

SISE - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI STORICI ECONOMICI

DIPARTIMENTO DI STORIA DELL'ECONOMIA, DELLA SOCIETÀ  
E DI SCIENZE DEL TERRITORIO "MARIO ROMANI"

## **LO SPAZIO EUROPEO**

Equilibri geo-economici e potere  
nella lunga durata

## **THE EUROPEAN SPACE**

*Geo-economic balances  
and State powers in the long run*

Convegno di studi

**22-24 giugno 2023**

**Largo A. Gemelli, 1 – Milano**



SOCIETÀ ITALIANA DEGLI  
STORICI ECONOMICI



UNIVERSITÀ  
CATTOLICA  
del Sacro Cuore

Il concetto di Europa, da secoli oggetto di discussioni culturali e politiche, è un *topos* storiografico che catalizza molti interessi di ricerca e specializzazione scientifiche. Nella costruzione dello spazio europeo, nei suoi avanzamenti come nei suoi regressi, un elemento fondamentale è svolto dai soggetti e dalle relazioni di natura economica, che nell'oltrepassare i confini nazionali si sono intrecciate con i ruoli e le trasformazioni dei poteri e delle istituzioni statuali. Già prima dell'ultima globalizzazione o riglobalizzazione, i tradizionali equilibri e sistemi di governo dell'economia furono messi in dubbio dall'internazionalizzazione delle economie: dalle loro spinte centrifughe ed espansive, dal ricorso degli Stati a risorse esterne, dall'emergere di nuovi attori, anche in campo sociale, che hanno segnato la vita pubblica e l'operato delle istituzioni. In epoche più recenti si è poi sviluppata una sfera istituzionale di carattere europeo, pubblica ma anche di altri soggetti, rinforzando le dinamiche di cooperazione, integrazione e convergenza tra ambienti diversi.

*The concept of Europe, a matter of cultural and political debate for centuries, is a historiographic topos raising the research interests of many scholars in several different fields of specialization. In the construction of the European space(s), in its advancements or regresses, a crucial role has been played by economic actors and relations, which often overpass national borders and intertwine with the nature and roles of political powers and national States. Even well before the last globalization (or re-globalization), traditional government systems were pressed by the internationalization of economies: by centrifugal pushes, by the need for external resources, or the emergence of new actors on the international stage in economic, technical, and social fields, that have increasingly influenced both the private and the public life. In more recent times, then, a new institutional framework developed at supranational, European, level getting new functions and involving actors, such as trade unions, charities, business interests, scientific institutions, and churches, reinforcing the dynamics of cooperation, integration, and convergence beyond national borders.*

### **Comitato scientifico**

Marco Doria (Università degli Studi di Genova, Presidente della SISE - Società Italiana degli Storici economici) - Claudio Besana (Università Cattolica del Sacro Cuore) - Carlo Brambilla (Università degli studi dell'Insubria) - Gianpiero Fumi (Università Cattolica del Sacro Cuore) - Amedeo Lepore (Università della Campania "Luigi Vanvitelli") - Angelina Marcelli (Università Telematica e-Campus) - Luca Michelini (Università degli Studi di Pisa) - Giuseppe Moricola (Università di Napoli "L'Orientale") - Angela Orlandi (Università degli Studi di Firenze) - Paola Pinelli (Università degli Studi di Firenze) - Marco Santillo (Università degli Studi di Salerno) - Gabriele Serafini (Università telematica "Niccolò Cusano") - Carlo Travaglini (Università degli Studi Roma Tre)

### **Segreteria organizzativa**

Antonella Guida - Sonia Segatto, Dipartimento di Storia dell'economia, della società e Scienze del territorio "Mario Romani" - Università Cattolica del Sacro Cuore

Angelina Marcelli, Società Italiana degli Storici economici (SISE)

# Programma

---

## Giovedì/Thursday, 22 June

14:00

Segreteria aperta / *Registration opens*

Caffè di benvenuto / *Welcome coffee*

14:30-14:50 - Aula G.127 Pio XI, [Da remoto](#)

Saluti introduttivi

15:00-16:45 - Aula G.125 S. Carlo, [Da remoto](#)

1. Prima dell'economia e della storia / *Before the economy and history*

2. La contabilità nello spazio mediterraneo in età moderna e contemporanea / *Accounting in the Mediterranean space in modern and contemporary ages*

15:00-16:45 - Aula G.122 Lombardo, [Da remoto](#)

3. Dal commercio alla cultura. Sguardi e scambi tra gli stati nazionali nell'Otto e Novecento / *From trade to culture. Exchanges and mutual looks between nation states (19th-20th centuries)*

15:00-16:45 - Aula G.130 S. Maria, [Da remoto](#)

4. Mobilità, reti e flussi, veicoli di integrazione materiale / *Toward material integration. Studies on mobility, networks and flows*

17:00-18:30, Aula G.127 Pio XI, [Da remoto](#)

Keynote: *Quale futuro per l'Europa? / What future for Europe?*

Romano PRODI, Presidente della Fondazione per la Collaborazione tra i Popoli

Alberto QUADRIO CURZIO, Università Cattolica e Accademia Nazionale dei Lincei

Aperitivo/Drinks

---

## Venerdì/Friday, 23 June

09:00

Segreteria aperta / *Registration opens*

09:30-13:00 - Aula G.125 S. Carlo, [Da remoto](#)

5. Uomini, merci, linguaggi come fattori dell'integrazione europea (secoli XIII-XVI) / *Merchants, goods, languages as factors in European integration (13th-16th centuries)*

09:30-13:00 - Aula G.130 S. Maria, [Da remoto](#)

6. Gli spazi marittimi europei in età moderna. Baltico e Mediterraneo a confronto / *Early Modern European seaspaces reconsidered. The Baltic and the Italian area of Mediterranean in comparative perspective*

09:30-13:00 - Aula G.129 S. Paolo, [Da remoto](#)

7.A (Sessione Nuovi ricercatori - *New researchers' session*)

Élites, istituzioni, mercati del lavoro ed evoluzione dei divari regionali in Europa, secoli XVIII-XX. Studi recenti e nuovi percorsi di ricerca / *Elites, institutions, labour markets and the evolution of regional divides in Europe, 18th-20th centuries. Latest studies and new research paths*

7.B. Politiche di sviluppo, capitale sociale e divari territoriali in Italia e in Europa / *Development policies, social capital and regional divides in Italy and Europe*

09:30-13:00 - Aula G.117 Duns Scoto, [Da remoto](#)

8. Europa, lavoro e sindacato / *Europe, labour and trade unions*

Pranzo/Lunch

14:30-16:15 - Aula G.125 S. Carlo, [Da remoto](#)

9. Lavoro e maternità dal secondo dopoguerra al “miracolo economico”. La questione in Italia, Francia e Spagna / *Women’s work and motherhood. Comparing Italy, France, and Spain after WW2*

14:30-16:15 - Aula G.130 S. Maria, [Da remoto](#)

6 (continua)

14:30-16:15 - Aula G.129 S. Paolo, [Da remoto](#)

7.B (continua)

14:30-16:15 - Aula G.117 Duns Scoto, [Da remoto](#)

10. Il settore agricolo e alimentare tra nazionalismo e internazionalismo / *Agricultural and food sectors between nationalism and internationalism*

16:30-18:00 - Aula G.127 Pio XI, [Da remoto](#)

Sessione in memoria di Antonio Di Vittorio. Tavola rotonda / *Roundtable discussion*

Il Mediterraneo nella storia, nell’identità e nell’apertura dell’Europa / *The Mediterranean in history, identity, and opening of Europe*

Maurice AYMARD, École des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris

Bartolomé YUN-CASALILLA, Universidad Pablo de Olavide. Sevilla

Egidio IVETIC, Università degli Studi di Padova

Luigi MASCILLI MIGLIORINI, Università di Napoli “L’Orientale” - Accademia nazionale dei Lincei

20:00 Cena sociale/Conference dinner

---

## **Sabato/Saturday, 24 June**

09:30-12:30 - Aula G.130 S. Maria, [Da remoto](#)

11. Imprese, competizione, regole. Le sfide dell’economia dalla Comunità all’Unione europea / *Enterprises, competition, and rules. The challenges of the economy from the European Community to the Union*

09:30-12:30 - Aula G.129 S. Paolo, [Da remoto](#)

12. Nuove prospettive sull’Europa nel mondo globalizzato / *New outlook on Europe in a globalized world*

12:30-13:30 - Aula G.130 S. Maria, [Da remoto](#)

Incontro dei soci SISE

Pranzo/Closing lunch

# Panel/Abstract

## 1. Prima dell'economia e della storia / *Before the economy and history*

### 1.1: Alle origini del nome di Europa: un mito alla base di processi storici antichi per una sua lettura con una prospettiva contemporanea

**Stefania Mancuso (Università della Calabria)**

Il contributo analizza la storia del mito di Europa contestualizzandone l'origine e la sua diffusione attraverso fonti antiche e materiali archeologici con l'obiettivo di fornire una base di consapevolezza culturale che sostanzia il valore attuale del concetto di Europa sia politico che economico. Le prime testimonianze scritte sul mito di Europa risalgono all'VIII secolo a.C., con Omero ed Esiodo, ma attraversano la storia culturale dei Greci e dei Romani per il tramite di scrittori antichi che hanno utilizzato questo mito nelle loro opere. All'analisi delle fonti si associa anche quella dei dati materiali che costruiscono un ideale percorso di conoscenza dei luoghi e dei territori in cui il mito di Europa si è radicato, non per rievocarne una dimensione antica affidata esclusivamente alle discipline specialistiche, ma piuttosto per mostrare in modo trasversale come la lettura dell'antico possa fornire elementi di giudizio e consapevolezza nuovi sul suo valore, ma soprattutto costituire una nuova prospettiva di sviluppo economico dei territori attraverso processi di valorizzazione del patrimonio culturale. Il mito di Europa, infatti, rappresenta la migrazione tra Oriente ed Occidente e il nome della principessa fenicia, Europa, venne poi dato ai territori occidentali a nord di Creta.

Il nome "europa" familiare a tutte le comunità contemporanee del continente europeo non sempre è compreso nella sua genesi storica antica. Per questo l'uso del mito e la sua conoscenza serve a mostrare, attraverso il tempo, idealità e valori che dovrebbero sostanziare l'agire politico dell'Europa contemporanea fornendo anche chiavi di lettura per fenomeni culturali, sociali, economici e politici complessi dell'oggi come i flussi migratori nel bacino del Mediterraneo e quando di dialettica politica si muove intorno ad essi. L'analisi dunque si presta a sostanziare di valori culturali antichi tematiche molto attuali, mostrando come l'antico si presti ad una lettura contemporanea di situazioni, fenomeni, territori in una dimensione diacronica e spaziale.

