

# STORIA ECONOMICA

ANNO XX (2017) - 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); Aldo Carera (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano); Giovanni Ceccarelli (Università di Parma); Daniela Ciccolella (CNR-Issm); Alida Clemente (Università di Foggia); Francesco Dandolo (Università Federico II di Napoli); Francesco D'Esposito (Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara); Marco Doria (Università di Genova); Giovanni Farese (Università Europea di Roma); Giulio Fenicia (Università di Bari); Luciana Frangioni (Università del Molise); Paolo Frascani (Università L'Orientale di Napoli); Maurizio Gangemi (Università di Bari); Andrea Giuntini (Università di Modena e Reggio Emilia); Amedeo Lepore (Seconda Università di Napoli); Germano Maifreda (Università di Milano); Daniela Manetti (Università di Pisa); Paola Massa (Università di Genova); Giampiero Nigro (Università di Firenze); Nicola Ostuni (Università Magna Græcia di Catanzaro); Paola Pierucci (Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara); Gianluca Podestà (Università di Parma); Mario Rizzo (Università di Pavia); Gaetano Sabatini (Università di Roma Tre); Giovanni Vigo (Università di Pavia).

*Storia economica* effettua il referaggio anonimo e indipendente.

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

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

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

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

Copyright by Edizioni Scientifiche Italiane – Napoli.

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

## SOMMARIO

ANNO XX (2017) - n. 2

Storia economica 1998-2017. <i>Le origini, gli assetti, la linea scientifica ed editoriale</i> , di Luigi De Matteo	p. 357
IL PUNTO NAVE. PERCORSI E ACQUISIZIONI DELLA RICERCA STORICO-ECONOMICA IN ITALIA	
a cura di Luigi De Matteo, Alberto Guenzi e Paolo Pecorari	
<i>Premessa</i> di Luigi De Matteo, Alberto Guenzi e Paolo Pecorari	» 371
GUIDO ALFANI, <i>Crisi demografiche e crisi economiche nell'Italia preindustriale (ca. 1300-1800)</i>	» 377
ANGELA ORLANDI, <i>Tradizione e innovazione nel capitalismo toscano tardo trecentesco</i>	» 395
GIOVANNI CECCARELLI, <i>Rischio e assicurazioni tra medioevo ed età moderna</i>	» 411
MARIA PAOLA ZANOBONI, <i>Il lavoro delle donne nel Medioevo</i>	» 425
MARIO RIZZO, <i>La sfera strategica e le sue implicazioni socio-economiche in età moderna</i>	» 437
GERMANO MAIFREDA, <i>Religione, istituzioni, cambiamento economico</i>	» 453
ALIDA CLEMENTE, <i>Stati e commercio nell'Europa moderna tra reti e gerarchie</i>	» 469
CARLO MARCO BELFANTI, <i>La moda è un argomento di storia economica?</i>	» 489
LUCA MOCARELLI, <i>L'ambiente in una prospettiva storico-economica: l'Italia dell'età moderna</i>	» 499
ANDREA COLLI, <i>Italy Rocks! (e perché bisogna studiarla)</i>	» 511
LUIGI DE MATTEO, <i>Mezzogiorno e Unità d'Italia. Sul distacco tra storia e memoria</i>	» 523

SOMMARIO

VITTORIO DANIELE, <i>Divisi in partenza? Nord e Sud dopo l'unificazione nazionale</i>	»	535
STEFANO MAGAGNOLI, <i>Le frontiere della food history. Storia sociale, storia economica, storia culturale</i>	»	549
SALVATORE LA FRANCESCA, <i>Breve rassegna della storiografia sulla banca in Italia</i>	»	561
PIETRO CAFARO, <i>La cooperazione: un modo antico (o nuovo?) di fare economia</i>	»	579
ALDO CARERA, <i>Nessi storiografici. Economia, lavoro, sindacato</i>	»	597
AUGUSTO CIUFFETTI, ROBERTO PARISI, <i>La memoria del lavoro negli studi di storia e archeologia del patrimonio industriale</i>	»	615
GABRIELLA CORONA, <i>L'ambiente nella storia d'Italia</i>	»	633
FREDIANO BOF, <i>Sericoltura e setificio in Italia tra Otto e Novecento: una rassegna bibliografica</i>	»	649
ANDREA CAFARELLI, <i>Navigare necesse est. La Storia marittima nell'ultimo ventennio</i>	»	673
ANDREA GIUNTINI, <i>Un paradigma per la storia della mobilità. La difficile transizione della storiografia economica italiana</i>	»	693
GIUSEPPE MORICOLA, <i>Per una storia economica dell'emigrazione: alcune indicazioni di ricerca</i>	»	707
GIAN LUCA PODESTÀ, <i>Africa e colonie, perché no?</i>	»	721
MARIO ROBIONY, <i>Siderurgia e meccanica in Italia nell'età contemporanea: orientamenti storiografici</i>	»	731
GIOVANNI FARESE, <i>Per una storia sopranazionale. Istituzioni economiche e protagonisti italiani, 1919-2019</i>	»	751
Storia economica. <i>Indice generale delle annate I-XX (1998-2017)</i>	»	767

## SIDERURGIA E MECCANICA IN ITALIA NELL'ETÀ CONTEMPORANEA: ORIENTAMENTI STORIOGRAFICI

L'articolo esamina criticamente la recente storiografia economica sull'industria siderurgica e sull'industria meccanica italiana in età contemporanea, partendo da alcune considerazioni sul ruolo giocato dallo Stato nel processo di industrializzazione del Paese. Tra i principali filoni di ricerca sul tema è emerso un crescente interesse verso la storia d'impresa, ma ci sono spazi o percorsi di indagine ancora da esplorare o che meriterebbero maggiore attenzione.

Siderurgia, meccanica, intervento pubblico, storiografia, età contemporanea

The paper is a critical review of the recent economic historiography on the Italian steel and mechanical industry in contemporary age, beginning from some considerations on the role played by the state in the industrialization process of the country. Among the main research topics on the subject, a growing interest in business history has emerged, though there are areas or pathways of investigation still to be explored or which deserve more attention.

Steel industry, mechanic industry, public intervention, historiography, contemporary age

### 1. *Un binomio indissolubile: tra intervento pubblico e iniziativa privata*

In Italia le vicende della siderurgia e della meccanica sono storicamente legate all'intervento dello Stato, a cominciare almeno dagli anni Ottanta dell'Ottocento, con l'appoggio dato alla fondazione delle acciaierie Terni e alla crescita della cantieristica, della meccanica navale e della produzione ferroviaria, con imprese quali Breda e Ansaldo. Com'è noto, si tratta di interventi che avvennero in concomitanza con l'adozione della tariffa protezionistica del 1887 e, più in generale, con il ripensamento del ruolo dello Stato nella crescita economica del

Paese<sup>1</sup>. Infatti, fino ad allora, la politica commerciale liberistica adottata dai primi governi postunitari aveva esposto l'industria metalmeccanica nazionale alla concorrenza estera, provocando la chiusura di numerose attività in tutto il Paese, con conseguenze senz'altro più pesanti al Sud, dove a risentirne furono anche, seppur in tempi e misure diversi, i due stabilimenti che alla vigilia dell'Unità spiccavano per importanza, le officine statali di Pietrarsa e l'opificio Guppy e Co<sup>2</sup>. Al riguardo, Luigi De Matteo, nel riconoscere come la storia dell'industria metalmeccanica nel Mezzogiorno sia stata già «compiutamente inquadrata» da Luigi De Rosa<sup>3</sup>, ha sottolineato in più occasioni la necessità di uno studio specifico sulle vicende preunitarie<sup>4</sup>, come pure su quelle novecentesche<sup>5</sup>. Se analizzate all'interno di un corretto paradigma interpretativo di «economia alle strette», tali vicende consentirebbero di formulare ipotesi più solide sulle cause del ritardo via via accumulato dal Sud nel processo di industrializzazione e sulle responsabilità da attribuirsi al ceto imprenditoriale meridionale e alla classe dirigente tanto prima quanto dopo l'Unità<sup>6</sup>.

