'azione dello Stato deve esprimersi entro due determinati ambiti: gli investimenti per beni di pubblica utilità e la componente della spesa pubblica per trasferimento. L'intento, tutt'altro che in conflitto con l'economia di mercato, muove dall'esigenza di disciplinare le forme di concorrenza, superando le logiche particolaristiche e gli interessi precostituiti. Di qui l'esigenza di adoperarsi per equilibrati rapporti di convivenza in una società destinata a evolversi in forme più complesse. Ed è questo l'argomento affrontato nel quarto saggio, che indaga sull'etica della piccola impresa, in merito alla quale Toniolo mostra una spiccata disponibilità a cogliere i segni del cambiamento e una non comune capacità di "seguire" il mercato.

Questi orientamenti non sono frutto di scelte casuali o di matrice utilitaristica, ma ancora una volta si radicano nel tessuto morale e sociale di cui è fatta la classe produttiva che ne è espressione. Basterebbe leggere queste pagine per capire quanto la categoria storiografica incentrata sulla dimensione aziendale piccolo/grande quale discriminante del progresso della trama imprenditoriale non abbia senso. Di certo, Toniolo è consapevole di una simile visione, perché fa della storia uno strumento di analisi indispensabile e propedeutico per la conoscenza delle scienze sociali. Argomento affrontato nel quinto saggio, in cui si avverte il respiro europeo di cui è fatta la cultura dell'economista veneto. In particolare, la storia intesa come globalità dei processi è decisiva nel definire l'idea di modernità, non come superamento in un clima di perenne conflittualità rispetto al passato, quanto piuttosto come

un lungo itinerario «dove il nuovo fa tutt'uno con il valore e il progresso tende a inverarsi in un sempre diverso e rinnovato sviluppo lineare» (p. 65).

La modernità è peraltro il tema centrale dei due saggi successivi: nel primo affiora come dal confronto fra Giuseppe Toniolo e Georg Ratzinger la criticità delle rispettive dottrine economiche dipenda non tanto dall'analisi, quanto piuttosto dai presupposti filosofici, che, per entrambi, sono quelli del tomismo e del neotomismo; nel secondo, si illustra che per Toniolo il modernismo è da intendere come «una sorta di risorgerza carsica di antichi e recenti smarrimenti dello spirito umano, il segno distintivo del disordine sociale contemporaneo» (pp. 96-97).

Gli ultimi due contributi del volume si soffermano sull'eredità del pensiero di Toniolo in Alcide De Gasperi e in Gino Barbieri. In De Gasperi, le influenze tonioliane si riscontrano soprattutto nel *Programma della Democrazia cristiana*, spiccatamente in materia di libertà personale e privata, di funzionamento del mercato, di formazioni sociali intermedie, di primato del lavoro; in Barbieri, l'attenzione verte sulla centralità della persona e sulla relatività del fatto economico, illustrandone la natura contingente e non sottovalutando la dimensione metaeconomica delle scelte che si compiono. Nel complesso, l'attualità di Toniolo emerge in modo convincente e nitido, specie per ciò che attiene al rapporto tra etica ed economia, non astrattamente teorizzato, ma storicamente considerato, il che rende auspicabile un'ampia circolazione di questo denso e ben documentato volume.

FRANCESCO DANDOLO

P. CALCAGNO, *Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal Quattrocento alla Grande Guerra*, Città del silenzio edizioni, Novi Ligure 2013, pp. 568.

È un documentato affresco dello sviluppo economico di Savona dal Quattrocento alla prima guerra mondiale quello che Paolo Calcagno fornisce nel suo *Savona, porto di Piemonte*, un lavoro nel quale vengono prese in esame le dinamiche dell'economia savonese nel lungo periodo, evidenziandone elementi di continuità e discontinuità.

Il volume si articola in sette densi capitoli e il filo rosso che accompagna il lettore nello scorrere delle pagine è il legame della città con il suo retroterra, da cui discende la scelta del titolo: Savona porto *di* Piemonte e non *del* Piemonte, in quanto per lungo tempo (almeno fino all'inizio dell'età industriale) l'area gravitante sul porto savonese è stata circoscritta solamente a una parte del Piemonte, quella sud-occidentale.

Punto di partenza è il Quattrocento, ritenuto un "secolo d'oro" per Savona in quanto la città risulta pienamente inserita nel grande circuito economico internazionale dell'epoca (cap. I). Polo "minore" rispetto a Genova

e agli altri grandi porti coevi, Savona deve il suo *exploit* quattrocentesco alla scelta strategica – o, sotto altro punto di vista, alla decisione obbligata – di inserirsi nell'orbita politica, economica e commerciale della Superba. Come sottolineato a più riprese dall'Autore nel corso del lavoro, la città nel basso medioevo non è una libera Repubblica, ma, attraverso pattuizioni di carattere privatistico, si pone sotto la protezione di Genova, riconoscendone la potestà giurisdizionale e tributaria. È per questa via che i savonesi in giro per il mondo vengono trattati alla stregua dei genovesi e possono partecipare in maniera significativa ai traffici che si svolgono lungo la cosiddetta “rotta di Ponente” per il trasporto di materie prime dalle isole greche alle Fiandre e all'Inghilterra. In particolare, Savona attiva un lucroso commercio del guado (un colorante vegetale utilizzato come materia tintoria per ottenere il blu), che arriva al porto della città dall'entroterra piemontese e viene poi imbarcato per il nord Europa. Dunque, il rapporto con la dominante è non solo sinonimo di rivalità e contrapposizione, ma anche di interdipendenza e di vantaggio reciproco.

Il passaggio definitivo sotto il dominio di Genova avviene nel 1528, attraverso la demolizione dei moli e il riempimento del bacino portuale savonese. Alle conseguenze sull'economia della città è dedicato il secondo capitolo, che fornisce un apporto significativo rispetto alla storiografia sul tema, piuttosto scarsa e perlopiù arroccata a un giudizio inappellabile (talvolta pregiudiziale) di totale decadenza di Savona dopo quel fatidico anno. L'Autore, invece, ponendosi sulla scia di un lavoro di Giovanni Assereto (*La città fedelissima. Savona e il governo genovese tra XVI e XVIII secolo*, Savona 2007), mette in discussione la *vulgata* tradizionale sotto un duplice profilo, istituzionale ed economico. Quanto al primo, il 1528 non avrebbe rappresentato un punto di rottura, mancando già Savona di autonomia rispetto a Genova. Dal punto di vista economico può valere un discorso in parte analogo. Infatti, pur non negando il duro colpo causato dalla mutilazione infrastrutturale che la città subisce, non va dimenticata la presenza di alcuni fattori critici che esulano dal dominio genovese, tra cui *in primis* lo spostamento del baricentro economico dal Sud al Nord dell'Europa e la preferenza della rendita all'investimento. È con tutto questo che Savona deve fare i conti e ciò le impone di ritagliarsi nuove funzioni economiche, che si sostanziano soprattutto in una riconversione artigianale, forse meno redditizia dei grandi traffici quattrocenteschi, ma capace di accentuare la vocazione manifatturiera della città e di rafforzarne i rapporti commerciali con pochi ma strategici *partner* commerciali, tra cui spicca l'entroterra piemontese.

Il rapporto ambivalente con Genova trova conferma nella seconda metà del XVII secolo, quando si apre una «stagione della collaborazione» tra Genova e il proprio Dominio. Risale a quegli anni l'adozione di agevolazioni doganali genovesi a sostegno dell'economia di Savona per le spedizioni commerciali da e verso il Piemonte e il Monferrato, analizzate dall'Autore nel terzo capitolo. Per la Repubblica non si tratta di misure disinteressate; i prov-

vedimenti mirano a raggiungere una nuova integrazione economica del proprio territorio, creando le condizioni affinché il Dominio torni a riallacciare – anche per mezzo di particolari concessioni – uno stretto legame con il porto di Genova, che nei piani deve diventare il terminale obbligato di tutto il commercio ligure. Gli effetti di tali agevolazioni sull'economia savonese sono però assai limitati: la città è ancora lontana dal tornare a essere un vero emporio mediterraneo e nei difficili anni della crisi del Seicento accentua ancor di più la propria vocazione manifatturiera, «mentre si produce uno scollamento definitivo fra un solidissimo ceto mercantile proiettato ancora sul porto e il gruppo dei maggiori che controllano l'amministrazione locale, maneggiano a loro piacimento le casse comunali e hanno ormai voltato i loro interessi verso la terra» (p. 262).

La ricostruzione della storia economica della città prosegue analizzando il Settecento (cap. IV), secolo generalmente considerato «infausto» dalla letteratura tradizionale su Savona e per questo forse poco indagato, ma le cui dinamiche l'Autore non manca di approfondire in maniera critica attraverso il ricorso a fonti di prima mano.

È poi la volta degli anni della dominazione napoleonica, trattati nel quinto capitolo. Nel 1805 la Liguria viene annessa alla Francia: Savona, amministrata dal prefetto Chabrol de Volvic, è capoluogo di uno dei tre dipartimenti in cui la regione è ripartita. Emergono sicuramente cambiamenti positivi (la macchina governativa francese provvede, tra l'altro, a una sistematica ricognizione statistica del territorio di nuova acquisizione), ma si registra anche un profondo iato fra *desiderata* e risultati concreti, che il volume ha il merito di evidenziare, discostandosi da una lettura edulcorata della nuova epoca.

Nel 1815 Napoleone è sconfitto a Waterloo e, con il Congresso di Vienna, il territorio della Repubblica di Genova – e con esso Savona – è assegnato al Regno di Sardegna (cap. VI). Alla luce dell'antico legame con l'entroterra piemontese, l'annessione viene accolta positivamente dai savonesi, in quanto la città «è sempre stata porto del (di) Piemonte, e al suo orizzonte si profila un rinnovato ruolo di scalo strategico di un ampio territorio interno» (p. 420). Tuttavia, nei primi anni di sovranità sabauda, la tanto attesa rinascita economica non arriva, a causa anche di una politica doganale sfavorevole e di un'economia che, in assenza di capitali sufficienti, resta ancorata all'agricoltura e alla manifattura.

L'accelerazione industriale di Savona avviene tra la seconda metà dell'Ottocento e il Novecento (cap. VII). Nel 1860 l'industria arriva in città grazie alla nascita dello stabilimento metallurgico Tardy e Benech, che diventa ben presto l'anima di Savona e fa da apripista alla prima ondata di industrializzazione, che può realizzarsi grazie a capitali esteri (perlopiù savoardi e francesi, in misura minore inglesi e tedeschi). Anche le istituzioni seguono lo sviluppo economico – la Banca d'Italia, ad esempio, decide di aprire una propria filiale – sullo sfondo di una città in cui il nuovo che avanza, convivendo con la tenace tenuta delle attività tradizionali, non può decollare pie-

namente a causa di profondi problemi infrastrutturali. Con l'avvento della Sinistra storica e il nuovo indirizzo di politica economica che quest'ultima imprime al Paese, si registra anche per Savona la prima accelerazione industriale degli anni Ottanta, a cui segue un andamento altalenante nel corso degli anni Novanta. La città cambia velocemente volto e con l'inizio del nuovo secolo, prima, e con la Grande Guerra, poi, diviene definitivamente un grande polo produttivo e un centro di primo piano nel panorama economico nazionale, con il porto che riacquista la rilevanza economica perduta nel corso del XV secolo (basti pensare che, nel complesso delle merci imbarcate e sbarcate, Savona occupa alla fine del 1913 il quarto posto fra i porti d'Italia, dopo Genova, Napoli e Venezia).