## 2. La contabilità nello spazio mediterraneo in età moderna e contemporanea / *Accounting in the Mediterranean space in modern and contemporary ages*

Chair: Begoña Prieto Moreno (Universidad de Burgos)

2.1 La "fabbrica della rocha" di Ancona tra investimenti e contabilità (1532-1539)

Ada Di Nucci

2.2 Aspetti contabili connessi alle attività di risk management nell'Europa mediterranea dell'età preindustriale

Potito Quercia

2.3 L'influenza contabile inglese in Italia e l'applicazione di Francesco Zini

Paola Nardone - Natascia Ridolfi

<p>2.4 Strategie industriali per il controllo delle risorse nazionali: la Sip attraverso l'analisi dei documenti contabili</p> <p>Gerardo Cringoli - Serena Potito</p>		
--	--	--

Le attività economiche, i mercati e gli scambi internazionali hanno rappresentato sin dall'età moderna indispensabili strumenti di relazione per creare uno spazio europeo. Nell'area mediterranea le reti di contatto favorite dal mare e le dinamiche economiche hanno creato una convergenza di interessi anche sul piano culturale, finanziario e tecnologico, e hanno rappresentato un fattore determinante per la socializzazione dei popoli. Nonostante la continua competizione tra gli Stati per affermare le diverse sovranità nazionali in età moderna e contemporanea, il processo di integrazione è avanzato, sia pur con alterne vicende che hanno spesso modificato gli assetti territoriali. All'interno di questo scenario, ci si pone l'obiettivo di focalizzare l'attenzione su alcuni settori economici chiave dello spazio mediterraneo, ad esempio le assicurazioni, le risorse energetiche, attraverso i dati e le informazioni contenuti nei documenti contabili. Dalle fonti contabili è possibile infatti ricostruire non soltanto gli elementi di natura quantitativa, connessi alle operazioni economiche e finanziarie, ma anche le relazioni tra gli attori economici operanti nello spazio europeo mediterraneo. 2 I contributi di questa sessione sono accomunati dalla presenza dell'economia come fattore di coesione e di creazione di ricchezza. I temi trattati coprono un ampio periodo, dall'età preindustriale al XX secolo, in cui si sono create le condizioni necessarie alla formazione di una identità europea.

## 2.1: La “fabbrica della rocha” di Ancona tra investimenti e contabilità (1532-1539)

### **Ada Di Nucci (Università degli Studi “G. D’Annunzio”, Chieti-Pescara)**

Il porto di Ancona nella prima metà del Cinquecento era l'unico sbocco dello Stato Pontificio sulla costa adriatica, per tale motivo nel 1532 papa Clemente VII, approfittando della temporanea "assenza" della Repubblica di Venezia (acerrima rivale di Ancona), ne estese il controllo papale stipulando numerosi accordi commerciali con Firenze (Capitula cum Florentinis) e Ragusa (Dubrovnick) (franchigie ed abolizione dei dazi doganali). Al contempo, non riuscendo a tollerare le indipendenze e le autonomie commerciali dello “scalo dorico”, il Pontefice privò Ancona sia dell'autonomia politica sia di quella economica. Tale intento fu realizzato, tra l'altro e con l'approvazione della popolazione locale, con la costruzione della “rocha”, una specie di “cavallo di Troia”, che segnò la fine della Repubblica marinara di Ancona. La contabilità in tale contesto si rivelò uno strumento di potere con precise finalità politiche e amministrative, utilizzato dagli organi di governo per controllare la popolazione e il territorio. L'obiettivo del contributo, attraverso lo studio di bilanci, di registri contabili e documenti della Camera Apostolica, è quello di analizzare gli investimenti effettuati nel porto di Ancona.

## 2.2: Aspetti contabili connessi alle attività di risk management nell'Europa mediterranea dell'età preindustriale

### **Potito Quercia (Università degli Studi di Bari “Aldo Moro”)**

In epoca tardomedievale e nella prima età moderna, le molteplici attività del sistema economico e sociale europeo hanno lasciato ampie tracce nella documentazione d'archivio. Tale ricchezza ha permesso agli storici un'analisi realistica dei vari aspetti della vita economica, soprattutto nello spazio

mediterraneo, baricentro dei commerci e degli scambi di varia natura. Non v'è dubbio che la fonte contabile abbia contribuito in maniera significativa alla ricostruzione delle relazioni economiche regionali e internazionali, alla individuazione dei soggetti economici più in vista, e alla ricostruzione delle attività d'impresa, della redditività e del patrimonio aziendale. 3 Dopo aver delineato gli elementi di contesto in cui si inserisce l'indagine, e trattato dei caratteri essenziali delle assicurazioni marittime tra XIV e XVII secolo, attraverso l'utilizzo della documentazione assicurativa si cerca di ricostruire le scritture contabili relative al risk management, secondo le procedure della contabilità tradizionale "a mano". L'analisi della documentazione d'archivio relativa ai contratti di assicurazione marittima, nell'evidenziare la stretta connessione che intercorreva tra gli attori della polizza, mostra con estrema chiarezza uno dei caratteri dominanti dei mercati assicurativi dell'epoca, rappresentato dalla interscambiabilità dei ruoli tra assicurato e assicuratore. Si parte dall'assunto che alcuni fatti aziendali e le operazioni compiute con i terzi, anche in mancanza di un impianto contabile organizzato secondo i canoni della partita doppia, possano essere contabilizzati con l'ausilio dei documenti originari, mediante rilevazioni plurime dei dati elementari. L'esame di alcuni aspetti legati alla efficacia e alle criticità di questo approccio contabile consente poi di valutare l'attendibilità del risultato economico d'esercizio riferito alle attività assicurative. Oltre a rappresentare le interrelazioni tra i principali centri assicurativi dell'Europa mediterranea e le dinamiche sottostanti, l'intento della ricerca è quello di avviare una riflessione sull'apporto sostanziale che la suindicata metodologia di analisi contabile è in grado di offrire alla Accounting Theory e alla Storia economica.

## 2.3: L'influenza contabile inglese in Italia e l'applicazione di Francesco Zini

**Paola Nardone e Natascia Ridolfi (Università degli Studi, Chieti-Pescara)**

La relazione presenta uno studio sul metodo contabile ideato dall'inglese Edward Thomas Jones e sulla sua applicazione in Italia ad opera di Francesco Zini. La ricerca, dopo una breve illustrazione del sistema Jones, sofferma l'attenzione sull'opera di Zini del 1812, Trattato elementare dei registri di una azienda ossia metodo facile ed utile di tenere i registri delle cose tanto di commercio che di famiglia. Si intende sottolineare i principi che ne hanno ispirato l'elaborazione, i libri contrabili utilizzati per l'applicazione del metodo e la modalità di rilevazione delle single operazioni contabili con particolare riferimento alle movimentazioni del conto del Principale (amministratore), a quelle dei crediti e debiti, a quello del contante, delle cambiali, al giro delle merci e alle operazioni relative agli effetti mobili e immobili. Si analizzerà, infine, la struttura e il modo di accogliere tali operazioni nei due libri contabili fondamentali: il giornale e il libro de conti.

## 2.4: Strategie industriali per il controllo delle risorse nazionali: la Sip attraverso l'analisi dei documenti contabili

**Gerardo Cringoli (Università Telematica Pegaso) e Serena Potito (Università "Parthenope" di Napoli)**

L'attuale situazione socio-economica mondiale è il frutto di un insieme eterogeneo di fattori critici formati negli ultimi due anni, tra pandemia e guerra russo-ucraina. Si rendono urgenti e necessarie pertanto strategie mirate per circoscrivere le criticità, progettando piani di sostegno e di supporto al reddito delle imprese, col fine di preservare l'occupazione e la produttività. Il confronto con il passato può risultare utile per individuare soluzioni rapide e concrete, ma anche per evitare una gestione non ottimale delle risorse energetiche. Il caso della Sip è emblematico: la Società Idroelettrica Piemonte nacque nel contesto della grande guerra come erede della Pont Saint-Martin, un'iniziativa imprenditoriale creata nel 1899 con capitali sia italiani che dell'elettro-finanziaria tedesca Shuckert. In pochi anni la Sip raggiunse la posizione di monopolio elettrico del Nord-Ovest, fornendo elettricità in una delle zone maggiormente industrializzate della nazione grazie alla strategia industriale

“aggressiva” adottata dal vertice aziendale, che esponeva le finanze sociali anche in altri settori, come la telefonia, la radiofonia e l’editoria, e nell’acquisto di piccole e medie società elettriche per ampliare il proprio raggio d’azione. Durante gli anni Venti la politica di indebitamento finalizzata all’espansione della holding fu sostenuta dalla Banca Commerciale Italiana, ma la crisi di inizio anni Trenta disvelò la precarietà del processo di estensione del gruppo e dei bilanci societari: il legame simbiotico con gli istituti bancari misti e con l’Italgas, gli incroci azionari e la stessa struttura polivalente della holding, appesantita nel corso degli anni, causarono il crollo della Sip. Trattandosi, tuttavia, di un’azienda strategica per la politica energetica e industriale, lo Stato decise di intervenire mediante il sostegno dell’IRI, che utilizzò metodi di ingegneria finanziaria e strumenti contabili per il riassetto della società. Questo studio – utilizzando documenti provenienti dall’archivio storico dell’Enel e dal fondo IRI dell’Archivio Centrale di Stato - propone un’analisi della strategia messa in campo attraverso la ricomposizione dei bilanci della Sip come parte integrante della metodologia utilizzata per risanare società in difficoltà in una fase critica per la tenuta del capitalismo italiano.

<p><b>3. Dal commercio alla cultura. Sguardi e scambi tra gli stati nazionali nell’Otto e Novecento / <i>From trade to culture. Exchanges and mutual looks between nation states (19th-20th centuries)</i></b></p> <p style="text-align: right;">Chair: Giuseppe Moricola (Università di Napoli "L'Orientale")</p>		
<p>3.1 Dal protezionismo al liberismo: l’evoluzione delle relazioni commerciali degli Stati sardi</p> <p>Giuseppe Barbera Cardillo - Angela La Macchia</p>	<p>3.2 Il ruolo della Commissione europea del Danubio nell’integrazione economica dell’Europa (1856-1914)</p> <p>Stefania Ecchia</p>	<p>3.3 Una via verso l’Europa. Il termalismo moderno negli spazi sabaudi: modelli e imprese</p> <p>Paolo Gerbaldo</p>
<p>3.4 Arte e Stato. La cinematografia russa dal primo dopoguerra alla vigilia del secondo conflitto mondiale</p> <p>Daniela Manetti</p>	<p>3.5 Una casa per tutti. L’edilizia popolare in ottica europea nel XX secolo</p> <p>Claudio Besana -Luigi Alberto Benincaso</p>	

### 3.1: Dal protezionismo al liberismo: l’evoluzione delle relazioni commerciali degli Stati sardi

**Giuseppe Barbera Cardillo - Angela La Macchia (Università degli Studi di Messina)**

Il piano strategico di politica economica internazionale degli Stati sardi assegnava al commercio estero, e in particolare alle esportazioni, il compito di attenuare il divario, in termini di sviluppo, con le locomotive economiche europee. Già dai primi anni Quaranta la crescente partecipazione del Regno al commercio internazionale, ma anche l’apertura a modelli culturali, di società, di organismi e di istituzioni politiche ed economiche straniere, favorivano una graduale trasformazione della cornice istituzionale, che influiva sensibilmente sulla qualità delle attività economiche interne e internazionali. Il veloce incremento del commercio estero, specialmente delle esportazioni, accelerava il processo di mercantilizzazione e di modernizzazione dell’economia sarda nonché l’evoluzione della struttura sociale. L’aumento della domanda estera, stante l’insufficiente crescita di quella interna, aveva un



impatto notevole sui saggi di crescita dell'economia piemontese, anche se la carenza di dati sul prodotto fisico non consente di certificare l'effetto di traino.

