

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

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 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

UN PARADIGMA PER LA STORIA DELLA MOBILITÀ.
LA DIFFICILE TRANSIZIONE
DELLA STORIOGRAFIA ECONOMICA ITALIANA

Un vasto cambiamento ha coinvolto nel corso dell'ultimo quindicennio la storia dei trasporti. Il punto di arrivo finale di una vera e propria transizione culturale, prevalentemente avviata e adottata nei paesi dell'Europa settentrionale e negli Stati Uniti, è rappresentato dal nuovo concetto di mobilità, alla cui definizione hanno contribuito tutte le scienze sociali. Multimodalità interdisciplinarietà connessioni flussi ampliamento tematico e spaziale sono le parole chiave della trasformazione in atto. Il cambiamento investe e condiziona anche la storia economica che però, nel nostro paese, ha finora reagito dimostrando scarso interesse.

Mobilità, trasporti, comunicazioni, storia economica, transizione culturale

A broad change, along the course of the past 15 years, involved transport history sector. The point of arrival of this proper cultural turn, mostly launched and adopted in northern Europe countries and the US, is represented by the new concept of mobility, defined by all social sciences. Multimodality interdisciplinarity connections flows thematic and spatial extension are the keywords of this in progress transformation. This great transformation is overwhelming and determining even economic history which, however, in our country, at the moment seems to be not enough interested.

Mobility, transportation, communication, economic history, cultural turn

C'erano una volta i trasporti e le comunicazioni

I trasporti e le comunicazioni, spesso considerati congiuntamente nella ricerca scientifica, hanno sempre rappresentato un'area di investigazione centrale nella storia economica sia in Italia sia all'estero. Secondo codici consolidati e procedure acquisite nel tempo, l'esplorazione degli studiosi ha spaziato in ogni ambito del settore, offrendo effettivamente un quadro assai ricco di prodotti storiografici. Gli italiani – detto senza alcuna mira sciovinistica – non sono stati da meno

dei loro colleghi stranieri. La riflessione ha di regola proceduto prevalentemente lungo un percorso di rigida separazione fra modalità: i trasporti su ferro contrapposti a quelli su acqua, le comunicazioni col filo a quelle senza filo, dividendosi gli studiosi sulla base di spiccate specializzazioni. La si potrebbe definire una storiografia a steccati, che delimitavano rigidamente il terreno della ricerca, raramente dando una lettura di contesto. Inoltre la maggiore attenzione era concentrata sul momento della costituzione dell'infrastruttura, quindi sulle sue peculiarità tecnico-organizzative.

Ad un certo punto, grosso modo a partire dall'inizio del nuovo secolo, sono provenute, specialmente dalle scienze sociali, forti spinte verso una vasta riconsiderazione del tema in nome di un concetto da quel momento sempre più utilizzato – la mobilità – che nelle intenzioni di chi ha dato vita al dibattito doveva comprendere i trasporti e le comunicazioni, interpretati però in una chiave alternativa che rapidamente li ha fatti diventare categorie superate. Il rilancio prevedeva, fin dall'inizio, un'ottica profondamente diversa, al punto da richiamare, proprio per sottolineare la radicalità del passaggio, l'appropriata definizione di *cultural turn*. Il primo aspetto che questa lettura comporta è una massiccia incorporazione degli aspetti culturali, in precedenza tenuti decisamente in disparte, di cui invece i sistemi di trasporto sono pregni al di là del loro significato tecnologico immediato. Il cuore della trasformazione consiste nella riproposizione e riformulazione del termine mobilità, come viene sintetizzato appropriatamente in un recente utilissimo volume collettivo: «The cause and reason of the institutionalisation and establishment of mobilities research in social sciences are commonly identified – scrivono i curatori nell'introduzione – as the rapid increase of movement, technology-based acceleration and the diversification of space-transgressing connections»¹.

Revisione dei principali punti fermi e rilancio della ricerca in territori più ampi e differenziati spingono la riflessione verso approdi tuttora in via di elaborazione; in sostanza, un cambiamento di notevole portata è tuttora in atto, al punto da utilizzare la definizione di 'nuovo paradigma'. Pur senza giungere alla costituzione di un nuovo statuto disciplinare né alla elaborazione di una vera e propria teoria, resta il fatto che i progressi ottenuti a livello scientifico rappresentano un'acquisizione imprescindibile per chiunque si occupi di queste te-

¹ *Discourses and ideologies of mobility. An introduction*, in *The mobilities paradigm. Discourses and ideologies*, edited by M. Endres, K. Manderscheid and C. Mincke, Routledge, London-New York 2016, p. 2.

matiche e rendono estremamente vivace il dibattito. La visione interdisciplinare, nell'ottica indicata, si rende indispensabile; grazie al contributo dei singoli approcci, convenientemente fatti interagire, si comprendono i cambiamenti che la mobilità induce e legge.