Il volume, che ricostruisce un lunghissimo arco temporale (quattro secoli), si basa in larga parte su fonti primarie: dalle filze di atti notarili conservate presso l'Archivio di Stato di Savona per la prima età moderna, alla documentazione dell'Archivio centrale dello Stato per quella contemporanea, passando per le carte prodotte dalla Casa di San Giorgio. Inoltre, se nel corso della trattazione frequenti sono i rimandi a Genova, va segnalato positivamente come l'Autore rifugga dalla tentazione, comune a tanta parte della storiografia in materia, di leggere l'intera vicenda di Savona esclusivamente in termini di rivalità con la vicina più potente. Numerosi sono, invece, i tentativi di confronto con altri poli marittimi tradizionalmente considerati di "secondo piano" (Civitavecchia, Messina, Crotone, Ancona, Ravenna, Cesena, ma anche La Spezia, Cagliari, Salerno, Reggio Calabria, Trapani, Bari e Trieste).

Da queste scelte metodologiche – ricerca d'archivio, lettura critica delle fonti e comparazione continua con altri casi – emerge una storia economica di Savona a tutto tondo, in cui l'analisi è costantemente condotta cercando di cogliere, tanto per i periodi di splendore quanto per quelli di crisi, il "rovescio della medaglia" e le infinite sfaccettature della realtà storica. Al di là dei contenuti, si trae dunque un'indicazione di metodo utile alla ricostruzione della storia dell'economia di altre città italiane ancora poco indagate.

MARIANNA ASTORE

LUISA PICCINNO, *I trasporti in Liguria all'inizio dell'Ottocento. Nuove dimensioni e modelli operativi*, FrancoAngeli, Milano 2013, pp. 168.

Dalla discesa di Napoleone in Italia nel 1796 al disfacimento dell'Impero creato dal generale corso, la penisola italiana e le altre regioni dell'Europa conquistate dalle armate francesi conobbero un significativo rinnovamento che investì la sfera politica, istituzionale, economica e sociale. Nello specifico, il nuovo regime politico-istituzionale introdotto da Napoleone in Italia, in virtù di una concezione dello spazio fortemente innovativa rispetto al

passato, ispirata largamente da esigenze strategico-militari, apportò numerosi cambiamenti anche nel modo di concepire le politiche e le pratiche territoriali.

La vasta letteratura sull'Italia giacobina e napoleonica non ha trascurato il tema delle vie di comunicazione, ma ha a lungo focalizzato l'attenzione sul funzionamento e sulla regolamentazione delle infrastrutture, rilevando le innovazioni e le migliorie, tecniche e amministrative, introdotte dai francesi, cosa che ha finito col lasciare pressoché in ombra la riorganizzazione dello spazio marittimo e terrestre nei suoi rapporti con lo sviluppo dell'economia delle regioni e dei centri interessati. Invece, grosso modo negli ultimi due decenni, l'interesse per il sistema viario e di amministrazione del territorio avviato in età napoleonica e per lo più, almeno nelle linee sostanziali, conservato dopo la Restaurazione è andato sempre più crescendo, in modo autonomo o anche sospinto dalle cadenze bicentinarie, fino ad alimentare un filone di studi più attento agli effetti economici del nuovo modello di gestione dei trasporti importato dalla Francia, che ha contribuito a gettare nuova luce sull'esperienza dell'Italia napoleonica (basti qui ricordare i lavori sul Regno di Napoli del compianto Aldo Di Biasio).

L'agile e solido volume di Luisa Piccinno, già autrice di diversi saggi e di alcune monografie sull'economia marittima e sulla storia dei trasporti in Liguria in età moderna, si iscrive a pieno titolo nel nuovo corso storiografico. Il volume raccoglie i risultati di una approfondita ricerca sullo sviluppo dei collegamenti marittimi e terrestri in Liguria in età napoleonica attraverso la quale l'Autrice si è proposta di verificare l'impatto e le ripercussioni della politica transalpina dei lavori pubblici sull'economia dell'antico Stato italiano. A partire dal 1805, infatti, con l'annessione della regione all'Impero, la rete dei trasporti liguri perde la sua autonomia e diventa parte integrante del sistema di comunicazione imperiale e, pertanto, nelle intenzioni del governo di Parigi, è destinata ad assumere, per la strategica posizione geografica, un ruolo essenziale per penetrare militarmente e commercialmente nella penisola italiana.

Il volume, corredato di indice dei nomi e di un'appendice di documenti rinvenuti negli Archivi Nazionali di Parigi, è suddiviso in due parti: *Da stato regionale a dominio imperiale: i mutamenti strutturali dell'economia ligure* (pp. 17-72), articolata in due capitoli, in cui si delinea un quadro d'insieme delle trasformazioni intercorse dalla instaurazione della Repubblica democratica alla caduta del regime napoleonico; *I piani di sviluppo della rete dei trasporti* (pp. 73-123), anch'essa organizzata in due capitoli, nei quali si analizzano i progetti, solo in parte realizzati, di ammodernamento degli scali marittimi e della rete stradale elaborati durante l'annessione del territorio all'Impero napoleonico (1805-1814).

Piccinno muove da un'indicazione storiografica di Giovanni Assereto (dai trasporti «dipendono il destino dell'economia regionale e il consenso della popolazione ed è soprattutto analizzando tale ambito specifico che si può

tracciare un bilancio di quegli anni»), e affronta, tra letteratura storica e fonti archivistiche di prima mano (relazioni statistiche, memorie e progetti inviati a Parigi dai funzionari statali), il tema della gestione dei trasporti appunto come chiave privilegiata per indagare il processo di integrazione del piccolo Stato ligure nell'Impero napoleonico e gli effetti di più lungo periodo che il decennio francese produsse nella regione.

Nel primo capitolo (*L'annessione del territorio ligure all'Impero napoleonico tra crisi economica e prospettive di rilancio*) sono tratteggiate le principali caratteristiche dell'economia genovese nel Settecento, si esaminano le implicazioni ideologiche della conquista francese a partire dalla nascita della Repubblica Ligure (1797), e quindi gli effetti del nuovo assetto amministrativo conseguente all'unione con la Francia. La regione, che intorno al 1805 contava una popolazione di circa un milione di abitanti, fu divisa in tre dipartimenti, governati da prefetti transalpini: Genova, Montenotte e degli Appennini, mentre l'estremo Ponente fu incluso nel dipartimento delle Alpi marittime. A seguito della conquista, alla progressiva soggezione del territorio agli interessi francesi si associò un notevole ridimensionamento del porto di Genova, che peraltro non si tradusse nello sviluppo degli altri centri rivieraschi, poiché la contemporanea chiusura dei mercati esteri dovuta all'embargo inglese e le difficoltà a rifornire adeguatamente di materie prime i porti liguri in seguito al Blocco continentale imposto da Napoleone nel 1806 determinarono una progressiva riduzione dei traffici e una stagnazione di quasi tutti i comparti produttivi.

Gli effetti della guerra franco-britannica sul commercio marittimo e gli esiti delle politiche francesi di sostegno dell'economia ligure sono analizzati nel secondo capitolo (*La mancata ripresa economica*). I dati raccolti sul flusso delle merci e la movimentazione del naviglio negli scali liguri documentano una sensibile contrazione dei traffici, seppur diversificata nei vari dipartimenti. In particolare, attestano che il porto di Genova nel decennio imperiale conobbe una vistosa diminuzione degli addetti al settore e una riduzione dei bastimenti in entrata e in uscita, nel numero e nel tonnellaggio, sia nella navigazione di lungo corso sia nel piccolo cabotaggio. Secondo le relazioni inviate dai prefetti a Parigi, la diminuzione dei legni addetti al piccolo cabotaggio, imbarcazioni di portata inferiore alle 150 tonnellate, fu indotta dall'inasprimento della politica doganale francese, ma al generale declino della Dominante contribuì in misura notevole la decisione di molti operatori del settore di trasferire le proprie attività a Livorno e a Trieste per aggirare le restrizioni imposte dal Blocco Continentale.

Il governo francese promosse anche politiche dirette allo sviluppo dell'agricoltura e delle manifatture. Così, i governi dipartimentali, coadiuvati dalla Società Agraria di Chiavari e dall'Istituto Nazionale, incoraggiarono la coltivazione del mais e della patata, e favorirono la creazione di aziende modello che apporrebbero, grazie all'introduzione delle macchine e all'adozione di nuove tecniche di lavorazione, un primo ammodernamento dell'apparato

industriale i cui risultati però saranno visibili soltanto dopo la Restaurazione. Nel complesso, ad eccezione di alcuni comparti, come l'olivicoltura e l'industria laniera, ai quali l'unione con la Francia consentì di sfruttare le piazze imperiali, lo sviluppo delle attività economiche fu limitato e la produzione restò prevalentemente rivolta al mercato interno.

L'ammodernamento delle infrastrutture, si è anticipato, costituì un obiettivo prioritario del governo di Parigi e si tradusse in un decisivo cambio di rotta nella politica dei lavori pubblici in Liguria. Il tema è analizzato nella seconda parte del volume, nella quale si raffrontano prima e dopo la conquista francese l'organizzazione marittima nel primo capitolo (*La costruzione del sistema portuale ligure*), la rete stradale nel secondo (*La rete viaria regionale: idee, progetti, realtà*).

Il piano dei trasporti marittimi predisposto dai francesi mirava alla creazione di un sistema portuale policentrico volto a migliorare la funzionalità di tutti i centri marittimi e ad aprirli anche alla navigazione di lungo raggio. In breve, accanto al porto di Genova, che nelle intenzioni del governo avrebbe dovuto svolgere un'attività esclusivamente mercantile, gli altri centri costieri avrebbero dovuto assumere funzioni ad esso complementari e sostitutive (ad esempio, Savona avrebbe dovuto specializzarsi negli scambi con il Piemonte; Lerici e Camogli con l'entroterra appenninico, mentre la flotta navale e l'arsenale militare sarebbero stati ospitati nella nuova città e porto di La Spezia). Si trattava di un modello del tutto nuovo rispetto a quello del governo della Repubblica e della oligarchia genovese, fondato sulla supremazia della Dominante – che, grazie al porto franco, monopolizzava il traffico mercantile – e caratterizzato da un atteggiamento tenacemente ostile verso qualsiasi tipo di sviluppo commerciale degli scali minori. Come è ampiamente documentato dall'Autrice, il piano poté avere solo una parziale realizzazione. A causa dell'esiguità delle risorse finanziarie, l'esecuzione dei lavori di ammodernamento rimase spesso allo stato progettuale e solo per alcuni scali (Chiavari, Savona, La Spezia e Sanremo) furono effettuati lavori essenziali, come il dragaggio dei fondali e il rafforzamento dei moli di difesa.