L'attivazione di un sistema multilaterale di relazioni commerciali, attraverso la stipula di numerosi trattati, perseguiva il duplice obiettivo di aprire nuovi spazi di mercato e ridurre la notevole concentrazione del commercio estero sardo nei confronti dei mercati inglese e soprattutto francese – che poneva il Regno in un'ambigua posizione di dipendenza – corroborando il tentativo di ampliare i ristretti margini di autonomia politica, a fronte della stringente morsa di interessi economici e geostrategici anglo-francesi.

Dall'analisi dei documenti custoditi negli archivi di Parigi, di Londra e di Torino emerge lo stretto legame tra scelte economiche e prospettive politiche: la politica commerciale piemontese, specie nel decennio cavouriano, appare modulata in funzione degli obiettivi di politica estera. Lo stato della ricerca non consente ancora di valutare appieno l'influenza politica dei rapporti economico-finanziari con le due potenze, rapporti che non erano di certo estranei al successo del lavoro diplomatico di Cavour.

### 3.2: Il ruolo della Commissione europea del Danubio nell'integrazione economica dell'Europa (1856-1914)

#### **Stefania Ecchia (Università degli Studi di Salerno)**

Il working paper si incentra sull'analisi di quella che le carte della diplomazia hanno tramandato come la "Questione del Danubio" e la sua relativa risoluzione attraverso la nascita della Commissione europea del Danubio, nel 1856, all'indomani della Guerra di Crimea. Il Danubio, in qualità di fiume transnazionale e di strategica via di collegamento tra l'Europa centrale, quella orientale e il Mar Nero, era stata, nei secoli, oggetto di contese tra gli stati rivieraschi. In particolare, a inizio '800, l'area del Basso Danubio, sulla quale si affacciavano i principati di Moldavia e Valacchia, vassalli dell'Impero ottomano, ma sotto l'influenza dell'Impero russo, divenne una sorta di confine conflittuale e simbolico tra i due Imperi. Al tempo stesso, peraltro, crebbe anche l'interesse delle Potenze europee per i porti dei principati danubiani (Braila e Galatz), importanti hub per le esportazioni di grano a basso costo e tra i principali mercati di approvvigionamento per le nazioni europee. Da qui la pressione internazionale affinché venisse rispettato per il Danubio il regime di libera navigazione per i fiumi transnazionali, garantito nel Congresso di Vienna del 1815. Il Trattato di Adrianopoli riconobbe alla Russia, nel 1829, la sua sovranità sul Delta del Danubio, imponendole tuttavia, al tempo stesso, di assicurare, con opportuni lavori idrogeologici, la libera navigabilità del fiume nella bocca di Soulina, punto di collegamento tra i due porti danubiani e il Mar Nero, il cui basso fondale rendeva difficoltosa la navigazione per le navi a vapore. Le Potenze europee accusarono però la Russia di non ottemperare alle clausole del Trattato e di ostacolare l'accesso delle marine mercantili occidentali a Soulina, per favorire i traffici commerciali del suo porto principale, Odessa, a danno dei porti danubiani (C. Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853)*, 2014; Id. *The European Commission of the Danube 1856-1948*, 2019). I Russi, infatti, non solo non effettuarono i necessari lavori di sistemazione del fondale di Soulina, ma adottarono anche provvedimenti mascherati di contrasto al libero ingresso delle merci e dei mercanti occidentali istituendo, lungo il confine danubiano, sistemi di quarantena sanitaria quale barriera per fronteggiare le ricorrenti epidemie di peste e colera. A seguito della Guerra di Crimea, come naturale epilogo di simili contrasti, la Russia perse il controllo del Delta del Danubio. Le Potenze vincitrici decisero, allora, di stabilire una Commissione europea del Danubio composta dai delegati dei sette paesi firmatari del Trattato di Parigi (Austria, Francia, Inghilterra, Prussia, Sardegna, Russia e Impero Ottomano) col compito di garantire una libera e sicura navigazione sul Danubio. L'istituzione di tale Commissione rappresentò una tappa importante nella graduale costruzione di uno spazio europeo fondato sulla cooperazione, il libero scambio e l'integrazione geo-economica nel corso del processo di globalizzazione del XIX secolo. La Commissione fu la prima istituzione europea ad avere un carattere autenticamente internazionale, tanto da essere assunta dall'amministrazione Wilson a modello per le successive organizzazioni internazionali, basate sulla

cooperazione tra gli stati, sorte all'indomani della Prima Guerra Mondiale col fine di mantenere la pace a livello globale. La costituzione della Commissione del Danubio rappresentò, per la prima volta, la volontà di realizzare un controllo della natura ai fini dello sviluppo economico e a comune vantaggio degli Stati europei interessati. Un tale controllo venne da allora in poi considerato come un "civilizational standard" a livello internazionale (J. Yao, 'Conquest from barbarism': The Danube Commission, international order and the control of nature as a Standard of Civilization, 2019). Attraverso l'analisi dei documenti inerenti ai lavori della Commissione europea del Danubio, presenti nell'Archivio storico-diplomatico del Ministero degli Affari Esteri, si intende: 1) evidenziare il carattere innovativo della Commissione e il suo impatto economico in termini sia di integrazione degli scambi commerciali europei, in particolare nel settore cerealicolo, sia di maggiore attrattività dell'area del Basso Danubio e del Mar Nero per gli investimenti stranieri e per le compagnie mercantili e di navigazione; 2) far luce sul ruolo del delegato italiano all'interno della Commissione e sulla sua abilità di servirsi del nascente internazionalismo per ampliare l'espansione economica dell'Italia nella regione.

### 3.3: Una via verso l'Europa. Il termalismo moderno negli spazi sabaudi: modelli e imprese

#### **Paolo Gerbaldo (Università degli Studi di Torino)**

Nella geografia delle stazioni termali europee il Regno di Sardegna rappresenta un caso significativo dato che, dopo il 1860, le terme dei Savoia subiscono un drastico ridimensionamento che rende le Alpi, prima inserite in un singolo stato, un confine tra due stati.

In questo contesto in evoluzione, si colloca anche il modello di sviluppo termale adottato nel Regno sabauda che segue, nelle sue linee di fondo, quello del termalismo europeo. Le Alpi, seppur ci si trovi in presenza di un quadro disomogeneo nella gerarchia delle stazioni, ne consentono infatti la circolazione inserendo così il Regno sardo, a tutti gli effetti, nello spazio europeo del turismo internazionale. Il contributo intende perciò focalizzare l'attenzione sulle terme sabaude, che disegnano una geografia termale non priva di spunti di riflessione, guardando poi alle attività imprenditoriali presenti nelle stazioni termali alpine. In questo quadro, si seguirà la progressiva ascesa internazionale di Aix-les-Bains, prima sabauda e, poi, francese. Proprio dall'analisi di alcune stazioni termali alpine emerge il ruolo di cerniera rappresentato dalle Alpi dato che esse permettono la circolazione non solo di viaggiatori a curandi, ma anche, seppur con intensità differente, di modelli d'impresa europei come sono quelli legati all'ospitalità di alto livello. Un attore significativo della nuova geografia turistica dello spazio europeo che, tra il XIX e lo spicchio iniziale del XX secolo, modifica anche i territori alpini punteggiandoli di moderne stazioni termali, più o meno note, è infatti il grande albergo: un tassello fondamentale nella costruzione della "città termale", e non solo, plasmato sulla base dei modelli codificati, fin dalla seconda metà del XVIII secolo, nelle aree inglesi, francesi e tedesche. L'impresa alberghiera, ponendosi come una sintesi tra la dimensione imprenditoriale e quella culturale ed architettonica, si rivela infatti essere un attore chiave per lo sviluppo, in senso turistico, di un territorio. Guardando, in modo specifico, al caso sabauda, il contributo prenderà perciò in considerazione tre stazioni ritenute paradigmatiche per i loro differenti livelli sia di sviluppo nell'alveo del turismo termale che di richiamo per i membri della classe agiata: la già ricordata Aix-les-Bains; Valdieri e Vinadio nella valli cuneesi Gesso e Stura.

### 3.4: Arte e Stato. La cinematografia russa dal primo dopoguerra alla vigilia del secondo conflitto mondiale

**Daniela Manetti (Università degli Studi di Pisa)**

Con la prima guerra mondiale le principali industrie cinematografiche del Vecchio Continente, seppure con differenti livelli di gravità, conobbero la fine dell'espansione, l'avvio di una crisi non momentanea, pesanti ristrutturazioni e il ricorso sempre più massiccio all'intervento pubblico per contrastare il predominio dell'industria americana, l'altro grande polo di produzione di un'attività del tutto internazionale. Non solo: mentre il cinema si confermava un tipo di spettacolo e intrattenimento molto apprezzato dalla popolazione, la guerra ne dispiegò le potenzialità quale mezzo di comunicazione e propaganda e perciò sottoposto a più rigide forme di controllo e censura da parte dei singoli Stati. In altri termini, il conflitto facilitò il processo di americanizzazione del cinema mondiale già in atto, mise fine alla libera circolazione delle pellicole e ridefinì i rapporti fra Hollywood e l'Europa, dove la produzione aveva cominciato a flettere sin dal 1911 provocando un'esorbitante concentrazione di potere culturale nelle mani del primo. In questo contesto generale, ogni Paese seguì un proprio percorso nel tentativo di frenare la concorrenza. Nonostante l'unicità dell'assetto politico e istituzionale della Russia bolscevica, i rapporti fra la cinematografia e lo Stato da Brest-Litovsk alla minaccia dell'aggressione nazista presentano, rispetto a quelli che si instaurano parallelamente nelle altre nazioni europee, sia marcate peculiarità che analogie. In un'ottica comparata l'esame di detti rapporti e il modo in cui si definisce e si modifica, in tale lasso di tempo, l'intreccio fra il dominio della politica e le ragioni ideologiche, da una parte, e i margini di autonomia comunque legati alla dimensione creativa ed estetica di ogni film, dall'altra, costituiscono l'oggetto di questo intervento. La "cinematografizzazione forzata", perseguita dalla Russia staliniana, dove a parte spazi residuali lasciati ai privati, la cinematografia "è essa stessa Stato", non impedisce, infatti, al Paese di assurgere fra i primi al mondo per l'altissimo e innovativo livello stilistico, al punto da costituire un vero e proprio modello, al pari di quello hollywoodiano.