Da quel momento si sono così succeduti in questa direzione numerosi stimolanti lavori, che hanno notevolmente vivacizzato un contesto a lungo sostanzialmente stagnante in termini di rinnovamento metodologico, ma senza il contributo, almeno nella prima fase, degli storici. Il dibattito si è sviluppato prevalentemente nei paesi del nord Europa e negli Stati Uniti, dove il coinvolgimento di giovani studiosi, avviati lungo questo percorso di ricerca, è stato decisivo, producendo una quantità considerevole di lavori di scavo e di riflessione intonati al nuovo filone storiografico². L'altro punto che va messo debitamente in risalto è il protagonismo fin dal primo momento, nelle aree evidenziate, di nuovi soggetti: centri di ricerca, musei, istituzioni culturali varie hanno funzionato da battistrada, togliendo in pratica il monopolio alle università e ai professori universitari. Ciò aumenta la contaminazione fra soggetti diversi, favorisce la capacità di associarsi e gestire in comune progetti di ricerca, obbliga ad ascoltare opinioni altre ed avvicinarsi a modi di interpretare a lungo ritenuti stranieri. Il contributo – e perfino la comprensione – degli studiosi del nostro

² La lista sarebbe molto lunga; per completezza occorre citare almeno i principali e più recenti lavori di impianto metodologico spesso interdisciplinare: V. KAUFMANN, *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology*, Ashgate, Aldershot 2002; T. CRESSWELL, *On the move. Mobility in the modern Western world*, Routledge, New York-London 2006; M. SHELLER, J. URRY, *The new mobilities paradigm*, «Environment and Planning A», 38 (2006), pp. 207-226; J. URRY, *Mobilities*, Polity Press, Cambridge 2007; V. KAUFMANN, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne 2008; H.L. DIENEL, C. DIVALL, *Changing histories of transport and mobility in Europe*, in *Neue Wege in ein neues Europa: geschichte und verkehr im 20. Jahrhundert*, edited by R. Roth and K. Schlögel, Campus Verlag, Frankfurt-New York 2009, pp. 65-84; *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, edited by T. Cresswell and P. Merriman, Ashgate, Farnham 2011; *Mobilities: new perspectives on transport and society*, edited by M. Grieco and J. Urry, Ashgate, Farnham 2011; P. MERRIMAN, *Mobility, Space and Culture*, Routledge, London and New York 2012; *Mobility: Geographies, Histories, Sociologies*, «Transfers», 3 (2013), 1, pp. 147-165; *The Routledge Handbook of Mobilities*, edited by P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman and M. Sheller, Routledge, London and New York 2013; *Keywords of Mobility. Critical Engagements*, edited by N.B. Salazar and K. Jayaramhere, Berghahn, New York-Oxford 2016; *Mobilities, networks, geographies*, edited by J. Larsen, J. Urry and K. Axhausen, Routledge, London 2016; M. SHELLER, J. URRY, *Mobilizing the new mobilities paradigm*, «Applied mobilities», 1 (2016), pp. 10-25.

paese, sfiorato soltanto dalla vivacità del confronto, è stato in questa delicatissima fase praticamente nullo.

La rivoluzione di un concetto

Gli studiosi del settore considerano la mobilità una vera e propria rivoluzione copernicana. Dalla vecchia, fissa territorializzazione, dove conta la singola infrastruttura unimodale che sia una ferrovia o un porto, si passa ad una nuova mobilità liquida fatta di flussi, connessioni e reti, che strutturano gli spazi, facendo leva sulle potenzialità dei luoghi e in ultima analisi determinandone le traiettorie di sviluppo. L'adozione di un simile strumento di indagine deriva dalla convinzione che non ha senso pensare qualsiasi spazio rigidamente e stabilmente configurato, quando viceversa occorre leggerlo in una prospettiva dinamica di cambiamento impresso e alimentato continuamente dalle modificazioni indotte dalla geometria variabile dei flussi. Attraverso l'analisi dell'insieme complesso di relazioni sociali, economiche, tecnologiche, culturali, politiche che diacronicamente convergono, si concentrano e si interconnettono, grazie all'azione di soggetti individuali e collettivi, privati e pubblici, emerge il quadro completo del sistema infrastrutturale in un dato territorio in nome di una lettura olistica basata sulle reti e sui flussi³: «beyond history of movements and towards movements as history» diviene la nuova direzione da seguire. La pluridimensionalità diventa dunque una necessità stringente.