La necessità di svolgere ulteriori studi fu avvertita da Luigi De

<sup>1</sup> P. PECORARI, *Il protezionismo imperfetto. Luigi Luzzatti e la tariffa doganale del 1878*, Venezia 1989. Sull'avvio del processo di industrializzazione, v. G. MORI, *Un veicolo claudicante lungo un sentiero irto di ostacoli artificiali e naturali. Le attività di trasformazione dal tramonto della Destra storica alla fine del secolo*, in *Alla ricerca delle colonie (1876-1896)*, a cura di P.L. Ballini e P. Pecorari, Venezia 2007, pp. 109-172.

<sup>2</sup> L. DE MATTEO, *Imprenditori a Napoli nell'Ottocento*, «Storia economica», IX (2006), pp. 329-330.

<sup>3</sup> L. DE ROSA, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno. 1840-1904*, Napoli 1968.

<sup>4</sup> L. DE MATTEO, *Investimento industriale e patrimonio. I grandi industriali del Mezzogiorno dal protezionismo borbonico alla crisi postunitaria*, «Storia economica», I (1998), pp. 265-269; ID., «Noi della meridionale Italia». *Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione*, Napoli 2002, pp. 100-103.

<sup>5</sup> ID., *La dinamica dell'industria manifatturiera in Campania e nelle sue province nel Novecento*, «Storia economica», X (2007), pp. 373-418. Non mancano peraltro lavori su particolari aspetti relativi alla storia dell'industria meridionale, come quelli sull'associazionismo di Francesco Dandolo, nei quali pure si trovano riferimenti alle vicende del comparto metalmeccanico: F. DANDOLO, *L'associazionismo industriale a Napoli nel primo dopoguerra. La nascita e i primi sviluppi dell'Unione regionale industriale (1917-1922)*, Soveria Mannelli 2003; ID., *Interessi in gioco. L'Unione degli industriali di Napoli tra le due guerre*, Napoli 2005.

<sup>6</sup> L. DE MATTEO, *Economy under pressure. Un paradigma interpretativo dell'economia del Mezzogiorno nell'Ottocento*, «Storia economica», XIII (2010), pp. 227-248; ID., *Una "economia alle strette" nel Mediterraneo. Modelli di sviluppo, imprese e imprenditori a Napoli e nel Mezzogiorno nell'Ottocento*, Napoli 2013.

Rosa, che, pubblicando in «Storia economica» una breve nota su *Alfredo Cottrau e il ponte sullo stretto di Messina*, si riprometteva di «tornare appena possibile» sull'attività di «innovatore in molti settori della meccanica e delle ferrovie» dell'industriale napoletano<sup>7</sup>. Nel 2006 anche Andrea Giuntini, tratteggiando la parabola declinante delle Officine di Pietrarsa<sup>8</sup>, invitava a compiere indagini più approfondite su una vicenda che, nel complesso, poteva essere considerata un capitolo non secondario della storia economica nazionale. Un primo tentativo di ricostruzione della storia dell'opificio di Pietrarsa si deve ad Antonio Puca, il quale, studiandone l'evoluzione dal 1840 al 1882, individuava nelle politiche borboniche e in quelle postunitarie, tanto diverse quanto parimenti incongruenti e inadeguate, le cause del declino di un'industria che, pure, disponeva di un capitale umano e tecnico di tutto rispetto. In conclusione, il «sostanziale fallimento della gestione governativa prima e di quella privata poi» dimostra che non sono attribuibili «all'opificio in sé quelle responsabilità che competevano invece alla generale politica industriale seguita dalla Destra»<sup>9</sup>.

Proseguendo sulla linea delle politiche di sostegno all'avvio del processo di industrializzazione, un capitolo significativo nell'evoluzione della siderurgia italiana è rappresentato dalle vicende del Consorzio siderurgico o Consorzio Ilva. Esso fu creato nel 1911 con la regia della Banca d'Italia, che fin dal 1907 era stata incaricata dal governo di provvedere al riassetto di un comparto ritenuto strategico per lo sviluppo industriale del Paese, ma che versava in grosse difficoltà. Il riordino e l'esame dei documenti conservati presso l'Archivio storico della Banca d'Italia hanno consentito a Isabella Cerioni di gettare nuova luce sull'argomento, soprattutto per ciò che concerne l'azione svolta dall'Istituto di emissione in favore del decollo industriale italiano e, quindi, in appoggio alla politica governativa. La cospicua serie documentale e le altre carte sparse in altri fondi archivistici della Banca potrebbero consentire ulteriori approfondimenti della vicenda, anche in considerazione dei noti avvenimenti successivi al primo con-

<sup>7</sup> L. DE ROSA, *Alfredo Cottrau e il ponte sullo stretto di Messina*, «Storia economica», V (2002), pp. 413-417.

<sup>8</sup> A. GIUNTINI, *Ascesa e declino delle prime officine ferroviarie italiane. Appunti per una storia di Pietrarsa dalle origini al museo*, «Storia economica», IX (2006), pp. 485-503.

<sup>9</sup> A. PUCA, *Alle origini di Minerva trionfante*, III, *L'impossibile modernizzazione. L'industria di base meridionale tra liberismo e protezionismo: il caso di Pietrarsa (1840-1882)*, Roma 2011.

flitto mondiale, con i salvataggi dei primi anni Venti<sup>10</sup>, il sempre maggiore sostegno e coinvolgimento delle banche miste<sup>11</sup> e la costituzione dell'Istituto per la ricostruzione industriale.

Fino ad allora, tra commesse statali, guerra, protezionismo e cartelli, la crescita dell'industria siderurgica e meccanica aveva in più occasioni evidenziato i limiti e le debolezze dell'iniziativa privata. Tant'è che, come scrive Lucio Avagliano nel primo tentativo di sintesi della storia dell'Iri, è a tali deficienze (di uomini, capitali e istituti) che «l'Iri fu chiamato a porre riparo [...] nel breve come nel lungo periodo»<sup>12</sup>. Su questo piano, il giudizio sulla complessiva positività dell'azione dell'Iri già avanzato da Avagliano, seppur in mancanza di una puntuale analisi sulle vicende dei comparti o delle singole imprese, è confermato da Pierluigi Ciocca nel sesto e conclusivo volume di sintesi della recente opera sulla storia dell'Istituto<sup>13</sup>. Si tratta di un giudizio niente affatto scontato – soprattutto se si guarda alla travagliata storia della siderurgia o di alcuni rami della meccanica, come la cantieristica – che si basa in larga misura sui risultati emersi dalle ricerche pubblicate nei precedenti cinque volumi dell'opera, alla cui realizzazione hanno collaborato più di cinquanta autori, tra storici ed economisti<sup>14</sup>. Movendo

<sup>10</sup> A. COVA, *La scalata alle banche e la crisi finanziaria del 1920-21*, in *Crisi e scandali bancari nella storia d'Italia*, a cura di P. Pecorari, Venezia 2006, pp. 115-154. Sull'importanza della questione, alla luce dei successivi sviluppi, merita di essere citato il saggio di Pasquale Galea sul ruolo svolto da Oscar Sinigaglia nel salvataggio del Banco di Roma: P. GALEA, *Protagonisti, istituzioni e strutture finanziarie nell'intervento di salvataggio del Banco di Roma. Il contributo di Oscar Sinigaglia*, in *L'intervento dello Stato nell'economia italiana. Continuità e cambiamenti (1922-1956)*, a cura di A. Cova e G. Fumi, Milano 2011, pp. 43-82.

<sup>11</sup> Sull'argomento si vedano: A. CONFALONIERI, *Banche miste e grande industria in Italia 1914-1933*, I, *Introduzione. L'esperienza della Banca commerciale Italiana e del Credito italiano*, Milano 1994; F. BOF, *La crisi delle banche miste e l'avvento dello «Stato banchiere e imprenditore»*, in *Crisi e scandali bancari*, pp. 155-218.

<sup>12</sup> L. AVAGLIANO, «*La mano visibile*» in *Italia. Le vicende della finanziaria Iri (1933-1985)*, Roma 1991, p. 302.

<sup>13</sup> «Dell'esperienza dell'Iri, resta, in positivo, la somma dei contributi che l'Istituto ha recato all'economia italiana: alla stabilità, reale e finanziaria, negli anni Trenta; alla crescita, nei tempi del miracolo economico e oltre; al superamento dell'arretratezza del Mezzogiorno, dal dopoguerra. Resta altresì, dell'esperienza dell'Iri, la lezione utile a superare il convincimento che identifica efficiente con privato e inefficiente con pubblico. L'Iri, in alcune fasi e in alcuni suoi comparti, è stato efficiente, comunque meno inefficiente dei privati a cui dovette sostituirsi» (P. CIOCCA, *Storia dell'Iri*, VI, *L'Iri nell'economia italiana*, Roma-Bari 2015, p. 316).