### 3.5: Una casa per tutti. L'edilizia popolare in ottica europea nel XX secolo

**Claudio Besana e Luigi Alberto Benincaso (Università Cattolica del Sacro Cuore, Milano)**

Fornire un alloggio di qualità rappresenta uno dei pilastri su cui si costruiscono la qualità della vita dell'individuo e la sua inclusione nella società. A partire dalla seconda metà dell'Ottocento, la questione abitativa, spinta dall'urbanizzazione della popolazione e dalla crescita demografica, comincia ad essere un argomento di confronto tra le parti sociali ma continua a rimanere a margine delle agende politiche. In questi anni peraltro abbiamo le prime iniziative legislative per la regolamentazione della costruzione degli alloggi per le classi lavoratrici (Inghilterra 1857, Francia 1867) e la nascita dei movimenti cooperativi (Danimarca 1869, Svezia 1870 e Germania 1889); tuttavia, non si registra una quantità sostanziale di edifici costruiti da o per i lavoratori. I primi tentativi di risposta diretta da parte di governi centrali ed enti locali al tema della casa si registrano nei primi anni del Novecento: sindacati e cooperative si organizzano in Gran Bretagna, Germania e Francia; in Italia nascono gli Istituti Autonomi per le case Popolari; mentre in Svezia si vivono le prime esperienze di costruzioni popolari totalmente a carico dello Stato. Sono questi gli anni dove, anche a livello di internazionale, si sviluppa la sensibilità verso il tema, cercando un confronto, un dialogo e delle linee comuni che si concretizzano nei congressi internazionali delle abitazioni a buon mercato e nei Congressi internazionali per la promozione dell'igiene e la salubrità delle abitazioni (Francia 1889, 1900, 1904; Belgio 1897, 1905; Germania 1902, 1911; Gran Bretagna 1907; Austria-Ungheria 1910; Paesi Bassi 1913; Svizzera 1906). Tuttavia, la rapida ciclicità della congiuntura economica dovuta alle due guerre mondiali e alla grande depressione del 1929 non permette di affrontare a pieno il problema della risposta alla domanda di alloggi. È solo nel secondo dopoguerra, grazie alla forte crescita economica e sotto la pressione delle tensioni sociali che i governi centrali e gli enti

sovranazionali (in particolare la Comunità Economica del Carbone e dell'Acciaio) finanziano direttamente l'industria edile di tipo popolare. Ad esempio in Italia si vive l'esperienza dei piani Fanfani, in parte finanziati dai fondi di contropartita dello European Recovery Program, ma esperienze simili si registrano in tutto il continente europeo. La relativa efficienza ed efficacia degli anni Cinquanta e Sessanta però si esaurisce con le crisi petrolifere e il cambiamento degli assetti internazionali degli anni Settanta. Quello che emerge, soprattutto in Italia, è che il cambio congiunturale spinge gli appalti per le abitazioni a basso costo verso il settore privato a discapito dei costruttori pubblici (prevalentemente gli IACP). Lo scopo di questo intervento è quello di esaminare i vari metodi utilizzati in diversi paesi per migliorare il patrimonio abitativo, ponendo l'accento sulle particolari competenze impiegate nella produzione di alloggi e nel soddisfacimento del bisogno abitativo. Altro obiettivo della ricerca è quello di confrontare le peculiarità del caso italiano con le diverse esperienze europee. Con lo studio preliminare delle attività degli IACP italiani, infatti, si vuole dare una prima valutazione sull'efficacia della risposta alla crescente domanda di edilizia popolare. Infine, si vuole ricostruire il percorso normativo di altre realtà europee in materia di edilizia a basso costo, con lo scopo di comprendere quanto e come abbia influito sulle costruzioni destinate ai ceti meno abbienti.

<p><b>4. Mobilità, reti e flussi, veicoli di integrazione materiale / <i>Toward material integration. Studies on mobility, networks and flows</i></b></p> <p style="text-align: right;">Chair: Simone Fari (Universidad de Granada) - Andrea Giuntini (Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia)</p>		
<p>4.1 Why Mobilities Studies need Economic History: the role of infrastructural analysis Simone Fari - Valentina Fava</p>	<p>4.2 The long-term evolution of maritime connectivity in Africa Daniel Castillo Hidalgo - César Ducruet</p>	<p>4.3 Relaciones internacionales y política industrial en <i>aerolíneas de bandera</i>: los casos de Iberia, Austral y Aerolíneas Argentinas, 1960-2000 Javier Vidal Olivares - Melina Piglia</p>
<p>4.4 La rete ferroviaria e le comunità locali. Connessioni dei binari, potenzialità dei luoghi e traiettorie di sviluppo Stefano Maggi</p>	<p>4.5 La grande emigrazione europea in America all'inizio del '900. Il caso della Navigazione generale italiana Roberto Giulianelli</p>	

La storia dei trasporti rappresenta da sempre una delle grandi aree di ricerca della storia economica senza distinzione di epoca. Il panel intende applicare la metodologia più avanzata, frutto di studi innovativi diffusi grosso modo negli ultimi venti anni a livello internazionale, rispetto al concetto di mobilità nella sua traduzione di reti e di flussi. Si tratta di un modello storiografico convincente, che è andato via via definendosi e che si propone oggi per le riflessioni più stimolanti. L'adozione di un simile strumento di indagine deriva dalla convinzione che non ha senso pensare qualsiasi spazio rigidamente e stabilmente configurato soltanto in termini politici ed amministrativi, quando viceversa occorre leggerlo in una prospettiva dinamica di cambiamento impresso e alimentato continuamente dalle modificazioni indotte dalla geometria variabile dei flussi. Sono le connessioni delle reti, o la mancanza di esse, che strutturano gli spazi, attivando e disattivando le potenzialità dei luoghi e in

ultima analisi determinandone le traiettorie di sviluppo. 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. Ai sistemi dei trasporti, nella nuova visione, viene affidato il compito cruciale di dare la direzione e caratterizzare lo sviluppo. Non 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. Contano il modo, il luogo e la motivazione per i quali e nei quali operano le reti, il loro contesto istituzionale e politico, il rapporto fra attori e mezzi, il modo di utilizzo dei mezzi di trasporto, le caratteristiche delle società e delle comunità, i rapporti di potere che sottendono, le controversie e i conflitti sull'uso delle infrastrutture e dello spazio pubblico, le tecnologie che si dispiegano, le regole che sovrintendono, le forme che assumono, i simboli che rappresentano, la sostenibilità ambientale che favoriscono, i consumi che inducono. Un tale schema, che rappresenta lo statuto disciplinare del nuovo ramo di studi, è il filo che unisce i vari interventi: la creazione del paradigma della mobilità, un vero e proprio cultural turn, nel quale si incrociano oggi studiosi attivi nel vario settore delle scienze sociali in una prospettiva interdisciplinare e transnazionale.

#### 4.1: Why Mobilities Studies need Economic History: the role of infrastructural analysis

**Simone Fari (Universidad de Granada) - Valentina Fava (Università Ca' Foscari, Venezia)**

Originally postulated in 2006 by Sheller and Urry, the mobilities paradigm is the result of researches of various disciplines related to the social sciences and it defines a new methodological approach that conceives the movement of people, things, and information not only as the main object of analysis but also as the main analytical tool. Since 2006, the mobilities paradigm have been recognized and institutionalized in the social sciences. In the last decade, sociologists, anthropologists, geographers and historians have meticulously explored the main aspects of contemporary mobilities, fuelling a great debate through the publication of articles, collections of essays and monographs. Gradually, mobilities and their paradigm have been transformed into a new field of study, shared by scholars with different research experiences. As an indication of the diffusion and consolidation of the mobilities studies, the establishment of new scientific journals, series of monographs and academic manuals can be considered. In addition, international scientific societies have been established, numerous specialized research centers have been created and, finally, multilevel study programs (Bachelor / Master / PhD) have been developed. Economic and business historians have a strong background in the traditional transport history. In the past, they studied the evolution of transport infrastructural system, the history of the main companies (railways, boats), the growing of industrial production of the means of transportation (cars, engines but also containers). In addition to the traditional and challenged vision of transport history, economic and business historians have precociously explored many issues strictly related to "mobilities of people, objects and ideas". The interest for the history of globalization, for the role of physical and social networks and for the flows of people (immigration and emigration) and goods (international trade) show how economic and business history have implicitly approached the mobilities paradigm. In other words, the basis for an economic history of the mobilities already exist. Furthermore, there are at least three other reasons why economic historians should be interested in mobilities studies. During the extensive review of the literature on Mobilities Studies of the last twenty years some evident gaps have emerged: 1) many studies suffer short-termism, ignoring the historical perspective even where it would be useful; 2) no research has taken into consideration the market as a physical and theoretical place in which the movements of goods, objects and information happen. In other words, no one has related the market to mobility; 3) very few studies have related economic and infrastructural networks with mobility. In the present paper we indepth the role of economic history in exploring the importance of the installation and management of infrastructure to deeply understand the mobilities of people, goods and ideas. In particular, more emphasis is given to the role of enterprises which built and manage mobilities infrastructure. In fact,

this is an aspect well known in business history but often neglected in mobilities studies.

## 4.2: The long-term evolution of maritime connectivity in Africa

**Daniel Castillo Hidalgo (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria) and César Ducruet (CNRS, Nanterre)**

The African continent inserted into the global economic dynamics through their ports and harbours. Its port cities acted as “frontline soldiers of globalisation” (Ducruet and Lee, 2006) connecting the local to the global (Olukoju, 2004). From steamship to the container, the African continent provides evidence on the functioning of world maritime networks in the Global South (Castillo and Ducruet, 2020). This paper aims to observe the evolution of maritime networks in Africa in relation to its forelands in historical perspective (1880s-2010s). Our analysis covers the two major waves of globalization where technical changes transformed the maritime transport (Kaukianen, 2012 & 2014). Our contribution will provide evidence on the shifts on flows related to major institutional changes observed in the African continent. Thus, among those, we analyse colonization and decolonization processes, as well as the increased flows between the African continent and the Asian economies (more broadly China). Building on data collected from Lloyd List, we will reconstruct the African maritime flows. Moreover, we complement connectivity data with individual data from major seaports in order to evaluate throughput and cargo mix to describe the composition of commercial exchanges.

## 4.3: Relaciones internacionales y política industrial en aerolíneas de bandera: los casos de Iberia, Austral y Aerolíneas Argentinas, 1960-2000

**Javier Vidal Olivares (Universidad de Alicante) y Melina Piglia (Universidad Nacional de Mar del Plata)**

Las relaciones internacionales derivadas de la actividad de la aeronáutica entre naciones fueron, desde su nacimiento, fundamentales. Por otra parte, para las aerolíneas latinoamericanas la dependencia tecnológica externa fue una característica permanente, a la par que la modernización de las flotas se impuso como clave para mejorar su deficitario rendimiento. Por otra parte, el trasfondo de estos procesos, es el de la pugna de los fabricantes principales y los intereses y las alianzas diplomáticas conectados a las relaciones internacionales de los diferentes países. En el contexto histórico de la Guerra Fría, el mercado en los años 1960s estuvo dominado por las norteamericanas Boeing y Douglas. Sin embargo, la política de colaboración multilateral europea (con el proyecto Airbus en los años 1970s) permitiría que Francia, Alemania y España pudieran afrontar un proyecto industrial que equilibró el poder de mercado de los fabricantes norteamericanos. El mercado internacional de pasaje, en expansión desde finales de la década de 1950, auguraba un crecimiento imparable de la movilidad aérea, impulsado por el aumento de la renta disponible y el auge del turismo. En este contexto, la demanda de aviones y el cambio tecnológico asociado a estos, convertía a la construcción aeronáutica en uno de los sectores de mayor futuro y peso en las relaciones internacionales. Los procesos de adquisición (por compra o *leasing*) de aviones en las aerolíneas latinoamericanas permiten ver, como un prisma, el cruce entre política internacional y negocios en una compleja circulación centro-periferia que es a la vez de artefactos (aviones, repuestos, simuladores), derechos de tráfico y capitales. Lejos de tratarse de decisiones puramente técnicas o comerciales, en la modernización de las flotas latinoamericanas intervinieron agentes de las empresas fabricantes de aviones, intermediarios financieros de entidades bancarias internacionales privadas u organismos multilaterales de crédito, diplomáticos y aerolíneas extranjeras. Estos actores interactuaron de modo complejo con fuerzas armadas, empresarios y bancos locales, miembros de gobiernos civiles y militares, directivos e, inclusive, trabajadores de las aerolíneas. Esta presentación busca comenzar a desmenuzar esa densa madeja, de modo todavía embrionario, a partir del caso

de Aerolíneas Argentinas y de sus vínculos con Iberia (desde los acuerdos de 1967, hasta la adquisición de Aerolíneas en 1990 y la retirada definitiva en el 2000).