In materia di comunicazioni terrestri, il governo, in coerenza con gli obiettivi di decentramento e integrazione del sistema dei trasporti, si propose di sviluppare i collegamenti fra i centri marittimi con il loro retroterra e fra i vari porti. All'arrivo dei francesi, la più grande via di comunicazione era costituita dalla via Aurelia, che con i suoi 257 km attraversava longitudinalmente l'intera regione; gli altri tracciati, invece, univano la costa al retroterra appenninico. Per lo più, ivi compresa l'arteria principale, si trattava di mulattiere mantenute e costruite a spese dei privati, gli unici tratti transitabili con mezzi a ruota erano situati nei dintorni di Genova, da cui partiva un'altra importante strada, che sin dalla fine del Cinquecento univa la Liguria alla Pianura Padana. In definitiva, gli scambi interni risultavano estremamente difficili sia per la conformazione del territorio sia per l'insufficienza e l'insicurezza delle strade, tant'è che per tutta l'età moderna

il mare rappresentò anche per il trasporto locale una valida alternativa alla via terrestre.

A causa del blocco marittimo, la realizzazione di un articolato piano viario si rese più che necessaria. I prefetti, coadiuvati dal personale afferente agli uffici di Ponti e Strade, avviarono subito indagini statistiche volte ad individuare nuovi tracciati e a ottimizzare i lavori da eseguire sulle vecchie mulattiere per trasformarle in strade carreggiabili. Così come prevedeva un regolamento imperiale del 1806, rivisto nel 1811, anche le strade liguri furono classificate in tre categorie: internazionali, interdipartimentali, dipartimentali. Al mantenimento e alla costruzione delle prime due doveva provvedere lo Stato, a quelle di terza classe i dipartimenti. I fondi necessari sarebbero stati prelevati da un'imposta sul sale. Nelle intenzioni di Parigi una via di grande comunicazione internazionale avrebbe dovuto attraversare tutta la costa ligure per arrivare sino a Napoli percorrendo il versante tirrenico, e per ogni dipartimento fu quindi varato un apposito piano di riassetto delle strade. Nel complesso, però, come per i porti, anche in materia di rete stradale le realizzazioni non corrisposero ai progetti. E tuttavia, la più parte dei programmi di sviluppo della rete dei trasporti marittimi e terrestri elaborata nel periodo francese sarebbe stata realizzata nei decenni successivi e oltre.

DANIELE CASANOVA

A. CAFARELLI, *Il leone ferito. Venezia, l'Adriatico e la navigazione sussidiata per le Indie e l'Estremo Oriente (1866-1914)*, Viella, Roma 2014, pp. 276.

Nelle relazioni commerciali del Mediterraneo in età medievale e moderna il ruolo nevralgico di Venezia è un aspetto inconfutabile. Risultano invece in larga parte inesplorate le sorti dei traffici marittimi della città lagunare durante l'Italia liberale. Il volume di Andrea Cafarelli colma questo vuoto storiografico, illuminando con ricchezza di materiale documentario inedito tratto da numerosi archivi e con innovative tesi interpretative i passaggi nodali di questo periodo nell'ambito di quadri internazionali in rapida evoluzione. Al centro vi è l'apertura del canale di Suez, che quasi coincide con l'ingresso della Serenissima nel Regno d'Italia. Le prospettive sembrarono incoraggianti: la città, «grande ponte sporgente verso l'Oriente», secondo la definizione di Stefano Jacini, vi intravide l'opportunità di un pronto rilancio come scalo privilegiato fra l'Asia e l'Europa, facilitato peraltro dal completamento della ferrovia del Brennero.

In questo contesto fu centrale il ruolo dello Stato a sostegno dell'attivazione e dello sviluppo di linee di navigazione regolari mediante lo strumento cardine del sovvenzionamento. Si dovette, tuttavia, fare i conti con le difficoltà finanziarie del Paese, che, diversamente da altri Stati europei, non fu in grado di sussidiare in modo adeguato le compagnie di navigazione. Si creò

in tal modo una palese frattura tra le tante aspettative che si nutrivano rispetto ai nuovi scenari derivanti dal taglio dell'istmo di Suez e le opzioni, molto limitate, che il nuovo Regno andava prefigurando. Opzioni che, seppur ampiamente condizionate dalla carenza di risorse, posero Venezia in un quadro di ordinarietà rispetto ad altri scali marittimi. È questo il caso della concorrenza di Brindisi nei collegamenti con Alessandria d'Egitto, che Cafarelli indaga con cura, mentre il confronto con il vicino porto di Trieste, scalo di riferimento del Lloyd austriaco, fu di gran lunga perdente. Genova, che pure visse fasi di difficoltà a causa della concorrenza del porto di Marsiglia, manifestò invece una maggiore reattività.

Nel complesso, se fu subito evidente che al fine di includere Venezia nelle principali rotte del Mediterraneo si dovesse fare ricorso alle sovvenzioni, soltanto in seguito a lunghe trattative si giunse a una soluzione di compromesso: si stipulò, infatti, un contratto con la Compagnia Adriatico orientale che estese a Venezia il collegamento già esistente tra Brindisi e l'Egitto. Scaturì un'immediata intensificazione dei traffici, che spinse a ipotizzare un ulteriore prolungamento fino a Bombay. Preso atto che l'Adriatico orientale non era idoneo a sopportare l'ampliamento delle rotte, si definì l'accordo con la compagnia britannica Peninsulare, già concessionaria del governo inglese per tutte le linee delle Indie, Cina, Giappone e Australia. Nel frattempo, a Venezia si tentò di formare società anonime di navigazione a vapore sovvenzionate, senza però approdare a esiti positivi.

Una svolta, invece, si realizzò alla fine degli anni Ottanta dell'Ottocento, quando, a seguito dell'Inchiesta Boselli e degli esiti dei nuovi trattati di commercio, il tema della navigazione sussidiata riprese vigore. È in quel frangente che, nel corso della discussione in Parlamento sul rinnovo del contratto con la Peninsulare, affiorarono forti sollecitazioni ad affidare i servizi sussidiati alla Navigazione generale italiana. Tali propositi, che si tradussero ben presto in atto, ebbero un effetto negativo sui traffici commerciali: la Compagnia destinò alle rotte oltre Suez una flotta inadeguata e ridimensionò i programmi di potenziamento delle linee, proprio nella fase in cui il movimento complessivo dello scalo marittimo veneziano era in rapida ascesa. Nei fatti, anche un ritorno alla Peninsulare si mostrò inefficace e dunque si dovette approntare una nuova strategia, finalizzata a collocare stabilmente la città lagunare nelle rotte con l'Estremo Oriente.

Agli inizi del Novecento si pervenne alla determinazione di affidare alla neocostituita Società veneziana di navigazione a vapore la linea Venezia-Calcutta. Si delineò in tal modo quella che Cafarelli definisce efficacemente la «soluzione veneziana»: nella convenzione si prevede di compiere ogni anno dodici viaggi di navigazione commerciale, che dovevano includere anche i porti di Ancona, Bari, Brindisi e facoltativamente gli scali del Mediterraneo, del Mar Rosso e dell'Oriente, con la possibilità di prolungare la linea fino all'Estremo Oriente. I risultati positivi si manifestarono subito: in un anno il movimento complessivo si incrementò del 72%, anche se la concorrenza

straniera continuò a mostrarsi agguerrita. Il significativo aumento dei traffici mise tuttavia a dura prova le strutture portuali di Venezia, come d'altra parte accadeva anche per Genova, rendendo necessario un processo di modernizzazione delle infrastrutture e di razionalizzazione delle competenze.

Ma di lì a poco la questione delle convenzioni marittime ritornò in primo piano; e ancora una volta la frattura tra i tanti buoni propositi e i pochi fatti che ne scaturirono fu tangibile. Infatti, se nella primavera del 1910 la nomina di Luigi Luzzatti alla presidenza del Consiglio sembrò offrire una nuova prospettiva, la delusione, soprattutto nell'ottica di un rilancio dello scalo di Venezia, non tardò a evidenziarsi. Il rinnovo delle convenzioni rientrò nello sforzo compiuto dal governo per offrire una stabile soluzione al problema marittimo, definito da Luzzatti «l'incubo nazionale»: questione che a sua volta rimandava ad altri temi di ampio respiro, come il lavoro, il potenziamento delle strutture portuali e il rilancio dell'industria cantieristica. E quando fu presentato il disegno di legge volto a disciplinare la questione, l'elemento di novità risultò la nascita di un nuovo operatore: la Società anonima nazionale di servizi marittimi, il cui consiglio di amministrazione fu costituito dai massimi esponenti della finanza e dell'industria italiana. La Società, negli intendimenti di Luzzatti, doveva peraltro rispondere all'esigenza di rafforzare la presenza italiana nel Mediterraneo orientale e nei mercati dell'Estremo Oriente. Nuovamente però le attese furono tradite: nel ridisegnare i collegamenti fra Venezia e l'Estremo Oriente, dopo varie trattative, si penalizzarono ulteriormente le linee sussidiate facenti capo all'Adriatico, affidando alla marina libera, in misura sempre crescente, le direttrici oltre Suez. La motivazione basilare fu che si erano riscontrati numerosi sprechi nell'ambito delle rotte sovvenzionate. Si trattava di un aspetto incontrovertibile, ma nel complesso il riordino delle convenzioni che ne seguì fece sì che i porti italiani, e fra questi soprattutto quello di Venezia, fossero sempre più appannaggio delle compagnie straniere.

FRANCESCO DANDOLO

I Visconti di Modrone. Nobiltà e modernità a Milano (secoli XIX-XX), a cura di G. Fumi, Vita e Pensiero, Milano 2014, pp. 328.

Il contributo delle aristocrazie alla prima ondata di industrializzazione italiana è stato tradizionalmente considerato marginale. Tuttavia, se si guarda ad alcune circoscritte aree della Penisola la presenza della nobiltà assume connotati non irrilevanti. È il caso della Lombardia, dove la risposta dei diversi gruppi nobiliari alle sollecitazioni economiche ottocentesche non fu sempre caratterizzata da un atteggiamento conservatore e da una scarsa propensione agli investimenti extra-agricoli. Difatti, accanto a famiglie aristocratiche incapaci di gestire in maniera efficiente il proprio patrimonio in un contesto in

rapida evoluzione, se ne collocano altre che, invece, diedero vita a strategie vincenti sul piano economico e non si sottrassero alla sfida dell'innovazione. Tra queste ultime spiccano i Visconti di Modrone, una delle più conosciute tra le discendenze viscontee, che tra il XIX e il XX secolo, coniugando l'apertura alla modernità a uno spiccato fiuto per gli affari, riuscì a giungere ai vertici della ricchezza privata milanese. All'analisi del ruolo giocato da questo casato nello sviluppo del capoluogo lombardo e, più in generale, del Paese, è dedicato il lavoro *I Visconti di Modrone. Nobiltà e modernità a Milano (secoli XIX-XX)*, a cura di Gianpiero Fumi. Il volume, che propone i risultati dell'omonimo convegno tenutosi a Milano nel febbraio del 2011, raccoglie una serie di contributi che si basano perlopiù su documenti ampiamente inediti e di grande interesse, resi disponibili agli studiosi dall'affido dell'archivio Visconti di Modrone all'Università Cattolica del Sacro Cuore, che ormai da diversi anni ne garantisce la tutela e l'accessibilità.