La mobilità rappresenta un modo diverso di pensare, comprendere e ordinare il mondo, è un prisma attraverso il quale osservare le vicende umane. Racconta come la gente, gli oggetti e le idee si spostano, producendo fenomeni sociali di ogni tipo letti attraverso la lente del movimento. La mobilità dunque non è un oggetto di indagine fra i tanti, bensì un «*order-building intermediary*», una forma di comunicazione e mediazione, un organizzatore, regolatore, generatore di processi e flussi. Hanno rilievo il modo, il luogo e la motivazione per i quali e nei quali operano le reti, il loro contesto istituzionale e po-

³ Esemplare da questo punto di vista appare l'approccio dello studioso Parag Khanna in particolare nel volume *Connectography. Mapping the global network revolution*, Penguin Random House, New York 2016 (trad. it.: *Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale*, Fazi, Roma 2016).

⁴ *Les transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, sous la direction de M. Flonneau, L. Laborie et A. Passalacqua, Presses Universitaires de Rennes, Rennes 2014.

litico, i processi decisionali e il governo della mobilità⁴. La mobilità contribuisce a mettere a fuoco i principi della distribuzione del potere, i rapporti fra attori e mezzi, le controversie e i conflitti sull'uso delle infrastrutture e dello spazio pubblico⁵, così come le tecnologie che si dispiegano, le regole che sovrintendono, la sostenibilità ambientale che favoriscono, i consumi che inducono, le differenze sociali delle minoranze etniche e di genere che provocano, le *performances* in termini di efficienza della gestione.

Tutto questo è immaginato in un ambito spaziale quanto mai ampio: lo sviluppo del sistema di mobilità in un solo quadro nazionale perde di significato come obiettivo di ricerca di per sé, coerentemente in definitiva con la deriva della sovranità nazionale, di cui, per esempio, si dibatte quotidianamente in relazione al caso europeo. L'ispirazione transnazionale spinge verso il superamento dei confini nazionali, non in una mera ottica di comparazione, piuttosto ragionando sulla genesi e il funzionamento delle reti in un quadro sganciato dall'egida dello Stato nazione, riconfigurazione del potere globale nell'epoca del superamento dei confini permessa anche dalle nuove tecnologie. In una parola sola, anche l'estensione geografica, senza distinzioni fra i continenti ovviamente, fa parte integrante del cambiamento. La cultura della mobilità non ha soltanto una patria, piuttosto si presenta come un modello universale applicabile in qualunque parte del mondo, aprendo quindi la ricerca anche ad aree spesso dimenticate dalla riflessione su questi temi.

Si sono, in definitiva, progressivamente creati i presupposti per un'ampia revisione della materia, che non può non coinvolgere anche gli storici, per quanto non siano stati i seguaci di Clio a fungere, sia consentito il gioco di parole, da *primum movens*⁶. La storia si è mossa di conserva rispetto alle altre scienze sociali, inizialmente mutuando spunti e concetti – a partire da quello stesso di mobilità – e finendo però poi anche per partecipare e contribuire attivamente al *cultural turn*⁷. Dunque l'ottica si sposta: non più la storia delle strade, dei vei-

⁵ *Public transport and its users. The passenger's perspective in planning and customer care*, edited by M. Schiefelbusch and H.L. Dienel, Ashgate, Aldershot 2009.

⁶ *Transport Policy: Learning Lessons from History*, edited by C. Divall, J. Hine and C. Pooley, Ashgate, Farnham 2016.

⁷ G. MOM, C. DIVALL, P. LYTH, *Towards a paradigm shift? A decade of transport and mobility history*, in *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, edited by G. Mom, G. Pirie and L. Tissot, Editions Alphil, Presses Universitaires Suisses, Neuchatel 2009, pp. 13-40; C. DIVALL, *Mobilizing the History of Technology*, «Technology & Culture», 51 (2010), pp. 938-960; Id., *Busi-*

coli, delle ferrovie, delle linee aeree, bensì quella del movimento della gente e delle cose fra luoghi diversi. Anche il riferimento cronologico cambia: la nuova storiografia sulla mobilità è decisamente spostata verso l'epoca contemporanea, fino al tempo presente, frequentando assai meno epoche storiche più lontane, sulle quali un tempo non mancavano le indagini degli studiosi. Non infrequentemente le ricerche si trascinano fino ai nostri giorni, inducendo al confronto fra ieri e oggi. Appare facilmente intuibile quanto abbia influito su questo cruciale passaggio anche il parallelo sviluppo della *global history*, che negli stessi anni ha pienamente compiuto il proprio percorso di maturazione.