#### 4.4: La rete ferroviaria e le comunità locali. Connessioni dei binari, potenzialità dei luoghi e traiettorie di sviluppo

##### **Stefano Maggi (Università degli Studi di Siena)**

Verso la fine del 1800, i governi dovettero far fronte a pressioni crescenti perché anche le aree isolate, rimaste ai margini della rete principale, potessero finalmente vantare una loro ferrovia. I politici locali non esitavano, nel corso delle loro campagne elettorali, a promettere un collegamento che era ovunque letto come simbolo di civiltà e di progresso. Si cominciò dunque a costruire ferrovie secondarie, che integravano le ferrovie maggiori, creando appunto una rete ferroviaria diffusa per l'Italia minore. Molti paesi e interi territori si svilupparono grazie alla presenza dei binari e si realizzò un mercato nazionale per i prodotti dell'industria e dell'agricoltura. La rete è stata poi ridimensionata, con la chiusura di molte ferrovie minori, considerate "rami secchi", che hanno ricevuto danni ingenti dal loro stacco rispetto alla rete nazionale. Su questi aspetti, che riguardano in gran parte il secondo Novecento, mancano ancora studi appropriati.

#### 4.5: La grande emigrazione europea in America all'inizio del '900. Il caso della Navigazione generale italiana

##### **Roberto Giulianelli (Università Politecnica delle Marche)**

Nata nel 1881 dalla fusione delle flotte Florio e Rubattino, allo scadere del XIX secolo la Navigazione generale italiana risponde ai disegni di politica estera della Sinistra storica. Nello sforzo di ritagliare al Paese un posto adeguato all'interno di un quadro europeo scosso dalla depressione economica e dalla corsa alle colonie che vede protagoniste le maggiori potenze del continente, il governo avalla la formazione di un *merger* dalle dimensioni di scala inedite per il Regno, in grado di competere con i colossi armatoriali francesi, asburgici, inglesi e tedeschi. A questo scopo, il meccanismo delle convenzioni che disciplina il sistema marittimo nazionale affida alla neonata società una posizione dominante per quanto riguarda i servizi commerciali italiani nel Mediterraneo. Nell'ultimo tratto dell'Ottocento, tuttavia, il segmento di mercato che più attrae le principali compagnie di navigazione europee non è quello del traffico delle merci, bensì quello del trasporto delle persone. Anche la NGI vi si getta, destinandovi un impegno crescente al quale non corrisponde, però, pari sforzo nell'adeguamento del naviglio e, più in generale, nella cura del servizio offerto. Solo la legge n. 23 del 1901, nell'ambito di un riordino complessivo della materia migratoria, spingerà la società italiana ad ammodernare i propri mezzi. L'investimento sarà considerevole e la scelta di realizzarlo farà seguito alla decisione assunta dagli amministratori della stessa NGI di indirizzare proprio verso il trasporto degli emigranti le principali risorse della compagnia. Ne conseguiranno due passaggi, che si consumeranno durante l'età giolittiana. Il primo condurrà la Navigazione generale italiana fuori dal sistema delle convenzioni marittime nazionali. Difficile stabilire quanto ciò sia da attribuirsi alla volontà della stessa società armatoriale e quanto, invece, derivi dall'azione svolta da Giolitti, deciso a estromettere la compagnia (e, per suo tramite, la Banca commerciale italiana) dal comparto. Il secondo passaggio vedrà la NGI partecipare, almeno in un caso con l'esplicito ruolo di proponente, a tre *conferences* internazionali, tese a stabilire quote precise nella ripartizione del trasporto degli emigranti italiani fra le più importanti compagnie di navigazione europee. Dopo avere preso in esame i processi appena osservati, la relazione si chiuderà con un rapido sguardo rivolto al trasporto marittimo degli emigranti dall'Europa alle Americhe – e al ruolo in esso rivestito dalla NGI – nel primo dopoguerra.

## 5. Uomini, merci, linguaggi come fattori dell'integrazione europea (secoli XIII-XVI) / *Merchants, goods, languages as factors in European integration (13th-16th centuries)*

Chair: Angela Orlandi - Francesco Ammannati (Università degli Studi di Firenze)

<p>5.1 Visione imprenditoriale e modelli di azione: fiorentini nel Mediterraneo (secoli XIV-XVI)</p> <p>Angela Orlandi</p>	<p>5.2 Venezia, l'Adriatico e i Balcani: uno spazio integrato (secoli XIII-XV)</p> <p>Ermanno Orlando</p>	<p>5.3 Un ponte tra oriente e occidente: la rete commerciale genovese (secoli XIII-XV)</p> <p>Enrico Basso</p>
<p>5.4 Affari mercantili e organizzazione del commercio nei regni iberici del secolo XV</p> <p>David Igual Luís</p>	<p>5.5 Reti di porti e infrastrutture portuali nel Mediterraneo tardo medievale</p> <p>Pinuccia Franca Simbula</p>	<p>5.6 Comunicare tra mercanti sulle rotte del commercio europeo, fra pragmatismo e integrazione linguistica (secoli XIV-XVI)</p> <p>Francesco Guidi Bruscoli</p>

Alcune aree del Mediterraneo hanno mostrato, in vari momenti della loro storia, di essere caratterizzate da un forte dinamismo politico, culturale ed economico. Ciò accadde in modo significativo tra il Basso Medio Evo e la Prima Età Moderna quando, fortemente interconnessi con il Vicino Oriente e il Nord Europa, alcune zone geografiche e città attorno al Mare nostrum, furono vere e proprie fucine di innovazioni economiche, culturali, tecnologiche e istituzionali capaci di stimolare interessanti fattori di integrazione tra popoli. Nell'individuare i contenuti e le modalità di questo panel siamo stati ispirati, oltre che dalla larga e prestigiosa storiografia sull'argomento, da studi che, esaminando le caratteristiche degli scambi mercantili tra uomini con culture, lingue e istituzioni diverse, hanno coinvolto molteplici settori delle scienze sociali. Basti pensare ai lavori di Frederik Barth e di Philip Curtin, che hanno ricostruito in modo sistematico il ruolo svolto dalle relazioni commerciali nella formazione dei gruppi sociali, nella loro inclusione in realtà straniere e l'influenza reciproca su gusti e costumi. Curtin ha definito e reso popolare l'espressione "diaspora commerciale", parlando di mercanti che potevano vivere in terra straniera, per brevi periodi o per generazioni, svolgendo un ruolo economico e sociale diverso anche se tutti avevano la stessa capacità di intermediari culturali. I contributi di questo panel tenteranno di mettere in luce come gli uomini di affari mediterranei tramite i traffici che attivavano, le merci che muovevano, le infrastrutture che creavano o utilizzavano e i linguaggi che adoperavano contribuirono all'integrazione delle frammentate acque del loro mare e conseguentemente europee. Tutto ciò senza essere attori di vere e proprie diaspore poiché seppure spinti verso larghi e lunghi movimenti geografici, salvo che raramente, mantennero i loro connotati originali e lo stretto collegamento con le terre e le culture da cui avevano avuto origine.

### 5.1: Visione imprenditoriale e modelli di azione: fiorentini nel Mediterraneo (secoli XIV-XVI)

#### Angela Orlandi (Università degli Studi di Firenze)

Per comprendere i meccanismi attraverso i quali i fiorentini agirono e si rafforzarono nel Mediterraneo, soprattutto tra XIV e XVI secolo, è necessario correggere la diffusa sensazione secondo la quale il successo delle loro aziende e dei loro prodotti derivasse essenzialmente dal cosiddetto *design-thinking*, il gusto del *Made in Florence* rinascimentale. Quel successo non dipese soltanto dalle capacità dei suoi manifattori e dei suoi artisti ma anche e soprattutto da scelte imprenditoriali e modelli di azione. Dopo avere analizzato gli spazi economici in cui i fiorentini operavano, proveremo ad



esaminare tali modalità. Si trattava di strategie manageriali e finanziarie che consentivano di agire con flessibilità ed efficacia.

## 5.2: Venezia, l'Adriatico e i Balcani: uno spazio integrato (secoli XIII-XV)

### **Ermanno Orlando (Università per Stranieri di Siena)**

Sulla carta, l'Adriatico si configurava come uno spazio economico chiuso e rigidamente disciplinato da Venezia, soggetto a una sorta di monopolio di diritto che imponeva a tutte le merci in navigazione, a prescindere dalla loro provenienza e destinazione, di passare necessariamente per l'emporio realtino. Nella pratica, invece, una forma così perfetta di monopolio non si era mai davvero realizzata. Di fatto, Rialto si era imposto da tempo come mercato privilegiato e di riferimento primario per l'intera regione adriatico-balcanica, senza necessità di insistere troppo con misure protezionistiche o eccessivamente dirigistiche. In tale contesto, strutturalmente integrato, l'Adriatico e i Balcani rappresentavano per Venezia un mercato comodo e facilmente accessibile di approvvigionamento alimentare, di materie prime e di uomini per le proprie industrie, attività e servizi; viceversa, per le microeconomie adriatiche, la metropoli realtina era lo sbocco naturale delle rispettive produzioni locali e il mercato di rifornimento pressoché esclusivo di quanto in loco non si riusciva a produrre o trasformare.