Il primo saggio, di Alberto Cova (*L'aristocrazia milanese nel processo di redistribuzione del potere tra Settecento e Ottocento*), analizza l'inizio del declino della nobiltà ambrosiana tra il XVIII e il XIX secolo, mostrando come tale processo storico sia il frutto da un lato delle modificazioni degli assetti dell'economia e dell'emergere della classe borghese, dall'altro dell'azione riformatrice del governo centrale, che si dispiegò con particolare vigore ed efficacia nel campo della finanza pubblica (si pensi alla riforma dell'imposta fondiaria). Emanuele Pagano si concentra, poi, sulle decisive trasformazioni che Milano visse prima con la dominazione napoleonica, poi con la Restaurazione (*La città dei Visconti di Modrone. Istituzioni, società, famiglie nella Milano del primo Ottocento*). La vicenda dei Visconti di Modrone si innesta sullo sfondo della grande e complessa transizione dall'antico regime allo Stato moderno, che si origina nell'età del riformismo settecentesco, accelera in epoca francese e prosegue in maniera più graduale fino all'unificazione. Gli esponenti della famiglia parteciparono in maniera attiva e talvolta abile ai cambiamenti politici in atto: basti pensare a Carlo (1770-1836), primo duca Visconti di Modrone, che, insignito del titolo in età napoleonica, si affrettò a riallinearsi con il regime viennese dopo la caduta di Bonaparte, o al suo erede e cugino di terzo grado Uberto (1802-1850), che successivamente abbracciò la causa dei Savoia.

Al *commitment* politico si accompagnò la partecipazione al fervore economico di quegli anni, che si mosse lungo più direttrici. Maurizio Romano, nel saggio *Nobili imprenditori nella Milano della Restaurazione. Il finanziamento e la gestione di alcune realtà manifatturiere*, ricostruisce così l'azione svolta dai Visconti a sostegno di alcune realtà manifatturiere lungo tutto il periodo che va dall'avvio della seconda dominazione austriaca all'Unità, mentre Silvia A. Conca Messina allarga lo spettro dell'indagine considerando anche le scelte di investimento del casato nella terra e nei valori mobiliari (*Nobiltà e affari. I Visconti di Modrone tra terra, industria e impieghi mobiliari, 1836-1902*). Il patrimonio iniziale, fondato sulle estese proprietà terriere di

famiglia, venne consolidato negli anni Cinquanta dell'Ottocento attraverso migliorie fondiarie e la partecipazione al nascente *business* della costruzione delle strade ferrate. A metà degli anni Settanta si registrò, poi, una svolta importante con la scelta di Raimondo (1835-1882) di entrare nel settore cotoniero attraverso l'acquisto dello Stabilimento nazionale Archinto di Vaprio d'Adda, nucleo centrale di un futuro gruppo di fabbriche di livello nazionale. Tuttavia la Grande Depressione di fine Ottocento e alcune difficoltà dell'industria tessile condurranno i Visconti alla decisione di spostare una parte cospicua del capitale in impieghi mobiliari. Quel che emerge dal complesso di queste scelte è un'oculata gestione del patrimonio produttivo e una diversificazione degli investimenti non dissimile da quella messa in atto dalla parte più avanzata del patriziato lombardo, che consentì ai Visconti di Modrone di conservare e di espandere in maniera significativa la propria ricchezza.

I contributi successivi che compongono il volume si concentrano ciascuno su un tema specifico. Vengono così presi in esame: la composizione del patrimonio di Luigi (1839-1879) e Raimondo, ereditato dal padre Uberto e gestito in piena autonomia negli anni Sessanta e Settanta (Claudio Besana, *Consistenza e impiego della ricchezza. Il patrimonio di Luigi e Raimondo Visconti di Modrone*); le opere sociali e assistenziali del Cotonificio Visconti di Modrone di Vaprio d'Adda, analizzate nel saggio di Luigi Trezzi; la gestione della filanda situata nella proprietà dei duchi conosciuta come «tenimento» di Canegrate (Alessandro Schiavi, *Gelsi, bozzoli, filande. Il caso del tenimento di Canegrate, 1837-1918*).

Se a uno sguardo d'insieme l'esperienza imprenditoriale di casa Visconti durante l'Otto-Novecento appare concentrata soprattutto nel settore tessile (e più precisamente nel comparto cotoniero), non va dimenticata l'apertura di molti dei suoi esponenti a nuovi fronti industriali. Come ricorda il saggio di Angelo Moioli, Giuseppe (1879-1941), ad esempio, diede vita all'azienda Giviemme (le iniziali dei suoi nomi), distinguendosi nel settore della cosmetica per la creazione di profumi per i cui nomi si avvaleva della consulenza di Gabriele D'Annunzio. È il riflesso di un'accettazione incondizionata dei valori della modernità che lo porta, tra le altre cose, anche ad assumere tra il 1914 e il 1919 la presidenza dell'Internazionale Football Club. Significativa poi è la costante attenzione che il casato dimostrò per la vita culturale meneghina, che si sostanziò nella gestione del teatro alla Scala, nell'adesione a numerose istituzioni culturali ambrosiane e nella partecipazione alle emergenti industrie culturali (G. Fumi, *Imprenditori culturali. L'impegno nella gestione del Teatro alla Scala*). Un impegno che, oltre a testimoniare una vera e propria passione di famiglia per l'arte musicale e teatrale tramandata di generazione in generazione – emblematico il caso del regista Luchino Visconti (1906-1976) –, va inquadrato non tanto tra le attività imprenditoriali del casato, quanto piuttosto nel tentativo di salvaguardare la propria identità nobiliare in un contesto mutato e mutevole.

Corredano il volume, insieme alle tavole genealogiche della famiglia da metà XVII a metà XX secolo curate da Sara Margoni e all'indice dei nomi, due brevi note archivistiche di Chiara Perelli Cippo e di Piero Rizzi Bianchi, d'indubbia utilità per gli addetti ai lavori, dedicate, rispettivamente, ai fondi dell'archivio Visconti di Modrone e a quelli aggregati a quest'ultimo dell'archivio Anguissola di Grazzano, una delle più rappresentative casate della storia piacentina.

MARIANNA ASTORE

L. DE MATTEO, *Una "economia alle strette" nel Mediterraneo. Modelli di sviluppo, imprese e imprenditori a Napoli e nel Mezzogiorno nell'Ottocento*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli 2013, pp. 198.

Il Mezzogiorno, dopo circa vent'anni di oblio, sembra essere tornato tema degno di confronto e di discussione. È probabile che questa attenzione sia stata sollecitata dalla perdurante crisi in cui è coinvolta l'Italia, una crisi da cui è impensabile uscire senza il contributo decisivo dell'area meridionale. L'opportunità di riprendere a parlare di Sud in un'ottica propositiva è dunque preziosa e non va sprecata, come invece qualche volta si fa. Ad esempio, la recente contrapposizione fra filoborbonici e antiborbonici impoverisce di molto i termini del dibattito in merito all'arretratezza del Sud e alle possibilità di sviluppo per il futuro. Così come la contrapposizione fra ottimisti e pessimisti banalizza la complessità di un tema che richiede, al contrario, un inquadramento ben più articolato rispetto a una rigida e fuorviante ripartizione.

In questa prospettiva, il volume di Luigi De Matteo rappresenta un importante punto di riferimento per orientare e qualificare il dibattito, in sede storica ma con evidenti connessioni alla realtà attuale, partendo da basi serie e documentate. Tale valenza si coglie con chiarezza nel capitolo introduttivo (*Coordinate storiografiche*), laddove l'Autore ricostruisce in modo esaustivo ed equilibrato la letteratura che si è sviluppata negli ultimi decenni, prendendo in più occasioni posizione, ma senza prestarsi a letture pregiudiziali e di parte. Ed è questo un merito che è opportuno sottolineare perché, nella ripresa d'interesse cui si è fatto cenno, sono apparse ricerche che, muovendo da tesi precostituite, oltre a semplificare oltremisura problemi e tematiche, non tengono conto di una storiografia che pure è ricca e articolata.

L'"economia alle strette" che dà il titolo al volume è il paradigma interpretativo con cui De Matteo sintetizza efficacemente la condizione economica del Mezzogiorno nel corso dell'Ottocento (capitolo I, *Economia alle strette*). L'intento è di prendere le distanze dalle «insidie storiografiche» che, degenerando a tratti in approcci etnici, accreditano una presunta "diversità meridionale". Con la definizione "economia alle strette", invece, si vuole

dare centralità ad una questione diversa e più ampia, che attiene alle trasformazioni produttive dell'Europa connesse alla prima globalizzazione, ai mutamenti epocali che, spingendo il baricentro dell'attività economica dapprima in Gran Bretagna e poi verso la Germania, condizionano il Mezzogiorno d'Italia come pure le altre economie agricolo-commerciali dell'Europa mediterranea. In altre parole, le letture imperniate sulla sola realtà meridionale trascurano due fattori fondamentali che influenzano e vincolano l'attività economica: la prossimità geografica e la contagiosità dello sviluppo. Il Sud è in una palese condizione di marginalità nel quadro dell'ineludibile divisione internazionale della produzione e del lavoro che, a sua volta, riflette una chiara gerarchizzazione degli spazi economici del vecchio continente. La centralità data dall'Autore ai fattori esogeni dello sviluppo non implica tuttavia il ricorso a tesi rivendicative o, tanto meno, antiunitarie: nelle pagine del volume questo orientamento non è mai presente, sebbene vi si evidenzino che all'indomani del compimento del processo unitario le difficoltà tendono a rimarcarsi a causa dell'adozione della politica liberista e della perdita dello *status* di capitale di Napoli. Si tratta piuttosto di porre su basi oggettive le problematiche in cui si dibatte l'economia meridionale, che nelle analisi storiografiche viziate da *tesismo* non sono neppure prese in considerazione.

A questa chiave interpretativa si riconducono gli attori che fanno parte integrante dell'economia meridionale. In primo luogo, lo Stato borbonico, che, pur nell'ambito di assetti istituzionali deboli, opera e si dota di una precisa e sotto vari aspetti duttile politica economica. Né potrebbe essere altrimenti se si considera il coinvolgimento nei governi borbonici di personalità quali quelle di Luigi de' Medici e del marchese Donato Tommasi. È lo stesso ministro delle Finanze de' Medici, nel preambolo al decreto del 15 dicembre del 1823 che motiva la svolta protezionista del 1823-24, a denunciare lo spazio ristretto entro cui l'egemonia dei Paesi più avanzati relega l'economia del Mezzogiorno e degli altri paesi del Mediterraneo "in ritardo". È dunque un dato incontrovertibile che la volontà di imprimere un indirizzo dirigista deve tenere conto delle reali opportunità di sviluppo che si possono conseguire.

Il credito è l'ambito di rilievo da cui muove l'analisi dell'economia meridionale nel periodo (capitolo II, *Credito ed economia*). De Matteo osserva che in materia è nodale il cambio sostanziale di prospettiva storiografica: la storia del credito deve radicarsi nelle particolari condizioni economiche e sociali del contesto indagato prima di guardare ai modelli europei e compararli acriticamente ai sistemi creditizi degli Stati preunitari. In questa chiave, l'analisi del sistema bancario e creditizio nel Mezzogiorno proposta nel volume consente di ripercorrere l'evoluzione dell'economia e il ruolo svolto da istituzioni e operatori pubblici e privati. Così, accanto al Banco delle Due Sicilie-Banco di Napoli, ai monti di pietà, frumentari e pecuniari, si profila il ruolo fondamentale dei banchieri privati e delle case commerciali e bancarie

operanti a Napoli. In particolare, emerge con nettezza che prima dell'Unità le case bancarie napoletane – la cui attività resta peraltro ancora largamente da esplorare in sede storiografica – sotto il profilo sia quantitativo che qualitativo sono «all'altezza dei tempi più di quanto la storiografia abbia finora adombrato» (p. 70), così come si riscontra una tendenza alla specializzazione tra le case bancarie dedite alla negoziazione della rendita pubblica e tra gli istituti creditizi che trattano operazioni finanziarie su merci immesse nei circuiti del commercio di importazione ed esportazione.