Cambiano i contenuti

Oltre al rinnovamento metodologico, all'interno del *cultural turn* ampio spazio viene dedicato anche a nuovi contenuti, con i quali la storiografia oggi si misura. Parte di essi evidentemente sono mutuati dall'esperienza storica degli studi sulla materia, ma molte questioni in passato ritenute ininfluenti hanno conquistato per la prima volta l'interesse degli studiosi. Si alternano, insomma, temi vecchi rivisitati e restituiti alla riflessione sotto nuove vesti e temi prima sconosciuti nell'analisi storica.

Così per esempio si studia meno il momento della realizzazione delle strade, mentre acquisisce un'importanza crescente il tema del traffico stradale insieme con le conseguenze sull'ambiente che comporta. L'automobilismo, sostiene Gijs Mom, uno dei suoi più convinti studiosi, incarna alla perfezione il concetto di *cultural turn* applicato concretamente alla ricerca in particolare nella sua declinazione americana⁸. Indubbiamente rappresenta uno dei laboratori più intriganti e produttivi: dagli studi sul traffico stradale a quelli tipicamente cultu-

ness history, global networks and the future of mobility, «Business history», 54 (2012), pp. 542-555.

⁸ G. MOM, "Historians bleed too much". *Recent trends in the state of the art in mobility history*, in *Mobility in history, Reviews and reflections*, edited by P. Norton, G. Mom, L. Millward and M. Flonneau, Éditions Alphil, Presses Universitaires Suisses, Neuchâtel 2011, pp. 15-30; *Atlantic automobilism. Emergence and persistence of the car, 1895-1940*, Berghahn, New York-Oxford 2015. Dello stesso autore si veda anche *Inventer et établir l'histoire de la mobilité: aux origines d'un changement de paradigme*, in *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, sous la direction de M. Flonneau et V. Guigueno, Presses Universitaires de Rennes, Rennes 2009, pp. 25-39.

rali, dalla prospettiva urbana all'identità di chi guida, dai simboli che incorpora, anche attraverso il *design*, alla sicurezza e alle istituzioni che lo organizzano, fino alla democrazia di cui si fa diffusore e al suo ruolo nella definizione delle periferie⁹, sono stati probabilmente proprio gli studiosi dell'automobilismo a fornire la prima prova di storia della mobilità totale.

Il secondo aspetto qui considerato non è meno importante. L'interesse di una considerevole fetta degli studiosi attivi nel campo della mobilità oggi, infatti, si sta sempre più spostando verso i soggetti utilizzatori, che siano individui o collettività, le cui scelte contribuiscono a modellare i flussi¹⁰.

Scarsamente familiare agli studiosi *old-style* di storia dei trasporti, il tema delle differenze economiche e sociali trova invece un'opportuna declinazione nel nuovo concetto di mobilità, la quale provoca o rimuove le disegualianze nel momento in cui ne facilita od ostacola l'accesso, divenendo dunque un potente fattore di discriminazione sociale e di esclusione: «La maîtrise des déplacements – ha scritto Ollivro – devient le principal vecteur des inégalités sociales»¹¹. Minoranze etniche, *gender*, disabilità sbarcano per la prima volta da protagonisti sulla scena della mobilità internazionale. Così come, in una visione più allargata, tutti i conflitti e gli scontri di potere giocati sul terreno della mobilità.

La stessa tecnologia, assai più presente negli studi passati ma prevalentemente in termini di cambiamento tecnico, diventa una chiave di interpretazione in virtù di una più attenta ricerca dei suoi significati più profondi, non sempre *tout court* coincidenti con il progresso. Lo studio dell'aviazione non può più ridursi alla segnalazione dei passi in avanti costruttivi, ma deve incrociare questioni dirimenti come la *deregulation* aerea¹². Una materia d'annata come la storia marittima può, per esempio, essere egualmente passata sotto una lente di in-

⁹ É. FAUGIER, S. GARDON, *Le spectacle des transports sur papier: les revues d'un automobile-club comme lieu de l'automobilisme*, in *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?*, pp. 247-265.

¹⁰ *The organization of transport. A history of users, industry, and public policy*, edited by C. Kopper and M. Moraglio, Routledge, London 2015.

¹¹ J. OLLIVRO, *Celui qui court plus vite avance-t-il davantage? Vitesse, mobilité et inégalités sociales*, in *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?*, p. 108; ma si veda anche nello stesso volume M. FLONNEAU, V. GUIGUENO, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? Mise en perspective d'un champ*, pp. 11-21.