<sup>14</sup> Il progetto «Storia dell'Iri» è stato impostato da un Comitato di direzione scien-



da queste premesse, si accennerà ora a un primo bilancio storiografico dei due comparti.

## 2. La siderurgia

Tenendo conto del peso e del ruolo rivestiti dalla siderurgia all'interno dell'Iri, i riferimenti alle vicende della Finsider e delle sue aziende sono presenti, con inevitabili ripetizioni, in tutti i volumi della *Storia dell'Iri*. Esse trovano due momenti di riflessione specifici nei saggi di Marco Doria, sul periodo tra gli anni Trenta e la ricostruzione<sup>15</sup>, e di Ruggiero Ranieri, che, partendo dalla fine della seconda guerra mondiale, affronta con la collaborazione di Salvatore Romeo anche i difficili anni Settanta con il raddoppio del centro di Taranto, fino all'ultima fase della privatizzazione<sup>16</sup>. Tali lavori presentano elementi di novità ascrivibili, da un lato, all'utilizzo della documentazione dell'Archivio storico Iri e, dall'altro, all'estensione dell'orizzonte temporale considerato. Sono anche visibili i progressi compiuti dalla storiografia economica più o meno recente sul tema, che, come notato da Sergio Zaninelli, ha assistito «a un marcato spostamento degli interessi di ricerca dalle storie generali dell'industria o delle industrie, alla storia dell'impresa o delle imprese»<sup>17</sup>. In particolare, le pubblicazioni degli ultimi due decenni hanno consentito di meglio argomentare le ragioni dell'indubbio successo della Finsider e delle aziende da essa controllate dal secondo dopoguerra agli anni Settanta, nonché di ampliare

tifica costituito da Luciano Cafagna, Franco Amatori, Valerio Castronovo, Pierluigi Ciocca e Franco Russolillo. Oltre al già citato lavoro conclusivo di Pierluigi Ciocca, l'opera è composta dai seguenti volumi: I, *Dalle origini al dopoguerra. 1933-1948*, a cura di V. Castronovo, Roma-Bari 2012; II, *Il «miracolo» economico e il ruolo dell'Iri. 1949-1972*, a cura di F. Amatori, Roma-Bari 2013; III, *I difficili anni '70 e i tentativi di rilancio negli anni '80*, a cura di F. Silva, Roma-Bari 2013; IV, *Crisi e privatizzazione. 1990-2002*, a cura di R. Artoni, Roma-Bari 2013; V, *Un gruppo singolare. Settori, bilanci, presenza nell'economia italiana*, a cura di F. Russolillo, Roma-Bari 2015.

<sup>15</sup> M. DORIA, *I trasporti marittimi, la siderurgia*, II, *L'Iri e la siderurgia dagli anni Trenta alla ricostruzione post-bellica. Politiche industriali ed economia nazionale*, in *Storia dell'Iri*, I, *Dalle origini*, pp. 359-419.

<sup>16</sup> R. RANIERI, *La siderurgia IRI dal Piano Sinigaglia alla privatizzazione*, in *Storia dell'Iri*, V, *Un gruppo singolare*, pp. 5-199.

<sup>17</sup> S. ZANINELLI, *I problemi dell'industrializzazione italiana*, in *Storiografia d'industria e d'impresa in Italia e Spagna in età moderna e contemporanea*, Atti del convegno internazionale di studi (Padova - Stra - Vicenza, 17-18 ottobre 2003), a cura di A. Di Vittorio, C. Barciela Lopez e G.L. Fontana, Padova 2004, p. 11.

e più correttamente inquadrare il contesto nel quale se ne è poi consumato il declino. Tra la letteratura più recente rientrano senz'altro le ricerche su Oscar Sinigaglia e sul suo piano di ristrutturazione della siderurgia italiana<sup>18</sup>, dalle quali sono emersi elementi utili a chiarire il dibattito tra i sostenitori della siderurgia pubblica e quella privata, a confermare la sostanziale continuità con il piano autarchico elaborato da Agostino Rocca, a evidenziare le difficoltà del *manager* in un contesto politico ed economico incerto e, in una prospettiva più ampia, a certificarne le ricadute positive sullo sviluppo industriale del Paese<sup>19</sup>.

Un primo tentativo di ricostruzione delle vicende della siderurgia italiana nel secondo dopoguerra è quello di Margherita Balconi<sup>20</sup>, cui è seguito il libro intervista di Gian Lupo Osti, manager Finsider, più incentrato sulle questioni interne al gruppo pubblico<sup>21</sup>. Usciti proprio quando la siderurgia statale si stava dimostrando incapace di reagire alla crisi che attanagliava il comparto e che avrebbe, più di altri, inciso sui bilanci dell'Iri e sui conti dello Stato, entrambi i lavori, pur rimanendo validi riferimenti sul tema, non potevano offrire un'interpretazione adeguata dell'ultimo periodo e, più in generale, non tenevano nel debito conto gli effetti economici relativi all'adesione dell'Italia alla Comunità europea del carbone e dell'acciaio e al mercato co-

<sup>18</sup> Un ampio profilo biografico di Oscar Sinigaglia è stato tracciato da Lucio Villari in un volume uscito per la prima volta nel 1991 e ampliato, con l'aggiunta di un capitolo e di alcune lettere in appendice, nell'edizione del 2008 (L. VILLARI, *Le avventure di un capitano di industria*, Torino 2008). Tuttavia, diversi aspetti legati alla sua attività di imprenditore e *manager*, soprattutto in merito alle origini e ai primi passi mossi nel comparto siderurgico, attendono ancora di essere ricostruiti.

<sup>19</sup> C. LUSSANA, *Tattiche di argomentazione: Sinigaglia e Rocca sul piano siderurgico*, «Archivi e imprese», 7 (1993), pp. 20-40; R. RANIERI, *Il piano Marshall e la ricostruzione della siderurgia a ciclo integrale*, «Studi storici», 37 (1996), pp. 145-190; ID., *Il Piano Sinigaglia e la ristrutturazione della siderurgia italiana (1945-1958)*, «Annali di storia dell'impresa», 15-16 (2004-2005), pp. 17-48; M. ROBIONY, *Oscar Sinigaglia: la siderurgia al servizio del Paese*, «Storia economica», XV (2012), pp. 39-63. Sui processi di ristrutturazione e sul problema operaio nelle imprese siderurgiche nel secondo dopoguerra: M. DORIA, *La siderurgia a Genova nel secondo dopoguerra. Nuovi investimenti, ristrutturazioni, lotte operaie*, «Annali di storia dell'impresa», 15-16 (2004-2005), pp. 75-106; M. LUNGONELLI, *Ristrutturazione industriale e conflitto sociale a Piombino negli anni Cinquanta: la crisi della Magona d'Italia*, ivi, pp. 107-117; R. COVINO, *I licenziati di Terni (1952-1953)*, ivi, pp. 119-139; N. DE IANNI, *Siderurgici e siderurgia. Gli anni Cinquanta a Bagnoli*, ivi, pp. 141-158.

<sup>20</sup> M. BALCONI, *La siderurgia italiana (1945-1990). Tra controllo pubblico e incentivi del mercato*, Bologna 1991.