In questo scenario agisce anche la composita e ristretta realtà imprenditoriale degli industriali (capitolo III, *Industriali*), meridionali e stranieri, di cui De Matteo è un attento studioso. Le vicende dei Manna, Sava, Zino, Polsinelli, Egg, Wenner, Lefebvre, Guppy... attestano che per alcuni settori si è in presenza di un buon grado di razionalità nei comportamenti e nelle scelte strategiche imprenditoriali. Allo stesso tempo, l'integrazione degli industriali stranieri nella realtà sociale e culturale del Regno è un dato tangibile, mentre si ridimensiona la vitalità che sembra caratterizzarne l'operato in quanto anche le loro imprese si muovono all'interno degli spazi garantiti dalla politica doganale e dalla politica industriale di *import substitution* dei governi borbonici, pur distinguendosi sotto il profilo degli assetti finanziari, garantiti, specie nei momenti di crisi, da salde relazioni internazionali.

Si è dunque in presenza di un tessuto produttivo che ha precise connessioni con il territorio su cui si innesta e soprattutto risente delle tendenze e delle trasformazioni della grande storia che sotto il versante economico muta di molto gli equilibri preesistenti. Nell'ultimo capitolo (*Gli imprenditori e il ruolo economico e finanziario di Napoli*) De Matteo ripercorre la storia dell'imprenditoria meridionale per l'intero arco dell'Ottocento, dal commercio al credito, alle assicurazioni, alla marina mercantile, all'industria. Si profilano con chiarezza gli effetti dell'impatto dell'unificazione politica ed economica sulle attività produttive del Mezzogiorno, aggravati dall'imperversare del brigantaggio che per diversi anni rende insicuro il territorio meridionale. Malgrado iniziative, istanze, tentativi, approfonditi da De Matteo anche in un'opera precedente («*Noi della meridionale Italia*». *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione*, ESI, Napoli 2008²), è una classe dirigente che, lontana dai centri decisionali dell'economia e della politica del nuovo Regno, fa fatica ad autorappresentarsi con efficacia e a far riconoscere le ragioni delle proprie imprese nella tappa fondamentale dell'Unità d'Italia. La crisi dell'unificazione la travolge e la disperde e da allora, come testimoniano anche lunghi tratti del Novecento, il Sud sembra non riuscire a generare una dirigenza politica ed economica in grado di dare voce e di farsi ascoltare in modo credibile e incisivo in merito alle esigenze e alle criticità produttive dell'area meridionale. Ed è, a ben guardare, questa la sfida ardua che si prospetta nell'attuale congiuntura, una sfida che andrebbe fronteggiata non dimenticando, come ben illustra il volume, che i problemi del presente

possono essere compresi e affrontati solo se si ha una chiara consapevolezza dei processi storici che li hanno preceduti.

FRANCESCO DANDOLO

J.A. DAVIS, *Napoli e Napoleone. L'Italia meridionale e le rivoluzioni europee (1780-1860)*, Traduzione e postfazione di Pasquale Palmieri, Rubbettino, Soveria Mannelli 2014, pp. 575.

Il volume d'esordio di John A. Davis come storico del Mezzogiorno d'Italia, il fortunato *Società e imprenditori nel regno borbonico*, fu pubblicato prima in italiano, poco dopo in inglese¹. Nel caso di *Napoli e Napoleone*, invece, l'edizione italiana – che ha beneficiato di un contributo dell'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici – segue quella inglese² e lo fa a distanza di otto anni. Sono stati anni intensi sotto il profilo storiografico, eccezionalmente ricchi di studi dedicati al periodo e al tema sui quali è incentrato il volume – anche perché cadenzati da importanti ricorrenze e connesse celebrazioni: il bicentenario del decennio francese, il centocinquantesimo dell'Unità –, così che l'edizione in oggetto, non aggiornata dall'Autore, nasce datata.

Tuttavia, non è sulla “vetustà” dell'iniziativa editoriale che ci si vuole soffermare. Del resto, l'impianto descrittivo e interpretativo del volume è piuttosto slegato dalle acquisizioni della storiografia anche pre 2006: Davis ha seguito una sua strada che in modo pressoché autonomo lo ha portato sul fronte dei “revisionisti”, cioè di coloro che, nell'ultimo trentennio circa, hanno progressivamente smontato quel compatto edificio di retaggi feudali e tare antropologiche che contrassegnava la storiografia sul Mezzogiorno; un edificio, peraltro, che proprio il giovane Davis di *Società e imprenditori* aveva a suo tempo considerevolmente rafforzato e rimodernato.

Piuttosto, in questa sede, senza entrare nel merito del volume ma limitandosi a richiamarne la tesi di fondo, si vorrebbe spendere qualche parola su una caratteristica formale e metodologica dell'esposizione dell'eminente studioso inglese che, coniugata alla debolezza della traduzione, rende l'edizione italiana particolarmente problematica.

La tesi del volume è chiarita nell'*Introduzione*, nella quale si annuncia un approccio del tutto nuovo alla storia del Mezzogiorno. Un approccio, si potrebbe sintetizzare, di tipo postcoloniale, nel quale i colonizzatori non sono potenze straniere ma le élites culturali italiane (Croce, Gramsci), mentre i co-

¹ Rielaborazione di una tesi di dottorato del 1975, il volume fu pubblicato per i tipi di Laterza nel 1979, per la Arno Press di New York nel 1981.

² *Naples and Napoleon. Southern Italy and the European Revolutions (1780-1806)*, Oxford University Press, New York 2006.

lonizzati sono il popolo meridionale *tout court*, capro espiatorio dei fallimenti dei governi unitari. In sostanza, dice Davis, l'arretratezza del Mezzogiorno – originariamente postulata da Croce piegando *ad hoc* l'interpretazione di Vincenzo Cuoco sul fallimento della repubblica giacobina del 1799, sintetizzata nel concetto di "rivoluzione passiva" (pp. 11-13) – non è un dato ma una categoria storica funzionale all'esigenza di preporre al processo risorgimentale e unitario le origini del dissesto tardo-ottocentesco del Mezzogiorno (pp. 10-11). Alimentato man mano che il divario tra il Sud e il Nord del Paese aumentava (pp. 14-15) e amplificato a livello internazionale, nel secondo dopoguerra, dal successo letterario e cinematografico dello stereotipo cui aveva dato luogo (p. 16), il paradigma dell'arretratezza avrebbe finora pesantemente condizionato anche gli studi storici, ponendosi come una lente distorsiva della realtà, ovvero della peculiarità e modernità del Mezzogiorno preunitario (p. 18). In particolare, sarebbero stati negati o misconosciuti non solo l'entità delle trasformazioni sperimentate nel napoletano specialmente dopo il 1806, ma anche e particolarmente il fatto che riforme e modernizzazione, tutt'altro che importate e passivamente subite, furono endogene e promosse «dal basso» (pp. 20-21).

La tesi, non propriamente nuova, è seguita da una ricostruzione sotto diversi aspetti non persuasiva, come notato da più parti all'indomani della pubblicazione³. Ma, su un piano più generale, va osservato che il metodo espositivo di Davis, per la concisione dello stile e per la disinvoltura con la quale le fonti primarie e secondarie sono utilizzate, favorisce di per sé l'insorgere di dubbi più e meno rilevanti riguardo al senso e all'attendibilità di non poche pagine del volume. Talvolta le citazioni appaiono non pertinenti, o insufficienti a documentare le affermazioni cui sono riferite, o semplicemente sospette, perché stridenti con quanto il lettore aveva già appreso e metabolizzato anche attraverso le medesime fonti citate. Per esemplificare, non pare affatto supportata dagli scarni e generici riferimenti archivistici e bibliografici la descrizione – eccentrica rispetto agli studi in materia, incluso il solo citato, *Società economiche e istruzione agraria* di Renata De Lorenzo – delle origini e del ruolo delle Società economiche e del Reale Istituto d'Incoraggiamento di Napoli. Si può considerare ipotesi anche suggestiva che le Società economiche siano state istituite dal governo murattiano allo scopo di svigorire i battaglieri consigli provinciali e indirizzare i notabili locali verso interessi eminentemente tecnici (p. 244 dell'edizione originale; p. 388 di quella italiana). Ma gli assetti istituzionali (addotti a sostegno dell'ipotesi) appartengono al campo dei fatti, e non si possono accogliere fideisticamente fatti

³ Notevolmente critiche le recensioni di Girolamo Imbruglia e Michael Broers [rispettivamente in «The Journal of Modern History», 80 (2009), 4, pp. 945-947, e «English Historical Review», CXXIII (2008), 500, pp. 226-228], ma anche dalla benevola lettura di Lucy Riall emerge la sostanziale incongruenza tra la tesi annunciata da Davis e la sua dimostrazione [«American Historical Review», 114 (2009), 1, p. 240].

che sono in contrasto con quelli risaputi, in particolare, come si sostiene nel volume, che le Società non avessero un canale politico di comunicazione con gli Intendenti e con il ministero dell'Interno ma si relazionassero esclusivamente con l'Istituto d'Incoraggiamento; e che il suddetto Istituto fosse a sua volta un consesso di esperti e agronomi privo persino di potere consultivo (*ibidem*).

Un altro esempio, diversamente emblematico, è il modo in cui è resa l'analisi di Luigi Blanch riguardo alle ragioni per cui, nel 1815, la Restaurazione non si accompagnò a disordini e sommosse ma si compì in «modo tranquillo»⁴. Blanch indica «quattro fatti», quattro protagonisti del pacifico passaggio di consegne tra Murat e Ferdinando di Borbone: i «proprietari», che si impegnarono direttamente nella difesa armata dei loro beni; i «carbonari», che negli anni precedenti avevano «messo in comunicazione il popolo con le classi più alte della società», smorzando «l'odio» verso «tutto quel che non era popolo» che aveva alimentato gli orrori del '99; i «restauratori», «esercito austriaco» e «corte di Sicilia», attentissimi a non fomentare «le male passioni» e a non servirsi degli «uomini» implicati nei fatti del '99; e il «popolo», che, «avvezzo ai cangiamenti di governo», di fronte al «miracoloso ritorno» di Napoleone in Francia dall'Elba, teme che, anche a Napoli, i giochi non siano fatti, considera «la questione non decisa» e, pertanto, si astiene da eccessi che, in caso di «ritorno» dei «Francesi», avrebbe pagato a caro prezzo (Blanch, p. 383). Quest'ultimo protagonista, il popolo, nell'esposizione di Davis scompare. È vero che il popolo di Blanch è poco pertinente al discorso di Davis: non è antimurattiano, non è conflittuale, non è moderno, è anzi un popolo atavicamente prudente. Fatto sta che l'Autore attribuisce a Blanch l'indicazione di «tre» sole cause – le prime tre qui ricordate –, liquidando il quarto attore in termini piuttosto sconcertanti per il lettore, chiamato a credere che, secondo Blanch, il «desiderio di vendetta» del popolo sarebbe stato frenato anche dal timore che Napoleone in persona potesse tornare in Italia e punire i vendicativi (p. 273 dell'edizione originale; p. 429 dell'italiana).