¹² M. THÉBAUD-SORGER, *Le spectacle de l'envol: mobilités aériennes (1783-1909)*, in *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?*, pp. 235-245.

grandimento differente¹³. Le biciclette hanno riempito a lungo i libri di storia dello sport, mentre solo in tempi recenti hanno approdato alla ricerca storico-economica come protagoniste di una modalità di mobilità sempre più diffusa e pregena di una pluralità di letture che le rendono pienamente oggetto di studio scientifico¹⁴. Lo studio della storia della posta si emancipa dai vecchi vincoli classificatori per assumere definitivamente un ruolo primario all'interno delle dinamiche della mobilità.

La città, infine, tornata in anni recenti a funzionare da oggetto primario di analisi anche per gli storici economici, è stata elevata a scenario fondamentale per le pratiche di mobilità che vi si sviluppano. Basti pensare, oltre ai sistemi integrati di trasporto urbano legati anche all'attraversamento delle città da parte dell'Alta velocità ferroviaria, alla pratica della logistica, che vede l'applicazione ai trasporti delle tecnologie informatiche più avanzate. In città transitano anche i pedoni, che sviluppano egualmente un tipo di mobilità, godendo oggi di una stima storiografica inusuale.

La spinta verso il cambiamento

In questo contesto di studi gli agenti del cambiamento, a rimarcare l'assenza dell'Italia nella fase di rinnovamento, appartengono interamente all'Europa del nord, cui si sono associati soggetti di ogni continente. Dalla parte settentrionale del continente, scambiandosi spesso i protagonisti curricula e discipline – studiosi con curricula tecnici si sono impegnati con risultati apprezzabili nel campo della storia – e dimostrando un dinamismo elevato che in Italia non possediamo, sono provenute e provengono le idee più innovative e le iniziative più incisive. La provenienza disciplinare dei nuovi studiosi della materia va attentamente valutata. Infatti non appartengono più come un tempo soltanto alla storia nelle sue varie declinazioni, ma viceversa muovono verso il nuovo concetto di mobilità da terreni più tecnici, dalle scienze economiche e sociali e geografiche e perfino da settori umanistico-letterari. In una logica di lavoro collettivo, cui siamo più

¹³ G. WILSON, *The mobility paradigm and maritime history*, in *Mobility in history, Themes in transport*, edited by G. Mom, Éditions Alphil, Presses Universitaires Suisses, Neuchâtel 2010, pp. 34-42.

¹⁴ M. STOFFERS, H. OOSTERHUIS, P. COX, *Bicycle history as transport history: the cultural turn*, in *Mobility in history, Themes in transport*, pp. 9-19.

propensi in Italia a contrapporre i percorsi dei singoli studiosi, e con una significativa partecipazione di giovani, assai ridotta nel nostro paese, si sono formati gruppi molto attivi e aperti alla collaborazione riuniti in associazioni e raccolti intorno a pubblicazioni periodiche. Senza essere gravati dal peso di scuole accademiche, che frequentemente condizionano e rallentano piuttosto che stimolare, ricercatori non necessariamente universitari hanno dinamicamente svecchiato e rilanciato la ricerca sui temi legati alla mobilità. Dunque si è trattato più del frutto di una maturazione collettiva nel mondo degli specialisti della materia che non dell'imporsi di singole personalità isolate. Già un simile percorso di per sé costituisce un *cultural turn*.

In occasione del cinquantesimo compleanno del *Journal of Transport History*, longeva rivista britannica che per prima ha fatto da collettore e da battistrada degli studi di storia dei trasporti, Gijs Mom, uno degli interpreti principali di questa fase dei nuovi studi sulla mobilità, proponeva un bilancio puntuale degli studi sulla storia dei trasporti, a lungo concepiti all'interno della rivista come filiazione di una chiara impostazione di storia economica e sociale. Indicando la nuova direzione, l'autore insisteva su più aspetti: il progressivo avvicinamento verso la nostra epoca, senza temere dunque di affrontare le acque pericolose della storia del tempo presente; temi nuovi mai associati in precedenza al tema dei trasporti e delle comunicazioni; contaminazione con le altre discipline; e l'abbandono della separazione modale, a favore di un contesto di mobilità unico, in un'ottica che risentiva anche i benefici della stagione di studi di storia globale¹⁵. Da quel momento il dibattito è fiorito con grande vivacità, offrendo agli studiosi da quella imprescindibile tribuna internazionale numerose occasioni di riflettere sulla questione e contribuendo in maniera determinante alla maturazione del concetto di mobilità¹⁶. La nuova direzione ap-

¹⁵ G. MOM, *What kind of transport did we get? Half a century of JTH and the future of the field*, «The Journal of Transport History», 2 (2003), pp. 121-138. Dello stesso autore e sulla stessa lunghezza d'onda, si veda anche *The Crisis of Transport History: A Critique and a Vista*, in *Mobility in History: The Yearbook of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility*, 2015, pp. 7-19.