<sup>21</sup> G.L. OSTI, *L'industria di Stato dall'ascesa al degrado. Trent'anni nel gruppo Finsider. Conversazioni con Ruggero Ranieri*, Bologna 1993.

munitario. Tale aspetto è importante per comprendere tanto la fase di rilancio quanto quella della ristrutturazione della siderurgia italiana, sia pubblica che privata, come emerge dal lavoro curato da Ruggero Ranieri e Luciano Tosi<sup>22</sup>. Si tenga inoltre presente che nel perimetro dell'Iri finirono le più grandi aziende siderurgiche del Paese, quali Terni, Ilva, Dalmine e Siacc (Società italiana acciaierie Cornigliano Cogne, fino al 1934 di proprietà Ansaldo), sulle quali esiste oggi una cospicua letteratura, rientrante nel genere della storia d'impresa. Ai fondamentali lavori di Franco Bonelli degli anni Settanta, *in primis* sulla Terni, si sono aggiunte le ricerche sulla Dalmine e sull'Ansaldo, con ricostruzioni su archi temporali che, travalicando quelli strettamente connessi all'esperienza Iri, offrono un'utile prospettiva di lungo periodo. Tra i lavori promossi su iniziativa della Fondazione Dalmine si segnala il volume collettaneo, curato da Franco Amatori e Stefania Licini, che ripercorre le tappe della storica impresa specializzata nella produzione di tubi con e senza saldatura<sup>23</sup>. Tra i temi affrontati figurano l'evoluzione dell'assetto proprietario e delle strategie aziendali, l'andamento economico e produttivo, come pure le problematiche legate alla tecnologia e all'organizzazione del lavoro. Più in generale, le vicende della Dalmine consentono una considerazione in merito al giudizio tutto sommato positivo della gestione Iri, durante la quale l'impresa bergamasca mantenne a lungo un buon livello di redditività e una certa capacità innovativa: pur seguendo le sorti della Finsider e dell'intero comparto, con una situazione finanziaria molto pesante, alla vigilia della privatizzazione e della cessione alla Techint<sup>24</sup>, la Dalmine era ancora tra i principali produttori al mondo di tubi senza saldatura. Quanto all'Ansaldo, tra i nove volumi collettanei della poderosa

<sup>22</sup> *La comunità europea del carbone e dell'acciaio (1952-2002). Gli esiti del trattato in Europa e in Italia*, a cura di R. Ranieri e L. Tosi, Padova 2004. In particolare si segnalano i seguenti saggi: R. RANIERI, *L'espansione siderurgica italiana nel primo quindicennio del Trattato Ceca (1952-1967)*, pp. 153-228; F. PETRINI, *Gli industriali privati italiani e la Ceca*, pp. 229-255; G. PEDROCCO, *La siderurgia bresciana di fronte alle misure comunitarie di ristrutturazione siderurgica degli anni Settanta e Ottanta*, pp. 323-354.

<sup>23</sup> *Dalmine 1906-2006. Un secolo di industria*, a cura di F. Amatori e S. Licini, Quaderni della Fondazione Dalmine, 5, Bergamo 2006.

<sup>24</sup> La Techint era stata fondata nel 1945 da Agostino Rocca, manager con una lunga esperienza nel comparto siderurgico con ruoli apicali alla Dalmine, all'Ansaldo, alla Siac e in Finsider (1946: *la prima frontiera. Dalla corrispondenza Argentina di Agostino Rocca*, a cura di C. Lussana, Quaderni della Fondazione Dalmine, 1, Bergamo 1999; *Techint 1945-1980. Origini e sviluppo di un'impresa internazionale*, a cura di C. Lussana, Quaderni della Fondazione Dalmine, 4, Bergamo 2005).

opera promossa in occasione del 140° anniversario della fondazione, alcuni offrono saggi che contribuiscono non solo a chiarire i tempi e i motivi del processo di integrazione verticale che portò l'azienda meccanica genovese a produrre acciaio, ma anche, tenuto conto dell'importanza della società nel panorama nazionale, a lumeggiare aspetti di carattere più generale sull'evoluzione del comparto<sup>25</sup>.

Come si è potuto notare, l'ampliamento delle conoscenze sulla storia dell'industria siderurgica è passato quasi esclusivamente attraverso le ricerche sulla grande impresa pubblica, che rappresenta senza dubbio un necessario punto di partenza per correttamente inquadrare e interpretare quanto si è fatto dall'impresa privata. Colpisce a tal proposito la mancanza di una ricostruzione storica delle vicende relative alle Acciaierie e Ferriere Lombarde Falck, a lungo, insieme alla Fiat, la principale impresa elettrosiderurgica privata italiana. Se è da considerarsi datato e cronologicamente circoscritto il lavoro di Armando Frumento<sup>26</sup>, il più recente libro di Harold James non colma certamente il vuoto storiografico. Incentrato sull'analisi delle vicende di tre delle più longeve dinastie imprenditoriali – l'italiana Falck, la tedesca Haniel e la francese Wendel –, il lavoro di James offre alcuni spunti di riflessione su un modello gestionale e proprietario, quello dell'impresa familiare, applicato al comparto siderurgico<sup>27</sup>. D'altra parte, non è questo l'unico vuoto storiografico da colmare, poiché la storia della siderurgia italiana è caratterizzata, in alcune aree del Paese, da una lunghissima, talvolta ultrasecolare tradizione legata alla piccola impresa privata, tipicamente artigiana, specializzata nella lavorazione del ferro. Il fenomeno è tipico delle valli dell'area alpina, del Bresciano, del Comasco, del Lecchese: tutte zone avvantaggiate dall'abbondanza di ener-

<sup>25</sup> A.M. FALCHERO, *Le strutture e l'evoluzione dell'Ansaldo*, in *Storia dell'Ansaldo*, II, *La costruzione di una grande impresa. 1883-1902*, a cura di G. Mori, Roma-Bari 1995, pp. 27-53; G. MORI, *L'industria dell'acciaio in Italia*, in *Storia dell'Ansaldo*, III, *Dai Bombrini ai Perrone. 1903-1914*, a cura di P. Hertner, Roma-Bari 1996, pp. 31-65; C. BINEL, *Il programma elettrosiderurgico valdostano*, in *Storia dell'Ansaldo*, IV, *L'Ansaldo e la grande guerra. 1915-1918*, a cura di V. Castronovo, Roma-Bari 1997, pp. 91-109; G. PILUSO, *Il passaggio dell'Ansaldo all'Iri (1933-1935)*, in *Storia dell'Ansaldo*, VI, *Dall'Iri alla guerra*, a cura di G. De Rosa, Roma-Bari 1999, pp. 51-75.

<sup>26</sup> A. FRUMENTO, *Imprese lombarde nella storia della siderurgia italiana: il contributo dei Falck*, I, 1833-1913, Milano 1952.

<sup>27</sup> H. JAMES, *Capitalismo familiare. Falck, Haniel, Wendel e il modello d'impresa nell'Europa continentale*, Milano 2007 [versione italiana di *Family capitalism, Wendels, Haniels, Falcks, and the Continental European Model*, Cambridge (MA) 2006, traduzione di Michele D'Alessandro].

gia idraulica e che sono state oggetto di diversi studi, i quali peraltro hanno evidenziato legami di lungo periodo tra le accennate primitive esperienze e la nascita dell'elettrosiderurgia all'inizio del Novecento<sup>28</sup> o la formazione di alcuni distretti industriali<sup>29</sup>. È da questo nucleo che trae origine e si sviluppa nel secondo dopoguerra, in particolar modo in provincia di Brescia, la vicenda dei cosiddetti 'tondinari' (produttori di tondo per cemento armato), che, partiti in molti casi da piccoli impianti di rilaminazione di rotaie, nel giro di una ventina d'anni arrivano ad affermarsi non solo in Italia ma anche all'estero come modello di impresa efficiente in un mercato dominato dalla grande impresa. Si tratta di un fenomeno che, per caratteristiche e dimensioni, meriterebbe maggiore attenzione.

Tralasciando le monografie aziendali di carattere prettamente celebrativo o comunicativo, una prima ricostruzione storica della parabola dei bresciani è stata fatta da Giorgio Pedrocco, il quale, da storico della tecnologia, ben inquadra gli aspetti innovativi sul piano tecnico produttivo, e pur fornendo informazioni e aneddoti (frutto di interviste e testimonianze) sulle principali imprese, dalla Seta alla Lucchini, e includendovi anche la Riva, lascia aperti ampi spazi di approfondimento che richiederebbero l'utilizzo di fonti d'archivio<sup>30</sup>. Alcuni aspetti relativi al successo di queste realtà produttive sono invece emersi dalle ricerche sulla Danieli di Buttrio, l'impresa friulana costruttrice di macchine e impianti per le imprese siderurgiche, pioniera nell'affermazione dei *minimill* a livello mondiale e storica fornitrice dei bresciani<sup>31</sup>. Una

<sup>28</sup> Mi limito a citare i lavori più recenti: L. MOCARELLI, *La lavorazione del ferro nel Bresciano tra continuità e mutamento (1750-1914)*, in *Le vie dell'industrializzazione europea. Sistemi a confronto*, a cura di G.L. Fontana, Bologna 1997, pp. 721-759; G. MARCHESI, *Quei laboriosi valligiani. Economia e società nella montagna bresciana tra il tardo Settecento e gli anni postunitari*, Brescia 2003.