Nell'edizione italiana, come anticipato, ulteriori elementi di incertezza vengono introdotti dalla traduzione. Ad esempio, l'asserzione che il *focatico*, la base del sistema impositivo del Regno in età moderna, «gravava sulle terre» (p. 291) deriva da una errata traduzione dell'espressione originale di Davis «*hearth tax*» (p. 181) – *hearth* significa focolare, *earth* terra –, oltre che, evidentemente, da una scarsa dimestichezza del traduttore con la storia non solo fiscale e non solo napoletana. Gli *arrendamenti*, da appalti di imposte – «*tax farms*» (p. 36) –, diventano «speciali imposte agricole» (p. 63). E «*the freedom of the criticism*» (p. 244) dei consigli provinciali – quegli stessi consi-

⁴ *Colpo d'occhio sulla campagna di Napoli del 1815* [1819], in *Scritti storici*, a cura di B. Croce, Gius. Laterza & Figli, Bari 1945, pp. 382-383.

gli provinciali per depotenziare i quali sarebbero state istituite le Società economiche – si trasforma in un «potere di veto» (p. 388). Insomma, complici, da un lato, stile e metodo espositivo dell'Autore, dall'altro, approssimazioni ed errori di traduzione, l'edizione italiana contiene diverse "massime" di storia napoletana tanto perentorie quanto oscure o infondate. Una lettura ingrata per chi ritenga l'accuratezza una proprietà non negoziabile della ricerca storica.

DANIELA CICCOLELLA

- A. TANTURRI, *“L'arcano amore della sapienza”. Il sistema scolastico del Mezzogiorno dal Decennio alle soglie dell'Unità nazionale (1806-1861)*, Unicopli, Milano 2013, pp. 352.

L'istruzione nel Mezzogiorno d'Italia è tema di cruciale attualità. È noto infatti che le questioni correlate alla formazione e al grado di diffusione della cultura occupano un ruolo centrale nelle analisi volte a spiegare i persistenti divari territoriali dell'economia italiana. Eppure, anche perché sono evidenti i legami con il presente, la ricerca storica e, ancora di più, il dibattito che ne è conseguito, hanno rischiato di essere coinvolti in accese dispute di carattere ideologico, volte più a giustificare tesi precostituite che ad analizzare i termini reali della questione. Di recente si sono sviluppati studi che si sono qualificati per avere offerto un contributo di un certo significato, quali quelli di Silvana Raffaele e di Maurizio Lupo. Il volume di Alberto Tanturri, frutto di un'accurata ricerca documentaria, si inserisce in questo filone e propone per la prima metà del XIX secolo una analisi concentrata su ambiti formativi e territoriali ben distinti. In particolare, esamina l'evoluzione dell'istruzione primaria, agraria e superiore in Capitanata, Molise e nelle tre province dell'Abruzzo: si tratta del volto più recondito del Mezzogiorno, quello che di solito è considerato con minore profondità rispetto alla capitale e alla fascia tirrenica.

Tanturri delinea uno scenario di grande interesse, illuminando in modo scrupoloso (senza che ne sia in alcun modo appesantita la lettura) il sistema scolastico nella sua articolata organizzazione e nel suo concreto operare: il reclutamento dei docenti, il metodo d'insegnamento, i locali e gli arredi, il calendario e l'orario delle lezioni, il variegato universo degli alunni.

Nel complesso, si conferma che il Decennio francese impresso una svolta nella diffusione delle scuole primarie pubbliche, anche se la loro ramificazione sul territorio nel periodo non fu proporzionata alle reali esigenze. Nei fatti, l'apporto delle scuole primarie private continuò a essere rilevante anche dopo la Restaurazione, e divenne crescente man mano che ci si avvicinò all'unificazione nazionale. Certamente le scuole pubbliche furono afflitte da una continua carenza di risorse finanziarie, un fattore ampiamente docu-

mentato, soprattutto dalla ricorrente difficoltà di retribuire i maestri. Ma Tantarri, soffermandosi sulla importanza del «capitale umano» nel settore, rileva anche la persistente penuria di adeguate professionalità, che, frutto di un reclutamento dei docenti e in primo luogo delle maestre effettuato con modalità sommarie e informali, diverse per ciascuna provincia, indebolì notevolmente gli assetti organizzativi e l'efficacia didattica delle scuole pubbliche primarie. In effetti, solo alla vigilia dell'Unità, nel 1856, si intervenne in materia, giungendo a definire un organico insieme di norme in grado di disciplinare le selezioni per tutto il Regno.

Al sostanziale insuccesso delle scuole primarie pubbliche si accompagnò il ruolo sempre più visibile di quelle private, che tra l'altro, aliene da fenomeni di promiscuità sociale fra gli alunni, aspetto tradizionalmente invisibile alle famiglie benestanti, potevano inquadrare in modo più elastico la propria offerta formativa sulla base delle richieste che venivano da un'utenza più compatta e determinata a ottenere definiti obiettivi. Con la Restaurazione, dunque, lo Stato, pur in un'ottica di continuità con quanto attuato in materia di scuola pubblica durante il Decennio, permise agli istituti privati di svilupparsi liberamente, favorendone l'ulteriore diffusione non solo nella capitale, ma anche nelle province. Si trattava di delegare una funzione considerata vitale dall'amministrazione borbonica, e in primo luogo di delegarla alla Chiesa, chiamata a cooperare. Ed è questo un elemento evidente nel Concordato del 1818, che aveva stabilito di subordinare il ripristino e la dotazione patrimoniale degli ordini religiosi all'impegno, fra l'altro, di aprire collegi e istituzioni scolastiche nel Regno delle Due Sicilie. Quanto al personale docente, anche nelle scuole private si riscontrarono molteplici difficoltà nel reperire insegnanti in grado di assolvere adeguatamente al loro ruolo.

Alla luce di quanto fin qui rilevato, si sarebbe spinti a disegnare un'immagine del sistema scolastico meridionale del tutto sfavorevole. L'Autore, però, più volte evidenzia che in realtà l'accentuazione dei tratti negativi riflette la «parzialità» delle evidenze documentarie, che tendono a registrare e restituire i soli aspetti patologici del sistema: «La normalità, oggi come allora, non faceva storia. Gli insegnanti ligi al loro dovere, come d'altronde quelli eccellenti (e sicuramente ce n'erano), passavano sotto silenzio, poiché non erano previsti riconoscimenti ufficiali al loro operato» (p. 128). Una missione, la loro, che si esplicitava soprattutto nel coinvolgere alunni che vivevano in una condizione di marginalità e che «in qualche misura modifica l'immagine ricorrente della composizione sociale delle scolaresche meridionali» (p. 172).

Nel suo insieme, comunque, la politica scolastica dei Borbone fu meno episodica ed estemporanea di quanto si possa pensare. Lo testimonia l'analisi dell'evoluzione delle scuole pratiche di agricoltura, sorte tra il 1818 e il 1820, ma che trassero rinnovato slancio dal 1840, in seguito alla riforma varata da mons. Giuseppe Maria Mazzetti, presidente della Pubblica Istruzione tra il 1837 e il 1848. Si deve al Mazzetti la riforma più ambiziosa e organica

attuata in materia scolastica fra il Decennio francese e l'Unità d'Italia: inserire l'agricoltura come materia obbligatoria fin dalle scuole di prima alfabetizzazione. Ma l'innovazione non riuscì compiutamente ad affermarsi e soprattutto a durare, perché molte delle scuole riformate dopo qualche anno furono costrette alla chiusura, ancora una volta a causa delle difficoltà finanziarie, vanificando il tentativo di divulgare fra le classi contadine le nozioni basilari dell'economia agraria.

Le scuole secondarie si svilupparono secondo il paradigma stabilito dai francesi, che suddivideva tale ordine di istruzione in due gradi: il primo costituito dai licei con convitto e il secondo, inferiore al precedente, formato da collegi reali, seminari e strutture fondate per iniziativa dei comuni e dei privati. In particolare, anche qui, l'attività delle istituzioni patrocinate dai comuni risultò faticosa e a tratti stentata per mancanza di risorse, mentre i licei e i collegi, grazie al ricorso a finanziamenti misti, derivanti da rendite dei monasteri soppressi e dalle rette dei convittori, poterono operare con maggiore stabilità e mantenere un'ampia offerta didattica. Buona parte degli istituti presenti tra il Molise, la Capitanata e gli Abruzzi svilupparono corsi universitari in giurisprudenza indirizzati alla preparazione di personale impiegatizio da occupare negli uffici delle intendenze locali. Si riscontra una maggiore severità nel selezionare il personale docente e le retribuzioni, più consistenti rispetto ai maestri degli altri ordini di scuole, erano pagate con regolarità.

Dalla ricostruzione realizzata da Tanturri emerge un sistema scolastico caratterizzato da una complessiva debolezza delle scuole primarie e di istruzione agraria e da un buon livello, quando non eccellente, dell'istruzione secondaria. Un sistema pertanto inadeguato rispetto all'esigenza di promuovere l'istruzione fra i ceti popolari – segno forse anche di una volontà politica volta a conservare lo status quo –, ma attento invece ad assicurare il necessario ricambio della classe dirigente. Tuttavia, è evidente che giudizi onnicomprensivi su questa delicata materia sono inappropriati: nel volume si dimostra come si sia in presenza di una realtà multiforme e tutt'altro che statica, e come sia prerogativa dello storico quella di discernere la complessità dei processi storici. Tanturri lo fa in modo egregio, utilizzando fonti di prima mano e sfuggendo a facili quanto stereotipate letture.

FRANCESCO DANDOLO

G. FARESE, P. SAVONA, *Il banchiere del mondo. Eugene R. Black e l'ascesa della cultura dello sviluppo in Italia*, Prefazione di G. Di Taranto, Rubbettino, Soveria Mannelli 2014, pp. 165.

Il libro ricostruisce una doppia biografia, quella di un uomo che John Kennedy chiama «il più grande banchiere di tutti i tempi» e quella dell'isti-

tuzione, la Banca Mondiale, che quell'uomo incarna essendone il presidente per tredici anni dal 1949 al 1962, fino al punto che molti capi di Stato, parlando con lui, traggono la convinzione che finalmente il mondo abbia preso vita come soggetto vivente ed attivo, abbia una personalità, un indirizzo e un numero di telefono e ci si possa parlare.

Eugene Robert Black (1898-1992), di cui questa è la prima biografia in assoluto, è l'attivo rappresentante della cultura economica statunitense maturata negli anni Dieci, ma soprattutto nella *Great Depression*, nel New Deal rooseveltiano. Diviene un catalizzatore di quella cultura e la trasforma in istanza globale. La sua propensione estroversa nei confronti del mondo è senza dubbio facilitata da quello che gli Autori chiamano il «crogiuolo della famiglia»: è infatti nipote di Henry Grady, inventore del «meridionalismo» che fiorisce ad Atlanta dopo la guerra civile americana; è figlio di Eugene Black I (1873-1934), il banchiere chiamato nel 1933 da Franklin Delano Roosevelt a presiedere il Federal Reserve Board. Così come è facilitata dalla ragazza di relazioni consolidate, da quelle con la famiglia Rockefeller a quelle con figure illustri di giudici della Corte Suprema, Felix Frankfurter su tutti. Il giovane Eugene Robert Black II si imbatte dunque presto con l'idea per cui il capitalismo, quando si tratta di rispondere a particolari congiunture, può e deve essere riformato, può e deve trasformarsi.