## 5.3: Un ponte tra oriente e occidente: la rete commerciale genovese (secoli XIII-XV)

### **Enrico Basso (Università degli Studi di Torino)**

Nell'arco del periodo considerato, la struttura della rete commerciale genovese subì una serie di progressive e profonde trasformazioni: partendo infatti da un assetto finalizzato a convogliare verso lo scalo genovese una serie di flussi commerciali provenienti tanto dal bacino orientale del Mediterraneo (Siria, Romania, Mar Nero) quanto da quello occidentale (Africa settentrionale, Penisola iberica, isole tirreniche e Mezzogiorno), che si era andato definendo fin dal XII secolo, il ceto mercantile genovese adattò progressivamente il sistema di rotte che controllava al mutare delle condizioni politiche ed economiche. Già alla fine del XIII secolo, dunque, la riapertura della rotta diretta verso i porti fiamminghi e inglesi comportò, oltre all'avvio di esplorazioni anche lungo la costa occidentale africana, la strutturazione di un flusso commerciale diretto verso l'Europa settentrionale connotato dalla presenza di un preciso tipo di merci. Il progressivo crescere di importanza di tale rotta ebbe una serie di conseguenze determinanti: le tipologie di vascelli impiegati conobbero una rapida e importante evoluzione tecnologica, ma soprattutto le linee di traffico subirono una radicale trasformazione, in quanto lo scalo genovese non fu più il principale punto di riferimento di una rotta che, partendo dai porti dell'Egeo dove veniva caricato l'allume destinato ai mercati inglesi e fiamminghi, toccava gli scali nordafricani e andalusi dirigendosi decisamente a Occidente, mentre nella tratta di ritorno puntava con decisione verso Porto Pisano, destinazione dei carichi di lana e panni inglesi indirizzati ad alimentare l'industria tessile fiorentina. Proprio l'importanza della rotta occidentale, esaltata dalla fine del XIV secolo dal progressivo "chiudersi" degli spazi operativi nel Levante a causa dell'ascesa della Potenza ottomana, contribuisce a spiegare le ragioni dell'esasperata conflittualità innescatasi con la Corona d'Aragona per il controllo del bacino occidentale del Mediterraneo, destinata a protrarsi fin oltre la metà del XV secolo. Oltre allo sviluppo di tecniche della navigazione e delle costruzioni navali, nonché delle conoscenze cartografiche, che aprirono la strada alle esplorazioni oceaniche, possiamo annoverare tra le eredità di questo processo anche le innovazioni nel settore commerciale e finanziario che consentirono ai mercanti-banchieri genovesi di cogliere ulteriori successi nel Nuovo Mondo del XVI secolo.

## 5.4: Affari mercantili e organizzazione del commercio nei regni iberici del secolo XV

**David Igual Luís (Universidad de Castilla - La Mancha)**

## 5.5: Reti di porti e infrastrutture portuali nel Mediterraneo tardo medievale

**Pinuccia Franca Simbula (Università degli Studi di Sassari)**

## 5.6: Comunicare tra mercanti sulle rotte del commercio europeo, fra pragmatismo e integrazione linguistica (secoli XIV-XVI)

**Francesco Guidi Bruscoli (Università degli Studi di Firenze)**

Molto è stato scritto sulle colonie/nazioni dei mercanti italiani all'estero, sulla loro organizzazione, sulle loro attività, sui loro privilegi; ma poco spazio è stato dedicato al problema della conoscenza delle lingue. Gli studiosi hanno descritto le comunità straniere in termini di esclusione o inclusione/integrazione, ma hanno dedicato pochissimo spazio al modo in cui, nel rapporto tra comunità migranti e comunità locali, queste due tendenze opposte potessero essere influenzate dall'uso/conoscenza delle lingue straniere. Recentemente vari linguisti hanno affrontato il tema dei "prestiti linguistici" utilizzando documentazione commerciale italiana (libri di conti e lettere), ma l'aspetto della comunicazione orale è stato trascurato. D'altronde anche la corrispondenza mercantile coeva presenta poche tracce, e l'evidenza è contraddittoria. Certamente gli uomini d'affari dell'Italia centro-settentrionale, che commerciavano in tutta Europa e oltre, dovevano confrontarsi con problematiche di comunicazione linguistica. In alcune aree la leadership economica dava loro il vantaggio di "stabilire le regole del gioco" e quindi erano generalmente gli altri a dover imparare l'italiano, quanto meno a un livello che permettesse loro di portare avanti le transazioni commerciali. Altre volte, però, essi dovevano usare la lingua delle città in cui commerciavano e si trovavano di fronte a due scelte. Da un lato potevano ricorrere a interpreti: tuttavia questo li obbligava a rivelare informazioni cruciali a terzi, la cui affidabilità non era sempre garantita (basti pensare al detto traduttore traditore). Dall'altro lato essi potevano sforzarsi di apprendere una lingua straniera; in questo caso c'è da chiedersi quale fosse il livello sufficiente a comunicare per portare a termine le trattative di affari. Questo intervento, che si basa principalmente su (poche) informazioni fornite dalle lettere mercantili, analizza l'atteggiamento dei mercanti italiani (soprattutto fiorentini) nell'Europa del Rinascimento e discute quanto il processo di costruzione di uno spazio commerciale comune europeo sia stato influenzato anche dalla diffusione della conoscenza delle lingue straniere.

6. Gli spazi marittimi europei in età moderna. Baltico e Mediterraneo a confronto / *Early Modern European Seaspaces reconsidered. The Baltic and the Italian area of Mediterranean in comparative perspective*

Chair: Marco Doria (Università degli Studi di Genova)

<p>6.1 Metropolis, maritimity, mastering: St. Petersburg Maritime Empire and perspective of comparative vision Aleksii Kraikovskii</p>	<p>6.2 North Eurasia as a Unit of World History Werner Scheltjens</p>	<p>6.3 Petersburg recruiting networks: the Russian impact reforging the commercial space in Baltics Pawel Demchenko</p>	<p>6.4 Le reti marittime tra il Mediterraneo e il Mare del Nord nel XVII secolo Renato Ghezzi</p>
<p>6.5 I traffici commerciali della marineria ragusea tra il Mediterraneo occidentale e il canale della Manica (1560-1590) Dario Dell'Osa</p>	<p>6.6 Geo-Economic Balances and European Maritime Spaces Seen through Average Rules and their Transaction Costs: Genoa, Sixteenth-Eighteenth Centuries Antonio Iodice</p>	<p>6.7 I generi voluttuari americani nel Mediterraneo: sinergie marittime tra Nord e Sud Europa sul finire dell'antico regime Paolo Calcagno</p>	<p>6.8 Tra Atlantico e Mediterraneo. Il mercato del lavoro marittimo e la crescita demografica di Siviglia nel XVI secolo Francesco D'Esposito</p>

The session aims to discover new directions in the rapidly developing studies of maritime history of Europe through the lens of complicated and various economic activities that shaped the age of the first globalization and formed an important part of the Great Divergence phenomenon. Both Baltic and Mediterranean seas played central roles in the story of development of Europe, including the central and Eastern part of this vast space, as a maritime domain. Therefore, we aim to look at the processes that took place in the 18th and 19th centuries in the Baltic as the core area of the Northern Eurasia, and in the central Mediterranean, that is Adriatic and Tyrrhenian Seas, as the nucleus of maritime activities of the central European powers, in order to come up with comparative discussion and generalization, which will bring new knowledge of the Early Modern and Modern European maritimity.

6.1: Metropolis, maritimity, mastering: St. Petersburg Maritime Empire and perspective of comparative vision

**Aleksii Kraikovskii (Università degli Studi di Genova)**

The author will summarize the opportunities for the reconsideration of the St. Petersburg maritime history, offered by the recent conceptual and methodological innovations. Therefore, paper will present the general vision of St. Petersburg as the metropolis of Maritime Empire understood according to the concept proposed by Rolf Strootman as an area of network connections different from the territorial Russian Empire of Romanovs. Eventually, it will discuss the parameters and directions of comparative consideration that will open new parallels between the Romanovs possessions in the Baltic and the Habsburg possessions in the Adriatic.

## 6.2 North Eurasia as a Unit of World History

### **Werner Scheltjens (Otto-Friedrich-Universität Bamberg)**

This paper introduces the concept of North Eurasia as a unit of world history and of the Baltic as a border basin of North Eurasia. It traces the historical origins of the concept of North Eurasia in the works of Gottfried Wilhelm Leibniz (1646–1716). Then, the paper frames the role of the Baltic as one of North Eurasia's border basins in a quest for North Eurasian trade. Based on statistics of Baltic trade, it is shown that this quest started around 1660 and lasted for about two centuries.

## 6.3: Petersburg recruiting networks: the Russian impact reforging the commercial space in Baltics

### **Pawel Demchenko (Higher School of Economics, St. Petersburg)**

The Baltic Sea was a forefront of commercial activities for Russian Empire. These activities were mainly rooted on the networks entangled between Russian, West European and Baltic merchants. According to North (Oceanic Histories) the Russian ports on Baltic had the biggest export value and great amount of currency flew to East Baltic. Therefore, East Baltic ports, especially Russian, became the contact zone for great number of partners interested in East-West commerce. Moreover, despite the Hanseatic framework for studying the Baltics, the Baltic space awaits its own Braudel to reassemble it into complete picture, North argues. The commercial networks composed the unique space from the Northern Sea to the Ural Mounts, therefore – their own cultural, commercial and representative practices. The sea/landscape was defined by movements of people who occupied trade. As far as there was cultural appropriation of the Baltic Sea by the Russian scholars, commerce via the Baltic ports was crucial to image the Baltic sea as own space, where Petersburg authorities can transfer their soft power. Commerce became one of the instruments to bind independent shores together. I present the rethinking of the Baltics' boundaries in XVIII century based on the patters of sociability and expanded commercial activities.

## 6.4 Le reti marittime tra il Mediterraneo e il Mare del Nord nel XVII secolo

### **Renato Ghezzi (Università degli Studi "Magna Graecia" di Catanzaro)**

Il mare, si è scritto, infrange frontiere, unisce il qui e l'altrove, sciogliendo ogni distanza, congiungendo popolazioni e culture diverse. Svolge questa funzione oggi e l'ha svolta ancor più in età preindustriale, quando la mancanza di una rete stradale efficiente rendeva gli spostamenti di uomini e merci via terra difficili, talvolta impossibili. Il Mediterraneo, in realtà non un unico mare, ma l'insieme diversi golfi e bacini circondati dalle coste, sin dall'antichità, proprio per la sua conformazione geografica, ha consentito contatti tra aree con diversa dotazione dei fattori di produzione, favorendo la specializzazione produttiva. Nell'Europa settentrionale, anche il Mare del Nord si insinua tra le terre emerse, mettendo in contatto molte regioni diverse tra loro per ragioni sia fisiche, sia storiche. Si estende dall'Inghilterra alla Francia, ai Paesi Bassi, arriva fino alla Scandinavia. A est penetra tra la Danimarca e la Norvegia per congiungersi con il Baltico, che si dirama in molteplici insenature. Come il Mediterraneo, il Mare del Nord ha reso possibile, in età moderna, gli scambi tra aree con vocazioni produttive differenti, tra l'occidente più densamente popolato, con importanti manifatture urbane e le regioni orientali, dove terra e materie prime erano abbondanti per la scarsa popolazione. I legami tra i due ecosistemi, quello Mediterraneo e quello che ruotava intorno al Mare del Nord, si intensificarono quando, per attenuare le conseguenze di una serie di carestie che interessarono diverse regioni

dell'Europa meridionale alla fine del Cinquecento, furono importati nella Penisola italiana grandi quantitativi di cereali dai porti di Emden, Amburgo, Lubeca e Danzica. L'avanzata dei mercantili nordici che superavano lo stretto di Gibilterra per entrare nel Mediterraneo continuò fino agli anni Trenta del Seicento, subì quindi una decisa flessione. Significativamente, Fernand Braudel, nella seconda edizione de *La Méditerranée*, ha collocato proprio in questo periodo l'inversione di tendenza secolare che segnò l'inizio del declino del Mediterraneo di fronte all'affermazione delle nuove rotte atlantiche. Tra gli studiosi che non hanno condiviso questo quadro vi è Tomas Tilden Rapp, il quale ha sostenuto che la *revolution of trade*, iniziata nel 1597 con il ritorno di una nave olandese partita con una flotta per l'Estremo Oriente, alla ricerca di un contatto diretto con i paesi produttori di spezie e consolidatasi negli anni successivi, non segnò affatto il tramonto delle rotte commerciali tradizionali. In effetti, i commerci tra il Mediterraneo e il Mare del Nord si rafforzarono negli anni centrali del Seicento, per raggiungere un picco senza precedenti nella seconda metà del secolo, quando una serie di innovazioni nella cantieristica e, soprattutto, nelle tecniche di navigazione ridusse i costi di trasporto e consentì i commerci di prodotti dal basso valore unitario, anche su lunga distanza. La relazione che propongo ha l'obiettivo di analizzare gli effetti di queste trasformazioni sulla rete dei commerci e degli spazi europei nel XVII secolo. Seguendo le rotte mercantili e i luoghi di destinazione delle merci trasportate si individueranno le strategie commerciali delle flotte nordiche nel Mediterraneo. Attraverso un'indagine di tipo quantitativo, realizzata consultando fonti di diversa natura (relazioni di mercanti, documenti amministrativi, atti notarili, magistrali di sanità, registri doganali), si valuterà il contributo delle regioni nordeuropee al sistema degli scambi mediterranei.