¹⁶ Ricordiamo soltanto alcuni degli interventi maggiormente significativi: C. DIVALL, G. REVILL, *Cultures of transport: representation, practice and technology*, «The Journal of Transport History», 1 (2005), pp. 99-111; M. FREEMAN, 'Turn if you want to'. *A comment on the "cultural turn" in Divall and Revill's 'Cultures of transport'*, «The Journal of Transport History», 1 (2006), pp. 138-143; C. DIVALL, R. REVILL, *No turn needed. A reply to Michael Freeman*, ivi, pp. 144-149; V. KAUFMANN, *On*

pena insediatasi, italiana per la prima volta, promette di confermare la scelta compiuta nell'ultimo decennio, procedendo sulla riflessione metodologica e la costruzione di un nuovo modello per la ricerca futura¹⁷.

L'associazione alla quale spetta la palma di protagonista della transizione verso la mobilità è la *International Association for the history of Transport, Traffic and Mobility (T²M)*, coagulo di studiosi estremamente variegato per interessi, inclinazioni e provenienza disciplinare, tutti però organicamente orientati verso la rimessa in discussione delle coordinate basilari degli studi sui trasporti. Nata durante lo svolgimento di un primo convegno nel novembre 2003, su iniziativa olandese, l'associazione ha avuto il merito di raccogliere le istanze di una serie di gruppi sparsi, ma già attivi, in grado finalmente di misurarsi in un'area scientifica di confronto tuttora estremamente dinamica a livello internazionale. A partire dal debutto, il *T²M* ha tenuto un convegno annuale, coinvolgendo via via un numero crescente di studiosi avviati verso un ripensamento dei termini dei trasporti e delle comunicazioni in prospettiva storica. Pubblica, inoltre, sempre ogni anno a partire dal 2009, uno *Yearbook, Mobility in history*, una raccolta di studi sulla storia della mobilità – senza confini e limiti modali – di particolare pregio. Grande merito dell'associazione, che guarda agli studiosi accademici ma non trascura il mondo degli operatori e degli amministratori pubblici e privati, è stato quello di sollecitare giovani ricercatori allo studio di queste tematiche.

Più orientata verso il contesto continentale è *The tensions of Europe*¹⁸, *network* di ricercatori che ha cominciato a prendere corpo

transport history and contemporary social theory, «The Journal of Transport History», 2 (2007), pp. 302-306.

¹⁷ M. MORAGLIO, *Seeking a (new) ontology for transport history*, «The Journal of Transport History», 1 (2017), pp. 3-10.

¹⁸ *Tensions of Europe: the role of technology in the making of Europe*, edited by J. Schot, T.J. Misa and R. Oldenziel, volume monografico della rivista «History and Technology», 1 (2005) (in particolare: T.J. MISA-J. SCHOT, *Introduction. Inventing Europe: technology and the hidden integration of Europe*, pp. 1-20, e E. VAN DER VLEUTEN, A. KAIJSER, *Networking Europe*, pp. 21-48); *Networking Europe. Transnational infrastructures and the shaping of Europe, 1850-2000*, edited by E. van der Vleuten and A. Kaijser, Science History Publications, Sagamore Beach 2006; e J. SCHOT, *Building Europe on transnational infrastructures*, «The Journal of Transport History», 2 (2007), pp. 167-171; ID., *Transnational infrastructures and European integration. A conceptual exploration*, in *Les trajectoires de l'innovation technologique et la construction européenne. Des voies de structuration durable?*, édité par C. Bouneau, D. Burigana et A. Varsori, Peter Lang, Bruxelles 2010, pp. 97-120.

grosso modo nella stessa epoca con radici anch'esso in istituzioni nordeuropee – lo Science Museum di Londra, il Deutsches Museum di Monaco, il Royal Institute of Technology di Stoccolma, la Foundation for the History of Technology di Eindhoven – sulla base di un progetto comune: esplorare il ruolo svolto dalle infrastrutture nel processo storico di formazione e integrazione del continente europeo. *Workshops* tematici, convegni e pubblicazioni scandiscono tuttora l'attività del gruppo, che nel 2004 ha lanciato il progetto *Inventing Europe: technology and the making of Europe from 1850 to the present*¹⁹, che cura la pubblicazione di una serie di volumi su temi europei, che incrociano anche gli aspetti legati alla mobilità.