<sup>29</sup> Sul tema dei distretti si rinvia alle considerazioni svolte nel paragrafo successivo. Sul caso specifico dell'industria del ferro: A. COLLI, *Legami di ferro. Storia del distretto metallurgico e meccanico lecchese*, Roma 1999.

<sup>30</sup> G. PEDROCCO, *Bresciani. Dal rottame al tondino. Mezzo secolo di siderurgia 1945-2000*, Milano 2000.

<sup>31</sup> La Danieli rappresenta peraltro un caso singolare di impresa, che, nata come elettrosiderurgica all'inizio del secolo scorso, si trasforma in fornitrice di macchinari per il comparto di originaria provenienza nel secondo dopoguerra. Si tratta di aspetti che, già posti in evidenza da A. CAFARELLI (*Le Officine Danieli: tradizione e innovazione nell'arte dell'acciaio*, in *Buttrio. Una comunità tra ruralità e innovazione*, a cura di M. Pascolini, Udine 2003, pp. 379-391), sono stati ulteriormente approfonditi in un mio volume, cui mi permetto di rinviare: M. ROBIONY, *Nati per la meccanica. L'avventura imprenditoriale di Mario e Luigi Danieli*, Udine 2012.

delle chiavi di lettura è senz'altro legata alla tecnologia, *in primis* all'opzione elettrosiderurgica, ma il diverso destino di imprese private di più antica e consolidata tradizione e/o di dimensioni maggiori di quelle lombarde suggerisce la compresenza di altri fattori, sui quali occorre ancora indagare<sup>32</sup>.

Un tema infine che riguarda in generale lo sviluppo industriale, ma che, viste anche le recenti vicende che hanno segnato l'Ilva di Taranto, interessa in modo particolare la siderurgia, è quello della tutela ambientale<sup>33</sup>. Si tratta di una questione da non sottovalutare, perché chiama in causa, da un lato, le politiche pubbliche di tutela e pianificazione del territorio e, dall'altro, il ruolo dell'imprenditore e il tema della responsabilità sociale dell'impresa. Su questo piano la storia dell'industria siderurgica sia pubblica che privata presenta campi di indagine ancora inesplorati, tra cui, per esempio, quello relativo all'impatto dei processi produttivi sulla salute dei lavoratori e sui connessi costi sociali.

La deindustrializzazione, la riconversione produttiva e la valorizzazione dei siti siderurgici sono temi di altrettanto interesse, che hanno trovato spazio nel fecondo filone di ricerca dedicato all'archeologia industriale, come è emerso, per esempio, nel Convegno di studi in onore di Ivan Tognarini su «La siderurgia italiana tra storia economica e archeologia industriale», svoltosi a Piombino nel marzo 2016<sup>34</sup>.

### 3. *La meccanica*

Il comparto meccanico italiano è storicamente caratterizzato, ri-

<sup>32</sup> Un caso è per esempio quello delle Acciaierie e Ferriere di Bolzaneto della famiglia Bruzzo, che nel secondo dopoguerra «tenta di reagire ai cambiamenti, lanciandosi nell'elettrosiderurgia, senza però riuscirci, per motivi che dovranno essere oggetto di una più attenta analisi»: R. TOLAINI, *Mercanti o industriali? La parabola dell'imprenditoria genovese in età contemporanea attraverso le vicende del gruppo Bruzzo, 1870-1992*, in *Imprenditorialità e sviluppo*, p. 961; si veda anche ID., *Alle origini della siderurgia ligure. I Bruzzo*, «Annali di storia dell'impresa», 18 (2007), pp. 481-563.

<sup>33</sup> La questione è stata affrontata nel volume curato da Salvatore Adorno e Simone Seri Sernerri *Industria, ambiente e territorio. Per una storia delle aree industriali in Italia*, Bologna 2009, nel quale vengono anche analizzati i casi dei siti siderurgici di Cornigliano (R. TOLAINI, *Il peso dell'acciaio. Siderurgia e ambiente a Genova. 1950-2005*, pp. 87-112) e Bagnoli (G. CORONA, *Industrialismo e ambiente urbano: le molte identità di Bagnoli*, pp. 189-211).

<sup>34</sup> Un breve resoconto dei lavori del Convegno è presente nella Newsletter della Sise (n. 63, marzo 2016).

petto a quello siderurgico, dalla contemporanea presenza di molti sottocomparti, di un grande numero di piccole e medie imprese – tipiche della nostra struttura industriale – e di poche grandi imprese, come, ad esempio, la Ansaldo, le cui vicende abbracciano non solo entrambi i comparti di nostro interesse, ma, come ha rilevato Valerio Castronovo, riflettono «per tanti aspetti le fasi più significative della nostra storia economica»<sup>35</sup>. Tralasciando i saggi che riguardano la siderurgia, i nove volumi sull'impresa ligure affrontano diversi nuclei tematici. Organizzati cronologicamente lungo un periodo di circa 150 anni, essi offrono un ulteriore esempio di grande impresa che, inizialmente, sconta le carenze di una politica economica poco incline a promuovere l'industrializzazione, cresce vistosamente in virtù delle commesse statali e, soffrendo i limiti del capitalismo privato italiano, finisce col vivere una lunga stagione sotto il controllo dell'Iri. In essi non solo si analizzano questioni interne all'azienda, come quelle societarie, finanziarie e organizzative, ma sono delineate e interpretate – nel più generale contesto sociale, economico e politico – le dinamiche (tecnologiche e di mercato) dei numerosi rami della metalmeccanica in cui l'impresa ligure ha operato, spesso come *leader*.

Tali considerazioni spiegano, tra l'altro, anche le difficoltà relative alla ricostruzione dell'articolato e complesso percorso di Finmeccanica, che, alla fine della guerra, si trovò a gestire molte imprese operanti in rami diversificati di attività. Questo, del resto, è uno dei motivi per cui il volume di Vera Zamagni sulla storia di Finmeccanica, da finanziaria di settore a grande gruppo manifatturiero, rappresenta un punto di partenza per nuovi studi, come pure per i necessari approfondimenti<sup>36</sup>. Un capitolo importante della storia dell'industria meccanica italiana è rappresentato dalla cantieristica navale, in cui l'Iri ha rivestito un ruolo di primissimo piano, considerato che alla fine della seconda guerra mondiale aveva il controllo dell'80 per cento del comparto, tra cui, appunto, l'Ansaldo, la Odero-Terni-Orlando (Oto), i Cantieri riuniti dell'Adriatico (Crda) e la Navalmeccanica. Le vicende di questo gruppo di imprese, finite prima sotto il controllo di Fin-

<sup>35</sup> V. CASTRONOVO, *Il ruolo dell'Ansaldo nell'economia italiana*, in *Storia dell'Ansaldo*, IX, *Un secolo e mezzo. 1853-2003*, a cura di Id., Roma-Bari 2003, p. 1. Per T. ROW (*Il nazionalismo economico nell'Italia liberale. L'Ansaldo, 1903-1921*, Bologna 1997) il caso dell'Ansaldo consente di prendere in esame una serie di problemi e temi di carattere generale, tra cui il «ruolo dello stato come agente di sviluppo», il ruolo del nazionalismo nel processo di industrializzazione, le caratteristiche del mercato interno, come pure le strategie seguite per aggredire i mercati esteri.

<sup>36</sup> V. ZAMAGNI, *Finmeccanica. Competenze che vengono da lontano*, Bologna 2009.

meccanica e poi di Fincantieri, sono state ricostruite da Roberto Giulianelli<sup>37</sup>, che segue di qualche anno i lavori, in parte sovrapponibili, di Galisi<sup>38</sup> e Fragiaco<sup>39</sup>.