## 6.5: I traffici commerciali della marineria ragusea tra il Mediterraneo occidentale e il canale della Manica (1560-1590)

**Dario Dell'Osa (Università degli Studi di Bari "Aldo Moro")**

Tra i principali protagonisti dei successi economici di Ragusa nella seconda metà del Cinquecento deve essere annoverata la sua marineria che, assorbendo buona parte della domanda di noli proveniente dai porti del *Mare Nostrum*, divenne l'elemento propulsivo dell'economia della Repubblica. A partire dagli anni Sessanta del XVI secolo le rotte del Levante impiegate per il rifornimento cerealicolo nel Mediterraneo orientale persero gradualmente di redditività, a vantaggio delle rotte del Tirreno e del Mediterraneo occidentale che divennero sempre più importanti nell'attività delle aziende mercantili e armatoriali ragusee. L'area di interesse per la marineria della Repubblica in questo periodo non era tuttavia circoscritta al solo bacino del Mediterraneo ma si estendeva anche alle coste dell'Europa atlantica, fino a Londra e alle Fiandre. Questo contributo, che si concentrerà in particolare sugli anni compresi tra il 1560 ed il 1590, si propone di fare luce sui traffici commerciali svolti dalle imbarcazioni ragusee sulle coste dell'Europa occidentale, sulle principali rotte percorse e sugli inconvenienti legati alla navigazione nelle acque del Mediterraneo e dell'Atlantico. Si tratta di un periodo storico molto interessante per la navigazione europea: cominciavano gradualmente ad assumere importanza i collegamenti con le colonie spagnole e portoghesi costituite a seguito delle grandi scoperte geografiche, ma non si registrava ancora il grande afflusso nel Mediterraneo delle imbarcazioni inglesi e olandesi che ne avrebbero poi percorso le rotte principali a partire proprio dall'ultima decade del Cinquecento. Il contributo si basa sull'analisi di fonti archivistiche costituite sostanzialmente da documenti contabili delle aziende mercantili e armatoriali ragusee, da libri di conti e registri delle imbarcazioni, ma anche da resoconti di navigazione e diari di viaggio prodotti dai componenti degli equipaggi ragusei, e infine sull'analisi di fonti fiscali inedite riferite agli scambi di merci avvenuti nel porto di Londra. Dopo aver ricostruito le caratteristiche della navigazione ragusea nella seconda metà del Cinquecento, verranno descritte le principali rotte percorse dalle imbarcazioni della Repubblica nel Mediterraneo occidentale e nell'Atlantico. Successivamente si effettueranno approfondimenti sulle tipologie di merci trasportate dai ragusei e sull'importanza di tali merci nei fenomeni politici, militari ed economici che interessarono il Mediterraneo in quel periodo storico. Infine, ci si soffermerà sull'organizzazione della marineria ragusea, sulla composizione degli

equipaggi e sulle tecniche impiegate dai comandanti delle imbarcazioni per affrontare in modo meno rischioso la navigazione. Il contributo intende fare luce sullo sforzo di adattamento che la marineria ragusea dovette sostenere nella seconda metà del Cinquecento in seguito al mutato assetto economico e politico dei traffici mediterranei, e sul tentativo delle aziende mercantili e armatoriali di estendere alle coste atlantiche la propria area di interesse, pur nella consapevolezza che questo avrebbe generato ingenti rischi ai quali gli equipaggi non erano abituati. Le difficoltà tecniche legate ad imbarcazioni non adatte alla navigazione in acque oceaniche e l'inesperienza dei comandanti che non padroneggiavano perfettamente le impegnative correnti del Golfo di Biscaglia e della Manica, costrinsero i mercanti della Repubblica a ridimensionare le proprie aspettative e a ritirarsi nel Mediterraneo occidentale, riducendo contestualmente il tonnellaggio medio delle navi.

## 6.6: Geo-Economic Balances and European Maritime Spaces Seen through Average Rules and their Transaction Costs: Genoa, Sixteenth-Eighteenth Centuries

**Antonio Iodice (Università degli Studi di Genova - University of Exeter)**

This contribution will show two processes that took place from the sixteenth to the early eighteenth centuries: how commercial competition and changing economic conditions in European and Mediterranean maritime routes pushed Genoese Average rules towards greater legal and institutional uniformity, and how maritime operators in Genoa dealt with Average unforeseen costs. 'Averages' – whether they were General Average or Particular Average (GA or PA) – are the expenses which can befall ships and cargoes from the time of lading until their unloading because of accidents, capture and unexpected expenses. They were, and still are, a crucial mechanism for the redistribution of costs in maritime trade, and operators of all nationalities comply with them as a mutual *ex-post* informal agreement. Their definitions were common across European seaports. Average rules, in particular GA ones, partially stimulated the idea of "international rules" promoted by different states in the past. According to Pohlmann, the validity of international compilations of rules was at the hearth of European maritime law, whose development in turn simplified maritime trade. The most enthusiastic supporters of the so-called *lex mercatoria* contend that Average rules are proof of the existence of a universal and autonomous a-national legal system developed spontaneously by merchants without regard to and independent of states. Although the conceptual basis of Average rules throughout Europe was similar, Genoese rules proved to be the output of a deep re-thinking and appropriation of existing rules on a "Northern Tyrrhenian" scale. Genoa was a major Mediterranean free port that welcomed international traffic. Average rules impose relevant transaction costs on vessel operating expenses. For this reason, based on the data I previously inputted in the *AveTransRisk* database, I will analyse the Average costs paid in Genoa in sample periods between the sixteenth and eighteenth centuries to observe how vessels of different nationalities were more or less efficient when dealing with them.

## 6.7: I generi voluttuari americani nel Mediterraneo: sinergie marittime tra Nord e Sud Europa sul finire dell'antico regime

**Paolo Calcagno (Università degli Studi di Genova)**

Le statistiche di cui disponiamo sul commercio dei beni coloniali americani in Europa (vedi Carmagnani 2010) dimostrano che i volumi movimentati aumentarono notevolmente nel corso del XVIII secolo, in particolare nella seconda metà. In termini quantitativi, era maggiore il flusso delle merci che percorrevano l'Atlantico e – più oltre - i mari del Nord, a rifornire i mercati "nordici" e quelli dell'Europa continentale; ma una discreta percentuale entrava nel Mediterraneo attraverso lo stretto di Gibilterra, per raggiungere i grandi porti meridionali. Una funzione piuttosto importante

nell'assicurare tali approvvigionamenti era ricoperta dall'Inghilterra e dall'Olanda, da cui partivano carichi in direzione del Mediterraneo; e una partita a sé veniva giocata dalla Francia, "potenza coloniale" con uno sbocco nel Mare Interno, che attraverso il porto di Marsiglia redistribuiva le merci delle colonie delle Antille (des Îles d'Amérique»). Tuttavia, un ruolo di primo piano nel quadro delle reti mercantili che allacciavano America e Mediterraneo era quello svolto dai porti iberici di Cadice e di Lisbona, terminali dei generi in arrivo dagli imperi coloniali di Spagna e Portogallo. Osservando il movimento portuale di Genova nella seconda metà del XVIII secolo, oltre a trovare conferma dell'aumento del commercio di questi beni sul finire dell'antico regime, si può notare una decisa affermazione di Lisbona come scalo di provenienza principale delle merci americane (soprattutto zucchero, in subordine tabacco, cacao, caffè). Recenti ricerche sul porto di Venezia nello stesso periodo hanno parimenti confermato l'importanza del Portogallo nell'importazione di tali generi voluttuari. Oltre a considerare i termini dell'accresciuta "internazionalizzazione" dei traffici commerciali tra Atlantico e Mediterraneo – descrivendo la funzione della facciata occidentale della penisola iberica come "porta" dei beni americani diretti verso l'Europa mediterranea – si analizzerà la composizione dei vettori marittimi che operavano su queste rotte a lunga distanza, appuntando l'attenzione sullo scalo portuale di Genova, anche per la sua importanza come grande centro di redistribuzione al servizio del resto della penisola italiana (in particolare nello spazio tirrenico). In questo senso, l'esame delle fonti sanitarie e doganali dimostra che il porto genovese era raggiunto in prevalenza da navi "nordiche" (inglesi, olandesi, scandinave), a dimostrazione che i consumi in aumento delle "droghe" americane rappresentarono nel pieno Settecento un elemento importante nella definizione di nuovi processi di integrazione a livello europeo.