Infine in tempi recenti altre due testate specializzate si sono aggiunte al *Journal of Transport History*: sia *Mobilities*, dal 2006, sia *Transfers*, dal 2011, vengono pubblicate regolarmente, alimentando il dibattito e offrendo ulteriori sponde per la pubblicazione dei risultati delle ricerche su queste tematiche.

Due associazioni invece si dedicano più specificamente allo studio della storia delle ferrovie. L'*Association pour l'histoire des chemins de fer* dal 1987 promuove l'incontro fra mondi diversi: gli studiosi accademici e non, le amministrazioni e le imprese ferroviarie e gli operatori coinvolti e interessati in qualche misura alle ferrovie. Proponendosi di fare storia delle ferrovie a tutto tondo, l'associazione francese ha costruito nel corso del tempo una grande rete di competenze che spaziano dal recupero della memoria alla conservazione del patrimonio fino alle conoscenze tecniche specifiche, mettendo insieme culture professionali diverse, che hanno saputo mischiarsi e interagire. Ricerca e disseminazione dei suoi risultati, naturalmente non soltanto all'interno dei confini francesi, svolta con le modalità canoniche delle pubblicazioni e degli incontri, rappresentano la vocazione primaria dell'associazione, che ha saputo in questi anni proporsi come interfaccia fra le varie componenti dell'ampio mondo delle ferrovie. Notevole è anche quanto è riuscita a fare nel settore della salvaguardia e valorizzazione del materiale ferroviario, fisso e rotabile, organizzando mostre e convegni. L'associazione è oggi un centro di risorse documentarie di primo livello e un punto di accumulazione ormai imprescindibile per gli studiosi del settore. Dal 1990 due volte l'anno pubblica la *Revue d'histoire des chemins de fer*, rivista che è diventata un mo-

¹⁹ *Materializing Europe. Transnational Infrastructures and the Project of Europe*, edited by A. Badenoch, A. Fickers and A. Houndmills, Palgrave Macmillan, London 2010.

mento di incontro fondamentale per gli specialisti. Propositi ed obiettivi analoghi si pone la *International Railway History Association*, costituita a Parigi nel 2002 sotto la spinta grosso modo delle stesse componenti della precedente associazione, ma con un profilo più accentuatamente internazionale. Vi sono confluìti accademici, soggetti ferroviari nazionali e internazionali come l'*Union Internationale des Chemins de Fer*, rappresentanti di musei, di amministrazioni e di imprese ferroviarie e varie istituzioni scientifiche e culturali interessate alla materia in una prospettiva storica. Aderiscono, inoltre, archivisti e operatori impegnati nella conservazione del patrimonio ferroviario.

Il ritardo italiano

Gli storici economici italiani possiedono una tradizione gloriosa nel campo degli studi sui trasporti. Per anni il settore ha rappresentato un vero banco di prova, al quale si sono misurati i migliori nomi della storiografia economica nazionale. Così lo stesso per le comunicazioni: si pensi, solo per fare un esempio, a quanto è stata frequentata la storia della posta, più negli anni passati di quanto non lo sia oggi, ritenuta una vicenda economica centrale trasversalmente nelle diverse epoche e come tale utilizzata per comprendere il cambiamento economico. Se dunque guardiamo al passato, proviamo soddisfazione; se viceversa valutiamo il grado di aggiornamento della categoria, alla luce di quanto brevemente esposto, francamente appare inevitabile essere assaliti dallo sconforto. In Italia una simile transizione è passata sostanzialmente sotto silenzio. L'Italia dunque ha dimostrato finora una scarsa capacità di rinnovamento di questi studi, ancora molto legati, specialmente per quanto concerne le generazioni meno giovani, ad una visione consolidata raramente e difficilmente rimessa in discussione. In pratica il dibattito e le novità che ne sono scaturite non hanno trovato nessun tipo di accoglienza nel nostro paese, i cui storici economici restano ancora legati alla visione dominante in precedenza, al massimo con qualche incursione nel terreno delle sperimentazioni cliometriche. Dunque ancora un approccio prevalentemente unimodale²⁰, che si basa su un modello nazionale, che racchiude la ri-