L'altro grande ramo della meccanica italiana è quello automobilistico, storicamente dominato da un'impresa privata, la Fiat, tanto grande da incidere profondamente non solo sull'economia, ma anche sulla società e la politica nazionale. È questo il filo conduttore di una serie di ricerche promosse dall'Archivio storico Fiat in occasione del centenario dell'impresa. I lavori in questione sono tre. Innanzitutto, il corposo volume di Valerio Castronovo (*Fiat 1899-1999. Un secolo di storia italiana*)<sup>40</sup>, nel quale attraverso la dettagliata narrazione delle vicende familiari e imprenditoriali degli Agnelli si ripercorre, su molteplici piani, un secolo di storia italiana. Seguono i due volumi collettanei curati da Cesare Annibaldi e Giuseppe Berta, nei quali gli autori si misurano con temi inerenti, da un lato, ai rapporti dell'impresa con il mondo circostante, e, dall'altro, alla storia interna, come l'organizzazione, le relazioni industriali, l'innovazione tecnologica e le politiche di internazionalizzazione<sup>41</sup>. Infine, il lavoro di Giuseppe Berta su *Conflitto industriale e struttura d'impresa alla Fiat (1919-1979)* affronta il tema delle relazioni industriali, che nell'ultimo ventennio ha visto la letteratura arricchirsi di contributi originali. Il volume di Berta rientra senz'altro tra questi, riuscendo, attraverso il metodo della *labour history* incrociato con quello della *business history*, a far emergere come l'evoluzione dell'impresa e della politica direzionale del colosso automobilistico siano state decisamente influenzate dal conflitto sindacale<sup>42</sup>.

<sup>37</sup> R. GIULIANELLI, *La navalmecanica: dalla protezione alla competizione (1945-2002)*, in *Storia dell'Iri*, V, *Un gruppo singolare*, pp. 388-427. In precedenza, Giulianelli aveva ricostruito le vicende dei Cantieri navali riuniti della famiglia Piaggio, unici concorrenti privati della navalmecanica statale fino al loro assorbimento in Fincantieri: R. GIULIANELLI, *I Piaggio. La parabola di un grande gruppo armatoriale e cantieristico italiano (1875-1972)*, Bologna 2012.

<sup>38</sup> R. GALISI, *Dai salvataggi alla competizione globale. La Fincantieri dal 1959 al 2009*, Milano 2011.

<sup>39</sup> P. FRAGIACO, *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana 1861-2011*, Milano 2012.

<sup>40</sup> V. CASTRONOVO, *Fiat 1899-1999. Un secolo di storia italiana*, Milano 1999.

<sup>41</sup> *Grande impresa a sviluppo in Italia. Studi per i cento anni della Fiat*, I-II, a cura di C. Annibaldi e G. Berta, Bologna 1999.

<sup>42</sup> G. BERTA, *Conflitto industriale e struttura d'impresa alla Fiat (1919-1979)*, Bologna 1999. Sulla contrattazione collettiva nell'industria metalmeccanica torinese nel secondo dopoguerra, v. S. Musso, *Allo scopo di incrementare la produzione attra-*



L'altra grande protagonista della storia dell'industria automobilistica italiana è l'Alfa Romeo. Le vicende dello storico marchio automobilistico, già studiate per le sue origini da Duccio Bigazzi, sono state ricostruite, anche per il periodo che va dal passaggio all'Iri (1933) alla cessione alla Fiat (1987), da Francesco Pirone e Francesco Zirpoli con un approccio multidisciplinare, che coniuga studi manageriali, storia economica e sociologia economica, facendo emergere alcune analogie con il caso della siderurgia (ampliamento dimensionale e sostegno dello sviluppo industriale al Sud)<sup>43</sup>. Tali fatti hanno trovato un'ulteriore chiave di lettura attraverso i lavori dedicati a Giuseppe Luraghi, uno dei manager più rappresentativi dell'Alfa Romeo nel secondo dopoguerra<sup>44</sup>.

Nel secondo dopoguerra la crescita dell'industria automobilistica è stata accompagnata anche dalla diffusione delle due ruote, a cominciare dai casi più conosciuti della Lambretta (Innocenti) e della Vespa (Piaggio). Se la prima risente dell'oblio relativo alla Innocenti, la seconda ha invece in tempi recenti trovato spazio tra gli interessi degli storici economici. Al riguardo va ricordato il lavoro di ricerca e di sistemazione dell'archivio Piaggio avviato negli anni Novanta da Tommaso Fanfani, che ha ben messo in luce le caratteristiche e le dinamiche evolutive di un gruppo polisettoriale integrato<sup>45</sup>, la cui lunga storia «deriva dalla combinazione di alcuni fattori essenziali, come la capacità organizzativa della produzione, la continua ricerca della innovazione, l'investimento costante e notevole sul fattore umano»<sup>46</sup>. Ma la storia della produzione italiana dei veicoli a due ruote non è circoscritta alle due grandi aziende sopra citate, come ci rivela, ad esem-

*verso un maggior rendimento del lavoro». Cottimi e premi, in La metalmeccanica torinese nel secondo dopoguerra (1945-1972), a cura di P.L. Bassignana e G. Berta, Torino 1997, pp. 115-169.*

<sup>43</sup> F. PIRONE, F. ZIRPOLI, *L'Alfa Romeo e l'industria automobilistica italiana*, in *Storia dell'Iri*, V, *Un gruppo singolare*, pp. 277-385.

<sup>44</sup> Sulla figura e l'opera di Giuseppe Luraghi, si vedano: R. GIANOLA, *Luraghi. L'uomo che inventò la Giulietta*, Milano 2000; N. CREPAX, *Autonomia e responsabilità del manager pubblico: le scelte di Giuseppe Luraghi all'Alfa Romeo*, «Annali di storia dell'impresa», 15-16 (2004-2005), pp. 317-365; ID., *Luraghi Giuseppe*, in *Dizionario biografico degli italiani*, LXVI, Roma 2006, pp. 634-640; D. POZZI, *Una sfida al capitalismo italiano: Giuseppe Luraghi*, Venezia 2012.

<sup>45</sup> T. FANFANI, *Una leggenda verso il futuro. La storia della Piaggio*, Pisa 2001.

<sup>46</sup> ID., *Impresa metalmeccanica e "made in Italy": il caso Piaggio*, in *Imprenditorialità e sviluppo economico. Il caso italiano (secc. XIII-XX)*, Società italiana degli storici economici, Università Bocconi, 14-15 novembre 2008, a cura di F. Amatori e A. Colli, Milano 2009, p. 697.

pio, il sistema di piccole e medie imprese del comparto motociclistico bolognese, con la nota eccezione rappresentata dalla Ducati<sup>47</sup>.

Quest'ultimo esempio consente di richiamare l'importanza di un'altra caratteristica distintiva del tessuto imprenditoriale italiano, in cui una parte significativa della produzione manifatturiera si è andata organizzando nella forma del distretto industriale. Il tema, sul quale esiste una cospicua letteratura<sup>48</sup>, è legato ai notevoli cambiamenti registrati dalla struttura produttiva del Paese, a partire dagli anni Settanta, che, favoriti dai processi di destrutturazione e decentramento, hanno contribuito al formarsi della cosiddetta «terza Italia»<sup>49</sup>. Si tratta di un fenomeno cui il comparto meccanico non è estraneo, tenendo presente che grazie al contributo di alcune sue ramificazioni, tra cui la meccanica strumentale, rappresenta la principale specializzazione distrettuale italiana. Al tempo stesso, il successivo processo di ristrutturazione di numerosi distretti industriali ha fatto emergere realtà di medie dimensioni, che sono diventate oggetto d'indagine da parte degli storici dell'impresa<sup>50</sup>.

Infine, sembra opportuno svolgere alcune considerazioni proprio sul comparto della meccanica strumentale. Si tratta di quel multiforme universo della costruzione di macchine per attività produttive, dalle

<sup>47</sup> R. FERRETTI, *Reti di imprese e sistema economico locale. Industria meccanica e comparto motoristico a Bologna (1919-1971)*, in *Comunità di imprese. Sistemi locali in Italia tra Ottocento e Novecento*, a cura di F. Amatori e A. Colli, Bologna 2001, pp. 471-523.

<sup>48</sup> Sui distretti industriali, v. G. BECATTINI, *Distretti industriali e made in Italy: le basi reali del risanamento italiano*, Torino 1998. La tesi sul ruolo delle corporazioni nella nascita dei distretti industriali marshalliani è stata invece oggetto di studio da parte di Alberto Guenzi, che, dopo aver pubblicato i primi risultati di un suo precedente lavoro proprio in «Storia economica» – A. GUENZI, *Le origini corporative del distretto industriale marshalliano. Primi risultati di una ricerca in corso*, «Storia economica», XIII (2010), pp. 187-203 –, ha dato alle stampe una monografia, che ne dimostra la fondatezza sulla base di una raffinata analisi comparativa di diversi casi europei: A. GUENZI, *Cutlery trade. Le origini corporative dei distretti industriali in Europa (secoli XV-XX)*, Torino 2014.