Prima di diventare parte così significativa della Banca Mondiale, quella Banca a cui FDR e il suo Segretario al Tesoro Morgenthau annettono tanta importanza per qualificare il sistema di Bretton Woods come estensione al mondo intero del New Deal (lo stesso pensavano del Fondo monetario internazionale, ma le aspettative avrebbero dovuto scontrarsi con una deriva ben diversa), Black non è mai stato in un ente pubblico, ma sempre in banca, inclusa la più grande banca privata dell'epoca, Chase Bank, di cui è, anche negli anni del secondo conflitto mondiale, vicepresidente. Eppure, mostra di avere fatto profondamente sua la filosofia del New Deal e dei *new dealers*, innalzandola anzi a un livello più elevato: portare alla massima produttività gli strumenti privati dell'economia e della finanza per conseguire finalità tipicamente pubbliche, laddove i fini possono essere diversi, ma i mezzi no. Si ataglia particolarmente all'oggi un concetto di Eugene Black: se si vuole davvero «combact the communism», condizione fondamentale è «the money properly spent», indipendentemente da quanto ingente sia la massa del denaro messo a disposizione.

L'esigenza di conoscere personalmente i contesti in cui avrebbe dovuto operare la Banca mondiale con la sua attività di finanziamento è considerato aspetto prioritario: Black viaggia molto, frequenta ambienti molto diversi, sta in mezzo alla gente con un atteggiamento ispirato al dialogo, convinto che l'economia, la cui costante finalità deve essere lo sviluppo, è fatta da uomini e donne che ne condizionano l'orientamento con le loro scelte e le loro «attese», per dirla con Giorgio La Pira, un attento osservatore-estimatore dell'opera di Black (La Pira cita a più riprese la Banca Mondiale nel suo *Le at-*

tese della povera gente). Ed è questa dimensione umana a convincere Black che le vicende economiche si sintetizzano in un «fickle process», un processo mutevole, che, agendo in un'ottica globale, crea sia nuove opportunità, sia nuovi bisogni.

Nella prospettiva di Black, la Banca deve raccogliere la nuova sfida di cimentarsi con le questioni cruciali del mondo, accertarne i rischi, scommettere sugli investimenti produttivi. Con la sua presidenza, la Banca vive una crescita significativa, in ricaduta, oltre che dalla sua abilità, anche dall'evoluzione del clima internazionale (che egli contribuisce a mutare): si passa così, nell'arco della sua presidenza, da 48 Paesi membri con 10 miliardi di capitale a 81 Paesi con 21 miliardi di capitale e da 20 prestiti a 330. La Banca diventa davvero *mondiale*. E Black risulta così un agente fondamentale che, oltre a dare impulso allo sviluppo in tutto il pianeta e implicitamente al lavoro scientifico che lo prepara e lo accompagna, svolge una rilevante funzione di *appeasement* globale, prima di tutto in Europa, segnata in modo traumatico e indelebile dai due conflitti mondiali.

Ne viene fuori una vera e propria «diplomazia dello sviluppo», di cui Black, che pure si limita a interpretare rigorosamente il ruolo di banchiere, in un'accezione ortodossa, è consapevole: tanto da definirsi un «development diplomat» nel suo *The Diplomacy of Economic Development*, pubblicato nel 1960; tanto da sfiorare, sempre nel 1960, il premio Nobel per la pace, concesso prima di lui agli americani Theodore Roosevelt, Charles Dawes (l'autore del Piano omonimo), Cordell Hull, George Marshall (autore del Piano omonimo), per citare solo alcuni dei connazionali insigniti del premio tra quelli conosciuti e apprezzati da Black, e non a caso tutti citati nel volume.

In questo contesto, matura l'interesse per l'Italia: il Mezzogiorno italiano, si convince Black, è l'area vasta dove si può ripetere il successo della Tennessee Valley Authority. Per le condizioni territoriali e il recupero di valore che se ne possono trarre, ma anche per le capacità dei suoi interlocutori italiani. Il comune impegno per le aree arretrate di Eugene Black con i suoi collaboratori e con gli italiani agevola in effetti la costruttività dei contatti con le autorità italiane e sfocia nell'immissione di consistenti finanziamenti esteri, tali da consentire il raggiungimento di quelle «soglie» che Menichella e Vanoni (con un Luigi Einaudi spettatore assai interessato e, per il tramite di suo figlio Mario, conoscitore non superficiale della biografia di Black e dell'ambiente rockefelleriano e di quello rooseveltiano) ritengono indispensabili, chiarendole a più riprese a Black stesso e ricevendone una piena e ammirata condivisione, onde far decollare un processo di sviluppo altrimenti impensabile nell'economia italiana.

A facilitare le relazioni c'è Andrew Kamarck, figura chiave della ricostruzione italiana negli anni fra il 1944 e il 1950 che, dal 1951, diviene consulente economico della Banca Mondiale. Si sospettava e si sapeva qualcosa (il documento noto come «Relazione al Capitano Kamarck»), ma la nuova documentazione esaminata ha confermato in modo puntuale la circostanza.

Tanto Kamarck apprezza gli economisti italiani che nel 1957, al ritorno da un viaggio in Italia, fornisce ad un amico un prezioso consiglio di lettura, la serie di studi pubblicati in *Informazioni Svimez*: «It is an exceptionally competent source with all new developments regarding plans, opinions, problems and performance in the Mezzogiorno» (p. 59).

Per dare una misura dell'incisività del contributo dato da Eugene Black, si può ricordare che per l'Italia, nel corso degli anni Cinquanta, il flusso di finanziamenti dalla Banca Mondiale diviene molto consistente, con 7 prestiti per 300 milioni di dollari, di cui 190 a sostegno della Cassa per il Mezzogiorno, 70 per progetti di irrigazione e 40 per progetti nucleari. Ma sarebbe un errore ridurre l'azione di Black all'Italia. Nel libro si fa cenno alle speciali relazioni di Black con molti paesi, a cominciare dagli sconfitti Germania e Giappone, accolti nelle istituzioni di Bretton Woods solo nel 1952, sei anni dopo l'Italia, con i loro traghettatori Konrad Adenauer e Ludwig Erhard e Yoshida Shigeru e Ikeda Hayato, i due ultimi, rispettivamente, il De Gasperi del Giappone, primo ministro dal 1948 al 1954, e il Vanoni del Giappone, ministro delle Finanze e autore di una importante riforma fiscale, oltre che successore dello stesso Yoshida nella carica di primo ministro all'epoca del primo prestito della Banca Mondiale, negli anni dal 1960 al 1964 (un "lieto fine" negato a Vanoni dalla sua ritrosia prima ancora che dalla sua prematura scomparsa).

Giganteggia, pure tra interlocuzioni di caratura mondiale, la relazione speciale tra Eugene Black e Donato Menichella. Il governatore della Banca d'Italia, fortemente preoccupato per le oscillazioni della bilancia dei pagamenti in una fase in cui il governo doveva esprimersi sulla convertibilità esterna della lira, riesce a vincere le iniziali resistenze di Eugene Black nel corso dell'incontro avvenuto nel luglio del 1954 a Parigi, alla presenza di Paolo Baffi. L'argomentazione cardine su cui insiste Menichella è che si tratterebbe di sovvenzionare non progetti, ma opere già fatte, assumendo l'onere di un finanziamento *ex post*. In risposta alla questione posta da Black su che cosa sarebbe potuto accadere senza i prestiti della Banca, Menichella risponde: «Sotto il profilo economico, questo sarebbe possibile, si tratterebbe di ridurre le spese. Ma sotto il profilo politico sarebbe intollerabile» (p. 73). Black vince ogni esitazione in merito all'elargizione di prestiti all'Italia, in particolare per sovvenzionare le fondamentali opere infrastrutturali realizzate nel "primo tempo" dell'intervento straordinario del Mezzogiorno.

Il libro è strutturato in tre parti: gli anni della formazione o della "semina" da Atlanta a New York; gli anni della affermazione o della "fioritura" da New York a Washington; gli anni, con un efficace *flashback*, "italiani" o della "raccolta". Molto ricca l'appendice documentaria. Si segnalano quattro ritratti di Eugene Black, firmati da Guido Carli, da Donato Menichella, da Per Jacobsson, il direttore esecutivo del Fondo monetario internazionale (1956-1963), da John Fitzgerald Kennedy. Quest'ultimo documento è inedito e getta una luce speciale sui rapporti tra Black e Kennedy (emerge nel libro

l'intenzione mai realizzata di quest'ultimo di fare di Black il suo Segretario al Tesoro). Qualche parola sugli indici tematici. L'indice delle istituzioni contiene, tra gli altri, i nomi delle banche di sviluppo "regionali" direttamente o indirettamente ispirate da Eugene Black, dalla Banca asiatica di sviluppo alla Banca europea degli investimenti (e nel libro si fa cenno ai rapporti di Black con i loro primi presidenti, rispettivamente, un altro giapponese, Watanabe Takeshi, e un altro italiano, Pietro Campilli). Il lungo indice dei nomi ospita, a livello europeo, i tanti che l'ampiezza del tema richiede, tra cui si segnalano le personalità di nazionalità belga e svedese; a livello americano, non ci si è limitati a prendere il blocco dei tanti *new dealers* che con il biografato hanno avuto a che fare, ma si sono selezionati i nomi di quanti entrano in maniera ineludibile nella vicenda biografica e nello schierarsi di Black a favore della causa del "mondo" portando a livelli impensati la "sua" Banca.

Nella bibliografia, accanto ai più recenti studi apparsi in Italia e all'estero sul mondialismo (da Patricia Clavin a Mark Mazower), largo privilegio è accordato ai libri scritti dai protagonisti di allora, inclusi gli scritti poco o affatto conosciuti di coeve, relevantissime personalità, tra le quali si segnalano i banchieri Winthrop Aldrich, John McCloy, David Lilienthal, Tom McKittrick, tutti amici, sodali e in qualche misura ispiratori di Eugene Black. Sono nomi nuovi per la storiografia italiana. Molti sono gli archivi scavati *on-site* all'estero, in ordine alfabetico: Brookings Institution, Harvard Business School (Baker Library), John Fitzgerald Kennedy Library, Royal Institute of International Affairs-Chatham House, United Nations Office at Geneva, University of Georgia, World Bank Group.

E molte, infine, sono le lezioni per il presente che nella Prefazione Giuseppe Di Taranto opportunamente trae, illuminando nessi fin qui nascosti tra passato e presente, all'interno di processi complessi, aperti, dagli esiti affatto scontati quali il processo di globalizzazione e quello di integrazione europea.

STEFANO BAIETTI

E. GALANTI, R. D'AMBROSIO, A.V. GUCCIONE, *Storia della legislazione bancaria, finanziaria e assicurativa. Dall'Unità d'Italia al 2011*, Marsilio, Venezia 2012, pp. 678.

La Banca d'Italia ha inteso contribuire alle celebrazioni per il centocinquantesimo anno di nascita del Paese promuovendo una serie di progetti di studio e di ricerca, sia nel campo economico che giuridico. Tra i frutti di tale impegno scientifico si colloca il corposo volume che qui si recensisce, dedicato ai profili istituzionali dell'attività economica e, più specificamente, agli sviluppi della legislazione bancaria, finanziaria e assicurativa.