²⁰ Quando viceversa occorre ragionare sempre più in termini di intermodalità: S. MAGGI, *L'intermodalità nella storia*, in *Reti, mobilità, trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, a cura di A. Giuntini e C. Pavese, Franco Angeli, Milano 2004, pp. 15-36; M. MERGER, *Intermodality, historians and policy making in*

cerca all'interno dei confini del paese, con una spiccata attenzione soprattutto sul momento e sulle modalità della costruzione della infrastruttura come singolo episodio piuttosto che come costruzione sociale e che non prevede nessuna concessione agli elementi culturali, che invece appaiono fondamentali nelle innovative linee di ricerca accennate. Va da sé che analizzare un singolo elemento per volta appartiene ormai ad un passato che l'approccio di sistema, elaborato dai convinti sostenitori del *cultural turn*, ha reso del tutto obsoleto. Complessivamente ha pesato e pesa anche il fatto che sia rimasto un solo giocatore, cioè l'Accademia, mentre viceversa altrove si è rotto quel legame univoco grazie alla cooperazione con altre istituzioni: dai centri di ricerca tecnica, ai musei, alle fondazioni legate a enti nazionali, il cui contributo nel caso italiano appare quasi del tutto assente. Due brevi rassegne di studi compilate da Massimo Moraglio in anni recenti confermano questa tendenza²¹. Si è fatto indiscutibilmente di più nell'ambito della storia delle ferrovie, ma con gli stessi limiti, accentuati dalla presenza nel mercato storiografico di un gran numero di dilettanti colti in gran parte protesi verso studi di nicchia spesso impregnati di nostalgia nei riguardi del passato²². Occorrerebbe invece una preparazione meno specialistica e maggiormente in grado di abbracciare un orizzonte più ampio, all'interno del quale inserire l'oggetto della propria analisi in nome di una costante ibridazione fra i generi e le idee²³. La salda corazza indossata dagli storici economici di casa nostra li difende da qualsiasi attacco da parte del nuovo²⁴. Non

Europe. Finalising a successful research project, «The Journal of Transport History», 1 (2006), pp. 150-154.

²¹ *Niche development or wider Renaissance? Italian mobility history growth in the last decade*, in *Mobility in history. The state of the art*, pp. 167-172; *A Field on the Move: Updating Italian Mobility Studies*, in *Mobility in History*, edited by P. Norton, G. Mom, L. Millward, T. Errázuriz and M. Flonneau, Berghahn, New York-Oxford 2014, pp. 185-189.

²² A. GIUNTINI, *Fra storia, mito e immaginario collettivo*, in *Reti di carta. Ferrovie, tecnici e imprese nelle carte degli archivi aziendali*, a cura di G. Bigatti, Clueb, Bologna 2012, pp. 11-40. Di utile consultazione risulta la ricchissima bibliografia ferroviaria costantemente aggiornata da Alessandro Tuzza nel sito *Treni di carta* (<http://www.trenidicarta.it/>).

²³ G. BALBI, M. MORAGLIO, *A proposal to hybridise communication and mobility research agendas*, in *Peripheral Flows. A Historical Perspective on Mobilities between Cores and Fringes*, edited by S. Fari and M. Moraglio, Cambridge Scholars Publishing, Newcastle upon Tyne 2016, pp. 10-27.

²⁴ Ne ha dato conto lo scrivente in un saggio pubblicato alcuni anni fa in un volume che rappresenta lo sforzo più recente degli studiosi del settore: *Reti, mobilità, comunicazioni. Uno sguardo generale sulla vicenda italiana in età contemporanea alla*

è affatto facile grattare via incrostazioni pluriennali e avviare la buona pratica del confronto con le altre storiografie, che obbligherebbe quanto meno ad un monitoraggio costante di ogni passo del proprio percorso di ricerca e all'adozione di metodologie più avanzate. In questo modo però gli storici economici si sono trovati ad ospitare, all'interno del proprio perimetro disciplinare, studiosi appartenenti ad altre aree, che, attrezzati convenientemente, hanno cominciato a ricostruire in prospettiva storica un numero crescente di vicende, sottraendo nei fatti spazio a chi lo storico economico lo fa di mestiere. In più va registrata la quasi assenza dei giovani, che invece popolano i *networks* europei di ricerca, mancanza di cui, questa volta, non va accusata la categoria, bensì le note asfittiche condizioni del nostro sistema universitario, che i giovani li lascia fuori della porta, non riconoscendo il valore della ricerca innovativa. Va da sé che poter avviare alla ricerca forze nuove, per motivi generazionali intuibili più avvezze dei maestri ad ampliare lo sguardo storiografico e raccogliere e tradurre con maggior prontezza gli stimoli e gli echi provenienti dagli altri paesi, non potrebbe che giovare al destino della storia economica nazionale.

ANDREA GIUNTINI

Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia

luce delle nuove acquisizioni storiografiche, in *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*, a cura di C. Barciela López, A. Di Vittorio, G. Fenicia e N. Ostuni, Rubbettino, Soveria Mannelli 2013, pp. 23-44.