<sup>49</sup> Sul punto si vedano le considerazioni svolte da A. CAFARELLI, *Le occasioni mancate*, in *L'Italia economica. Tempi e fenomeni del cambiamento (1861-2000)*, a cura di P. Pecorari, Padova<sup>4</sup>, p. 224.

<sup>50</sup> Ne offrono un esempio Giuliano Muzzioli e Alberto Rinaldi che hanno ricostruito la storia della modenese Wam, azienda meccanica divenuta leader mondiale nello sviluppo e produzione di apparecchiature e componenti per impianti di movimentazione e il trattamento di materiali (G. MUZZIOLI, A. RINALDI, *Dalla fiamma ossidrica al laser. La Wam da Modena all'America e alla Cina, 1968-2003*, Bologna 2005).

agricole alle utensili e per metalli, da quelle per l'edilizia a quelle tessili e alimentari, fino a quelle per la lavorazione della plastica e per l'industria chimica, che nel loro insieme rappresentano una parte importante della produzione e dell'export della meccanica nazionale e che meriterebbero maggiore attenzione. Uno dei motivi di tale invito sta nella constatazione che l'eterogeneo aggregato di tali industrie, dimostrando una notevole capacità innovativa, ha giocato un «ruolo cruciale nei processi di sviluppo di diversi rami manifatturieri italiani»<sup>51</sup>: un esempio concreto e documentato è quello della Danieli, che con la fornitura di impianti *taylor made* ha contribuito in modo determinante al successo dei tondinari bresciani. Una ricostruzione quantitativa dell'evoluzione del comparto dal secondo dopoguerra, nella sua articolazione per rami, per localizzazione geografica e con riferimenti alle principali imprese, è stata fatta da Tito Menzani<sup>52</sup>, il cui lavoro lascia intravedere ulteriori possibilità di approfondimento. In particolare, potrebbero essere arricchite, sul piano qualitativo e attraverso l'uso di fonti archivistiche, le conoscenze su specifiche aree<sup>53</sup>, sotto-comparti o realtà aziendali.

#### 4. Storie 'minori' riemerse

Tanto la siderurgia quanto la meccanica hanno assistito nel corso del tempo e a più riprese a forti processi di concentrazione aziendale o di ampliamento delle scelte produttive, che hanno determinato talvolta la condanna all'oblio di imprese o marchi storici, tanto nel caso Iri quanto in quello della grande industria privata (si pensi alla Fiat). Il tema, che è certamente legato al più generale problema della conservazione e valorizzazione degli archivi di imprese (fallite, liquidate, fuse per incorporazione o acquistate da *holding*), pare di rilievo se si considera che tali processi, da un lato, misurano la capacità delle imprese (incorporanti o acquirenti) di cogliere le dinamiche di mercato e intercettare le traiettorie dell'innovazione, dall'altro, consentono di

<sup>51</sup> C. ANTONELLI, F. BARBIELLINI AMIDEI, *Innovazione tecnologica e mutamento strutturale dell'industria italiana nel secondo dopoguerra*, in *Innovazione tecnologica e sviluppo industriale nel secondo dopoguerra*, Roma-Bari 2007, p. 183.

<sup>52</sup> T. MENZANI, *La macchina nel tempo. La meccanica strumentale italiana dalle origini all'affermazione in campo internazionale*, Bologna 2011.

<sup>53</sup> Si veda il lavoro di I. PARIS, *L'industria bresciana delle macchine utensili tra restaurazione e ricostruzione (1815-1960)*, «Studi Bresciani. Quaderni della Fondazione Micheletti», numero monografico 16 (2007).

far emergere meccanismi di lungo o di lunghissimo periodo, di trasferimento di conoscenze e competenze. In entrambi i casi, paiono obiettivi non trascurabili per gli storici economici e, in particolare, per chi è interessato alle vicende dell'industria siderurgica e di quella meccanica, dove aspetti come dimensione e innovazione hanno sempre giocato un ruolo decisivo. Quando si è tentato di fare uscire dall'ombra la storia di imprese coinvolte in simili processi i risultati sono stati apprezzabili. Mi limiterò a ricordare alcuni lavori che, seppur di impianto diverso, offrono un quadro delle possibilità offerte da tali ricerche. Un primo esempio è rappresentato dalla monografia sulla storia dei veicoli industriali di Amilcare Mantegazza e Carolina Lussana. La ricerca, promossa dall'Archivio storico Fiat, si articola in due saggi che offrono una chiave interpretativa di lungo periodo sulla solidità del progetto imprenditoriale che diede poi vita all'Iveco<sup>54</sup>. Quello di Mantegazza ricostruisce il processo che nel corso del tempo ha portato la produzione di veicoli industriali a concentrarsi in capo al colosso automobilistico, evidenziando il ruolo tutt'altro che marginale giocato da questa linea di *business* all'interno del gruppo Fiat<sup>55</sup>. Nel secondo invece si getta luce su un'impresa, l'Om di Brescia, rimasta a lungo ai margini delle ricerche storiche, ma che invece può considerarsi «chiave nella storia dell'industria meccanica italiana»<sup>56</sup>. Va poi segnalato il caso della Magneti Marelli, la nota impresa elettromeccanica finita sotto il controllo della Fiat negli anni Sessanta, che ha mantenuto e più recentemente valorizzato il proprio Archivio storico, sulla cui documentazione si basano i lavori usciti nell'ultimo ventennio<sup>57</sup>.

Un'altra vicenda significativa, per entrambi gli obiettivi sopra ricordati, è quella della Innocenti, la storica azienda milanese attiva nella produzione di tubi senza saldatura, nella meccanica pesante (per l'industria siderurgica) e nella motoristica (motoveicoli e automobili). Tralasciando gli ultimi due rami d'impresa, per i quali pure si segnala un

<sup>54</sup> C. LUSSANA, A. MANTEGAZZA, *La Fiat e i veicoli industriali*, Torino 1997.

<sup>55</sup> A. MANTEGAZZA, *La Fiat e i veicoli industriali 1899-1975*, pp. 13-110.

<sup>56</sup> C. LUSSANA, *Un'esperienza aziendale: l'OM di Brescia*, pp. 113-175.

<sup>57</sup> Un primo lavoro è di R.A. CENCIARINI e S. LICINI (*Magneti Marelli, la storia e la business transformation*, Milano 1996), che ne ricostruiscono la storia con un tipico schema chandleriano analizzando le risposte imprenditoriali rispetto ai problemi connessi all'organizzazione, al mercato e alla tecnologia. Il tema dell'organizzazione tayloristica del lavoro e, in particolare, il ruolo della manodopera femminile, sono stati invece affrontati con una interpretazione anche politica da P. WILLSON (*La fabbrica orologio. Donne e lavoro alla Magneti Marelli nell'Italia fascista*, Milano 2003).

vuoto storiografico<sup>58</sup>, le ricerche sulla Dalmine, che nel 1949 rilevò tutte le attività della Innocenti nel comparto tubi, danno piena evidenza sia della capacità della Finsider di individuare imprese strategiche e altamente innovative sia degli effetti di lungo periodo dell'acquisizione di *know-how*<sup>59</sup>.

Si può citare anche il saggio di Mario Taccolini e Giovanni Gregorini, i quali hanno ricostruito le vicende dello stabilimento siderurgico-meccanico di Lovere. La storia si dipana su un lungo arco temporale (circa due secoli), facendo emergere un caso esemplificativo di longevità imprenditoriale, caratterizzata da una marcata discontinuità sul piano proprietario (societario) tra privato e pubblico: dal fondatore Giovanni Andrea Gregorini al gruppo Lucchini, con un lungo intermezzo all'interno della siderurgia pubblica (Ilva, Italsider e Terni)<sup>60</sup>. In qualche modo vi rientrano anche le ricerche su Gino Martinoli di Fabio Lavista, che consentono non solo di tratteggiare un puntuale profilo biografico dell'ingegnere fiorentino<sup>61</sup>, ma anche di ricostruire le trasformazioni, sia dal punto di vista tecnico che organizzativo, subito da un'azienda meccanica di precisione, la Necchi di Pavia, presso la quale il manager di provenienza Olivetti fu direttore generale tecnico negli anni della Ricostruzione<sup>62</sup>. Dai lavori di Lavista, che riscattano dall'oblio il caso della Necchi, emerge e viene delineata la presenza di un network di tecnici, manager e imprenditori protagonisti nella trasformazione della cultura manageriale italiana nel secondo dopoguerra. Ciò consente di inquadrare i cambiamenti tecnico-orga-

<sup>58</sup> L'unica ricostruzione storica fatta da un ex dipendente nonché sindacalista dell'azienda, Marino Gamba, risale alla metà degli anni Settanta (M. GAMBÀ, *Innocenti. Imprenditore, fabbrica e classe operaia in cinquant'anni di vita italiana*, Milano 1976).