L'opera è articolata in tre sezioni, in ciascuna delle quali vengono trat-

tate, in modo distinto e compiuto, rispettivamente le banche, la borsa e la finanza, le assicurazioni. Comune è l'arco temporale analizzato, dall'Unità ai giorni nostri, anche se non mancano importanti riferimenti alla situazione pre-unitaria. Si tratta di un volume denso, del quale si segnaleranno qui alcuni temi e spunti che si offrono al lettore, senza pretesa di esaustività.

La prima parte del lavoro, dedicata alle banche, è a cura di Enrico Galanti, avvocato della Banca d'Italia. Vi si ricostruiscono i passaggi normativi della storia bancaria, senza mai perdere di vista le vicende dell'economia e della finanza italiana e internazionale, che hanno influenzato il processo di definizione (o di ridefinizione) delle regole.

Nella prima metà del XIX secolo, gli Stati della penisola, con riferimento a un'attività bancaria di tipo moderno (intesa come credito alla produzione), sono caratterizzati da una sostanziale arretratezza. Banche pubblici, banche di natura privata, monti di pietà, casse di risparmio al Nord: questo il panorama delle istituzioni di tipo creditizio diffuse sul territorio. Il quadro all'atto dell'unificazione è, dunque, quello di una realtà composita e frammentata, che vede la presenza di ben sei istituti di emissione ereditati dal nuovo Regno d'Italia. E, come è noto, è proprio il fenomeno dell'emissione il primo profilo a essere regolamentato in materia di credito, mentre la normale attività di banca commerciale non viene assoggettata a controlli diversi rispetto alla generalità delle attività economiche. Peculiare è il fatto che, sebbene la funzione di stampare carta moneta sia percepita, per i risvolti che essa comporta, come eminentemente pubblica, essa venga esperita in contemporanea da istituti che hanno già natura pubblica (come i banche meridionali) e da grandi banche di natura privata (come la Banca Nazionale e le banche toscane).

Il processo che porterà all'unificazione di tale funzione sarà graduale ed è puntualmente analizzato dall'Autore. Tappe salienti sono costituite dalla legge del 1874 sugli istituti di emissione e da quella del 1893 sul riordino degli istituti stessi, che elenca espressamente le operazioni cui sono abilitati; inizia, così, a distinguersi più decisamente il ruolo di stampare biglietti di banca da quello di dar credito all'economia. Ma «è comunque negli anni Dieci e Venti del XX secolo che si può individuare il periodo nel quale matura la consapevolezza della necessità di sottoporre a una regolazione più specifica e pregnante l'attività bancaria» (p. XIV). Da questo punto di vista, chiave di volta è la legge bancaria del 1926, che riflette in qualche modo anche l'esperienza dei dissesti bancari precedenti.

Il tema del formarsi della legislazione bancaria come risposta alle crisi che precedentemente colpiscono il sistema è un *leitmotiv* che percorre tutta la ricostruzione proposta da Galanti. Così, per ricordare gli esempi più noti, la nascita della Banca d'Italia è accelerata dallo scandalo della Banca Romana, mentre la legge bancaria del 1936 sancisce la sistemazione giuridica delle originali soluzioni che Alberto Beneduce e il suo *brain-trust* avevano ideato e già posto in essere, con l'IMI e l'IRI, per far fronte al catoblepismo – è l'i-

castica formula di Raffaele Mattioli – creatosi nel sistema economico italiano. Le crisi appaiono, in altre parole, come un determinante fattore propulsivo che ha influito sull'evoluzione della legislazione bancaria. Un «motore» rilevante, ma non il solo. Venendo a tempi a noi più vicini – in particolare alla fine degli anni Settanta del secolo scorso – emerge un altro fondamentale attore: il diritto dell'Unione. Cruciale è la sua portata sulla normazione di settore che, come è noto, è oggi essenzialmente di derivazione europea.

La seconda parte del volume, curata da Raffaele D'Ambrosio, altro avvocato della Banca d'Italia, ricostruisce con un taglio giuridico la storia dell'ordinamento del mercato mobiliare italiano. Nel lungo periodo analizzato, secondo l'ottica dell'Autore, sono individuabili cinque sotto-periodi, scanditi dal progressivo ampliamento della disciplina del mercato mobiliare; ogni fase appare, così, contraddistinta dalle date più importanti dell'evoluzione della normativa, anche se vanno tenute a mente, e non sono trascurate nella trattazione, le diversità che si registrano all'interno di ciascuna periodizzazione.

La prima fase, che abbraccia ben oltre un secolo, va dal primo codice di commercio del Regno d'Italia del 1865 (tenendo in debita considerazione l'antecedente storico rappresentato dal codice di commercio francese, introdotto nel nostro Paese nel 1808) e si conclude prima dell'istituzione, nel 1974, dell'autorità di vigilanza del settore: la Commissione nazionale per le società e la Borsa (Consob). In questo arco di tempo la disciplina è circoscritta alle borse valori e agli agenti di cambio e si caratterizza per uno stampo pubblicistico. Il contributo di D'Ambrosio arricchisce, sotto il profilo giuridico, la storia della borsa italiana, che per un tratto importante di questa prima fase ha già trovato significativi contributi di ricostruzione storico-economica, tra cui quello di Stefano Baia Curioni (*Regolazione e competizione. Storia del mercato azionario in Italia, 1808-1938*, Bologna 1995).

La seconda fase, dalla nascita della Consob approda alla vigilia dell'approvazione della legge n. 77/1983. La normativa si estende così dalla materia delle borse e degli agenti di cambio alle società quotate in borsa. A fungere da ideale collegamento tra questi due momenti è l'art. 47 della Carta Costituzionale: «c'è un nesso logico, oltre che cronologico – osserva l'Autore – tra la tutela costituzionale del risparmio popolare e la creazione di un organo di vigilanza sulle società quotate [...]. La tutela del risparmio si realizza, infatti, innanzitutto, tramite l'imposizione di obblighi informativi in capo alle società quotate, rispetto alle quali la disciplina del mercato cui esse fanno ricorso diventa strumentale» (p. 241).

D'Ambrosio si concentra poi sul terzo periodo, individuato a partire dalla già citata legge n. 77/1983, che introduce nell'ordinamento italiano un primo tipo di investitore istituzionale, il fondo comune di investimento aperto. La raccolta del risparmio si estende anche al di fuori del canale istituzionale della borsa. La legge sulle SIM nel 1991 – e siamo alla quarta fase – segna l'avvio dell'allargamento della disciplina al complesso delle attività d'intermediazione mobiliare. La quinta e ultima fase vede, da un lato, la sistemazione in

un testo unificato delle numerose leggi stratificatesi nel tempo, dall'altro, come punto di arrivo e al contempo di partenza per successive evoluzioni, la definizione di un sistema di vigilanza europea sul mercato mobiliare.

Nel complesso, il contributo solleva importanti interrogativi che si collocano in un campo condiviso tanto dalla storia giuridica quanto da quella economica; si pensi, ad esempio, al legame tra l'evoluzione della normativa e lo sviluppo del mercato mobiliare e, più in generale, ai riflessi che ne sono derivati sulle varie stagioni dell'economia italiana.

Tra i territori comuni del diritto e dell'economia si colloca anche il lavoro di Alessandro V. Guccione (ricercatore di Diritto Commerciale presso l'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia), che conclude il volume. Il *focus* è sulla storia della legislazione assicurativa, dalle poche norme del Codice di commercio del 1865 sino ai nostri giorni. L'impressione complessiva che affiora dalla ricostruzione di questo lungo *iter* «è che i provvedimenti succedutisi nel corso degli anni vadano in effetti a costituire tante storie legislative, piuttosto che rappresentare le componenti elementari di un singolo percorso. Queste storie, spesso cominciate insieme, si sono sviluppate per lunghi tratti in modo separato, talvolta riunendosi a distanza di molti decenni» (p. 487).

Una prima chiave di lettura, di tipo tecnico-giuridico, di tale evidenza si può ravvisare nell'estrema complessità della domanda di sicurezza. Il contratto di assicurazione e, di riflesso, la sua regolamentazione soddisfano, infatti, bisogni di protezione differenti, spesso legati a beni della vita fondamentali (il ramo vita, la previdenza, etc.). Tuttavia, come giustamente notato dall'Autore, il lungo percorso delle assicurazioni non può essere spiegato esclusivamente alla luce di queste ragioni. Come è noto, alcuni degli interessi tutelati o coinvolti nell'attività assicurativa non rilevano soltanto a livello individuale, ma hanno un preciso valore sociale, economico, politico; guardando alla storia economica, vi sono esempi di utilizzo della disciplina assicurativa per il perseguimento di finalità di promozione sociale o di politica economica. L'esempio più importante è sicuramente la creazione, nel 1912, dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni (INA), prototipo di quelli che saranno poi i cosiddetti enti Beneduce. In tale prospettiva e con specifico riferimento al ruolo dell'intervento pubblico, è possibile delineare le linee di fondo assunte dalla politica legislativa in materia assicurativa.

All'indomani del compimento del processo unitario e per un periodo relativamente lungo, l'intervento dello Stato sul settore assicurativo è assai limitato. Chiave di volta è la già ricordata istituzione dell'INA, alle soglie della prima guerra mondiale, con cui si assiste a una trasformazione del ruolo dello Stato in materia, con l'introduzione di una prima forma di vigilanza pubblica sulle imprese assicurative e la previsione normativa di una progressiva realizzazione del monopolio delle assicurazioni sulla vita. Il controllo dello Stato sul settore tende ad accentuarsi negli anni Venti e poi negli anni Trenta, anche – e soprattutto – per effetto della Grande Crisi.

La legislazione di tipo prettamente interventistico comincia ad essere messa in discussione al principio degli anni Settanta, alla luce della necessità di rispettare gli impegni derivanti dall'appartenenza alla Comunità economica europea. Anche il sistema del controllo pubblico registra un cambiamento importante, con l'affidamento della funzione di vigilanza a una nuova autorità amministrativa indipendente, l'ISVAP. L'altro grande *driver* di cambiamento nell'articolato *iter* della legislazione assicurativa è costituito dalle privatizzazioni degli anni Novanta (tra cui quella dell'INA), per far fronte alla situazione della finanza pubblica.

Oggi, anche nel settore assicurativo, come in quelli bancario e mobiliare, si assiste a una progressiva e sempre più accentuata tendenza all'elaborazione delle norme a opera di organismi sovranazionali, segno della «definitiva presa d'atto della dimensione internazionale dei problemi che il mercato finanziario pone» (p. 490).

In conclusione, il volume appare approfondito e documentato; la sua struttura lo rende fruibile a diversi livelli: dagli storici dell'economia agli storici del diritto, ai quali offre la *longue durée* degli effetti della legislazione bancaria, finanziaria e assicurativa, ma anche a chi (come il giurista pratico o lo studente) sia interessato alla conoscenza e alla agevole consultazione delle singole norme. Nello scorrere delle pagine si coglie con evidenza il *fil rouge* che percorre l'intera opera: il legame tra diritto ed economia (Sabino Casese ha parlato acutamente di compenetrazione). E vengono alla mente le parole del premio Nobel Douglass C. North: «Il cambiamento istituzionale influenza l'evoluzione di una società nel tempo ed è la chiave di volta per comprenderne la storia».

MARIANNA ASTORE