<sup>59</sup> Si vedano, nel già citato volume sulla storia della Dalmine (*Dalmine 1906-2006*), i saggi di: G. DELLA VALENTINA, *Dalmine: un profilo storico*, pp. 31-71; G. PEDROCCO, *Tecnologia, processi e organizzazione del lavoro*, pp. 161-193; S.A. CONCA MESSINA, *Gli uomini e i gruppi dirigenti tra mercato e regolamentazione (1906-1960)*, pp. 233-261.

<sup>60</sup> M. TACCOLINI, G. GREGORINI, *Onde d'acciaio. Siderurgia e meccanica nella Lombardia orientale da Gregorini a Lucchini*, in *Storia d'impresa e imprese storiche. Una visione diacronica*, a cura di V. Ferrandino e M.R. Napolitano, Milano 2014, pp. 37-67.

<sup>61</sup> F. LAVISTA, *Funzione e formazione dei dirigenti. Per una biografia di Gino Martinoli (1901-1996)*, «Imprese e storia», 23 (2001), pp. 89-140.

<sup>62</sup> ID., *Cultura manageriale e industria italiana. Gino Martinoli fra organizzazioni d'impresa e politiche di sviluppo (1945-1970)*, Milano 2005; ID., *Diffondere la cultura manageriale. Trasformazioni tecnologiche e organizzative nell'industria meccanica italiana tra la fine della seconda guerra mondiale e il boom economico*, «Annali di storia dell'impresa», 15-16 (2004-2005), pp. 531-552.

nizzativi nel più generale contesto dell'industria meccanica sia pubblica che privata. Infine, può essere ricordato il volume di Liliana Lanzardo sulla Grandi motori Trieste, la fabbrica di motori diesel nata nel 1966 da una *joint venture* tra la Fiat e l'Iri, ma che raccoglieva l'eredità delle Officine grandi motori di Torino, della Fabbrica macchine Sant'Andrea di Trieste e del Meccanico Ansaldo. La ricostruzione della storia della GmT, oltre a rappresentare l'ennesimo esempio di intesa tra l'Iri e il capitale privato, evidenzia l'importanza del ruolo svolto dalla cultura aziendale nelle dinamiche gestionali e produttive dell'impresa<sup>63</sup>.

Tornando alla questione delle fonti, pare di grande interesse e utilità il lavoro di inventariazione delle carte dei Servizi ispettorato e consulenza tecnica dell'Istituto mobiliare italiano. Del resto, dai lavori usciti nell'ambito del progetto «Storia dell'Imi» diretto da Giorgio Lombardo emerge non solo il peso delle imprese siderurgiche e meccaniche sui volumi complessivi di credito erogato dall'Istituto (gestione ordinaria e gestioni speciali), ma anche, indirettamente, il patrimonio di conoscenze acquisite sui due comparti in un lungo arco temporale<sup>64</sup>. Così, nella serie «ispettorato per le imprese» si trovano le relazioni riguardanti le aziende (private e pubbliche) che avevano richiesto un mutuo, dalle quali è possibile evincere, tra le altre cose, informazioni sugli aspetti tecnici e produttivi, come pure sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria con dettagli sulla storia della società, sulla composizione degli organi statutari e sul personale. Inoltre, la serie «relazioni su settori industriali» contiene studi e informazioni su alcuni comparti, tra i quali il meccanico e il siderurgico,

<sup>63</sup> L. LANZARDO, *Grandi motori. Da Torino a Trieste culture industriali a confronto (1966-1999)*, Milano 2000.

<sup>64</sup> Nel primo volume (G. LOMBARDO, *L'Istituto mobiliare italiano. Modello istituzionale e indirizzi operativi: 1931-1936*, Bologna 1998) un intero capitolo è dedicato ai rapporti tra l'Imi e la Terni all'inizio degli anni Trenta. Nel secondo (ID., *L'Istituto mobiliare italiano, II, Centralità per la ricostruzione. 1945-1954*, Bologna 2000) vengono esaminate le diverse gestioni speciali istituite negli anni della ricostruzione con ampi spazi dedicati al comparto meccanico e siderurgico. Oltre alle gestioni Imi-Eximbank e Imi-Erp, si pensi, per esempio, ai «Finanziamenti per il ripristino e la riconversione di imprese industriali di interesse generale o di particolare utilità economica e sociale» con i quali si voleva «favorire il ripristino e lo sviluppo delle industrie meccaniche e siderurgiche» (V. BARRESI, *Affrontare il dopoguerra: la ricostruzione industriale nelle pratiche di mutuo dell'Istituto mobiliare italiano*, «News. Archivio Storico Intesa Sanpaolo», 7, 2015, XXIV, pp. 7-8), o al Fondo per l'industria meccanica (Fim) [F. FAURI, «*La strada scabrosa del risanamento economico delle aziende*»: *la missione impossibile del Fim*, «Imprese e storia», 19 (2007), pp. 193-217].

con una prospettiva non solo nazionale ma anche internazionale<sup>65</sup>. Al riguardo, il volume di Filippo Sbrana dedicato al credito all'esportazione bene illustra il sostegno dato da questo strumento al processo di internazionalizzazione dell'industria italiana e, in particolare, al comparto meccanico<sup>66</sup>. L'utilizzo di questa fonte consente allo studioso innanzitutto di avere un angolo visuale diverso da quello interno rappresentato dalle carte aziendali, ma anche di riuscire a meglio ricostruire il contesto produttivo e di mercato in cui le imprese dei due comparti operavano.

Infine, un tema che meriterebbe di essere approfondito è quello relativo alla concorrenza, sia interna che estera, e agli effetti delle pratiche seguite dalle imprese per limitarne l'agire (cartelli e intese restrittive nelle più svariate forme)<sup>67</sup>.

MARIO ROBIONY

*Università degli Studi di Udine*

<sup>65</sup> Si segnalano, per esempio e perché attinenti ai due comparti in oggetto, le relazioni degli anni Cinquanta di Giuseppe Angeloni sulle industrie meccaniche statunitensi e sulla Comunità europea del carbone e dell'acciaio (F. NEMORE, *I Servizi ispettorato e consulenza tecnica dell'Istituto mobiliare italiano. Studi di settore e analisi dettagliata delle aziende mutualitarie*, «News. Archivio storico Intesa Sanpaolo», 6, 2014, XXIII, p. 6).

<sup>66</sup> F. SBRANA, *Portare l'Italia nel mondo. L'Imi e il credito all'esportazione 1950-1991*, Bologna 2006.

<sup>67</sup> In un recentissimo volume dedicato al rapporto tra concorrenza e crescita economica in Italia nel lungo periodo (*Concorrenza, mercato e crescita in Italia: il lungo periodo*, a cura di A. Gigliobianco e G. Toniolo, Venezia 2017), con interessanti accenni anche al contesto europeo e con diversi riferimenti al mercato siderurgico, è emerso, tra le altre cose, che bisogna essere molto cauti «nel trarre ricette universali di politica economica dal caso di un dato paese in un determinato periodo» (si veda il saggio di K.H. O'ROURKE, *Concorrenza e crescita nella storia europea*, pp. 117-147), e che nel caso italiano, almeno per il secondo dopoguerra, ci sono diverse ipotesi sul rapporto tra crescita industriale ed esistenza di cartelli (si vedano i saggi di F. BARBIELLINI AMIDEI, M. GOMELLINI, *Concorrenza e crescita nell'industria*, pp. 309-347, e di F. AMATORI, D. FELISINI, *La «cooperazione contrattuale», 1900-1965*, pp. 451-490).