## 6.8: Tra Atlantico e Mediterraneo. Il mercato del lavoro marittimo e la crescita demografica di Siviglia nel XVI secolo

**Francesco D'Esposito (Università degli Studi "G. D'Annunzio", Chieti-Pescara)**

Il commercio coloniale e tutte le attività connesse allo sfruttamento economico del Nuovo Mondo costituirono un potente fattore di attrazione per le sempre più inquiete popolazioni dell'Europa della prima età moderna. Per necessità, interessi commerciali o, semplicemente, per spirito di avventura, coloni, soldati, mercanti e gente di mare si trasferirono nel Sud della Spagna portando con sé il patrimonio di conoscenze e abilità che rese possibile l'impresa americana. Tra di essi un ruolo particolarmente rilevante ebbero i marinai, che permisero prima l'esplorazione e la conquista, poi la navigazione commerciale con le Indie. Fu l'Andalusia occidentale – dapprima il bacino dei fiumi Tinto e Odiel e poi il complesso portuale Siviglia-Cadice-Sanlúcar de Barrameda – a fornire la maggior parte degli equipaggi delle navi transatlantiche: lo imponeva la prossimità alla rotta americana, unita alla perizia nautica della gente del luogo. Ma gli andalusi non furono gli unici protagonisti della navigazione atlantica. Fin dal primo momento li affiancarono i portoghesi e i marinai del Nord iberico: baschi, cantabrici, galiziani. Man mano che aumentavano i viaggi transatlantici, poi, sia per l'incremento dei commerci sia per la protezione dei convogli mercantili che diventavano bersaglio sempre più ambito della pirateria e della guerra di corsa dei numerosi nemici della Spagna, si trasferì a Siviglia un sempre maggior numero di marinai dal Mediterraneo e dal Nord Europa per colmare le carenze di personale marittimo locale. Un processo di tali proporzioni non poteva non avere ripercussioni sulla demografia della città cinquecentesca, che vide in pochi decenni raddoppiare il numero degli abitanti. Negli anni Ottanta, con quasi 130 mila abitanti, Siviglia era diventata una delle maggiori città europee. Questo contributo – che è elaborato a partire da una campionatura dei ruoli di equipaggi di navi mercantili e militari conservati nell' *Archivo General de Indias*, nonché sulla documentazione notarile e sulla corrispondenza dei responsabili della *Casa de la Contratación*, l'ente governativo preposto, oltre che all'incameramento e gestione del tesoro americano, al controllo della navigazione oceanica - si propone di esaminare le dimensioni dell'immigrazione causata dal lavoro marittimo in relazione all'incremento demografico complessivo del capoluogo andaluso. Anche se si analizzerà la letteratura scientifica relativa all'intero XVI secolo, l'analisi si concentrerà precisamente sugli anni Ottanta, gli anni dell'auge demografico, periodo al quale sarebbero seguiti, come in quasi

tutta l'Europa del Sud, periodi di epidemie e di decremento della popolazione. Ci si propone, in particolare, di quantificare il numero dei marinai impegnati nella navigazione mercantili e militari, e, soprattutto, di stabilire le regioni di provenienza, sia atlantica che mediterranea dei marinai che venivano arruolati a Siviglia.

<p><b>7.A. (Sessione Nuovi ricercatori - New researchers' session)</b></p> <p><b>Élites, istituzioni, mercati del lavoro ed evoluzione dei divari regionali in Europa, secoli XVIII-XX. Studi recenti e nuovi percorsi di ricerca / <i>Elites, institutions, Labour Markets and the Evolution of Regional Divides in Europe, 18th-20th centuries. Latest Studies and New Research Paths</i></b></p> <p style="text-align: center;"><b>Chair: Amedeo Lepore (Università della Campania "Luigi Vanvitelli")</b></p>		
<p>7.1 To Block or Not: Why the British Ruling Elite Enabled the Industrial Revolution during the Eighteenth Century?</p> <p>Emrah Gülsunar</p> <p>Discussant: Francesca Fauri (Università degli Studi di Bologna)</p>	<p>7.2 Fiscal capacity in Spain: new evidence from taxation disparities across provinces, 1904-1934</p> <p>Mario Cuenda-Garcia</p> <p>Discussant: Marco Bertilorenzi (Università degli Studi di Padova)</p>	<p>7.3 The sub-regional character of deindustrialisation in England and Wales, 1971-91</p> <p>James Evans</p> <p>Discussant: Giuseppe Attanasi (Sapienza - Università di Roma)</p>
<p>7.4 Accounting for death in the time of cholera. A comparative analysis between Northern and Southern Italy in the nineteenth century</p> <p>Alessio Maria Musella</p> <p>Discussant: Giuseppe Conti (Università degli Studi di Pisa)</p>	<p>7.5 Collective bargaining and internal migration: the effect of regional wage equalization in Italy after 1969</p> <p>Andrea Ramazzotti</p> <p>Discussant: Vittorio Daniele (Università degli Studi "Magna Graecia" di Catanzaro)</p>	
<p><b>7.B Politiche di sviluppo, capitale sociale e divari territoriali in Italia e in Europa / <i>Development policies, social capital and regional divides in Italy and Europe</i></b></p> <p style="text-align: center;"><b>Chair: Stefano Palermo (Università telematica Pegaso)</b></p>		
<p>7.6 Welfare e formazione del capitale umano in una company town nel Regno di Napoli: San Leucio. Analogie e differenze con altre esperienze italiane ed europee</p> <p>Gerardo Cringoli - Andrea Pomella</p>	<p>7.7 Le strategie di sviluppo della Cassa per il Mezzogiorno in Calabria</p> <p>Angelina Marcelli</p>	<p>7.8 Produzione, scambi e divari: il Mezzogiorno in età preindustriale</p> <p>Aldo Montaudo</p>



<p>7.9 Nord e Sud. Divari economici e politiche pubbliche dall'euro alla pandemia</p> <p>Carmelo Petraglia - Stefano Prezioso</p>	<p>7.10 Il Terzo Settore: un nuovo "corpo intermedio" per l'attenuazione dei divari territoriali e per la promozione del capitale sociale</p> <p>Marco Santillo</p>	<p>7.11 Il meridionalismo europeista di Franco Compasso</p> <p>Paola Broccoli</p>
<p>7.12 Commenti conclusivi</p> <p>Guido Pescosolido (Sapienza - Università di Roma)</p>		

Obiettivo della sessione è presentare nuovi studi sulle dinamiche dei divari territoriali in Italia e in Europa, attraverso diversi modelli di analisi e chiavi di lettura. La sessione è divisa in due parti. La prima è dedicata alle ricerche promosse da giovani studiosi su alcune specifiche tematiche di contesto (istituzioni, mercato del lavoro, politiche fiscali, sanità pubblica, processi di de-industrializzazione); la seconda è finalizzata a esaminare nuove analisi sugli effetti delle politiche pubbliche per la riduzione dei divari e il ruolo del capitale sociale. La prima parte della sessione propone quattro presentazioni di lavori di ricerca di giovani studiosi, che affrontano i divari regionali in Italia e in due paesi europei (Spagna e Regno Unito), secondo diverse prospettive. Ciascuna presentazione è commentata da un discussant. Due studi (rispettivamente sulla Spagna e sull'Italia) esplorano il rapporto tra governo centrale e dinamiche territoriali nella gestione della fiscalità e nella gestione straordinaria dell'epidemia del colera del XIX secolo. Gli altri due interventi affrontano le trasformazioni del mercato del lavoro locale nel Regno Unito e in Italia tra gli anni Sessanta e gli anni Ottanta (il primo, analizzando le cause e le conseguenze del processo di deindustrializzazione; il secondo, stimando l'effetto dell'abolizione delle "gabbie salariali" sull'intensità delle migrazioni interne in Italia negli anni Settanta). La seconda parte della sessione presenta nuovi studi sulle dinamiche dello sviluppo economico italiano e dei suoi divari territoriali in un approccio di lungo periodo e in una chiave comparativa. Particolare attenzione a due elementi da sempre al centro della riflessione storiografica: le politiche pubbliche per la riduzione dei divari e il ruolo e la formazione del capitale sociale. Due interventi affrontano l'economia del Regno di Napoli nel periodo preindustriale, approfondendone i processi di divergenza territoriale e un caso di studio dedicato alla Real Colonia di San Leucio, in una chiave anche comparativa con altre *company town* sorte nello stesso periodo in altri Stati europei. Gli altri interventi portano l'analisi al periodo più recente, concentrandosi sulle politiche di sviluppo e sul ruolo del capitale sociale nel contrasto ai divari territoriali tra secondo Novecento e nuova globalizzazione, con una comparazione tra l'esperienza italiana e quella europea. La sessione si conclude con le considerazioni finali affidate all'intervento di Guido Pescosolido.

## 7.1: To Block or Not: Why the British Ruling Elite Enabled the Industrial Revolution during the Eighteenth Century?

### Emrah Gülsunar (Lund University)

For centuries before the Industrial Revolution, the ruling elites used their political power to constrain and block the technological and economic development in many countries from China to Europe for motivations to protect their power, keep economic rents, or avoid social unrest. However, during the eighteenth century, the British political elite did not block industrialization, on the contrary, mostly promoted it. This was one of the reasons why the Industrial Revolution first occurred in Britain, not in other countries. But why did Britain's ruling elite behave in this way, despite the fact that the opposite was also highly possible? The existing literature suggests three main factors: The first one is that industrialization was not a threat to the political power of the ruling elite (Acemoğlu and Robinson,

2000; 2006; 2013). The second is that the ruling elite benefited from the industrializing economy (Landes, 1969; McCloskey, 2010; Mokyr and Nye, 2007; Frey, 2019). And the third is that the nation-state competition pressured the ruling elite (Berg, 1976; Frey, 2019; Mokyr, 2009). The problem in the literature is that although the explanations are not necessarily incorrect, none of them depends on empirical investigation. Instead, they are inferences from theorizing or interpreting historical events depending on secondary sources. This study fills this gap in the literature with the systematic examination of the first-hand sources of parliamentary legislation and hearings on the textile industry, particularly cotton, the leading industry of the Industrial Revolution, both in the Commons and the Lords during the eighteenth century to understand the motivations of the ruling elite in its supportive attitude towards the industrialization. To this end, I created two qualitative databases and conducted a text analysis. The first database categorizes the acts of parliament on the cotton industry by their year, subjects and historical context. The second database does the same for the hearings by also adding the historical figures who speak in parliament and their profiles (cabinet membership, party affiliation, constituent etc.). The information from the datasets is supported by direct excerpts from the acts and the speeches. Although the study does not reject the abovementioned political replacement and economic rents explanations altogether, its findings do not provide any direct evidence to support them. The study's findings show that the primary motivations of the British ruling elite in its supportive attitude towards technological and industrial development were sustaining Britain's competitiveness in international rivalry by maximizing exports and tax revenues and establishing social order by minimizing unemployment and poverty. However, when these two motivations conflicted due to the rebellions of technologically conservative groups, the ruling elite acted in line with the first motivation. This means that the fear of being overtaken by other countries, particularly France, economically and militarily was more pressing for the political elite than the fear of large-scale social unrest. In this behaviour, its belief in mercantilist economic doctrine and confidence in the British state's capacity also played a role.

## 7.2: Fiscal capacity in Spain: new evidence from taxation disparities across provinces, 1904-1934

### **Mario Cuenda-Garcia (London School of Economics)**

This paper approaches the topic of Spain's fiscal capacity from a provincial-level perspective. Using a completely novel dataset on provincial tax series, the paper builds four tax indicators for the 48 provinces between 1904 and 1934 to identify territorial patterns of taxation: the real total tax revenues, the real tax burdens per capita, the real tax burdens as a percentage of GDP, and the real tax sacrifices. The paper addresses the following two questions: where were taxes paid and how did tax indicators evolve in the first decades of the 20th Century in Spain? The results show that Madrid and Barcelona were the provinces which collected the most tax revenues and had the highest tax burdens per capita between 1904 and 1934, and that total real tax revenues were increasingly concentrated in the top contributing provinces. The results also show that the tax burdens as percentage of provincial GDPs were low in the whole of Spain and relatively higher in Madrid, which is partially explained by a "capital" effect driving up some tax revenues, and that tax sacrifices decreased to low levels everywhere over time. The decreases in tax burdens and tax sacrifices indicate that GDP and GDP per capita were increasing faster than tax revenues and confirm that Spain had an inelastic tax system and a shallow fiscal capacity in the first decades 20th Century. The state was not capable of taxing efficiently across its territory and was reliant on the tax revenues of provinces with high shares of urbanisation, whereas the agrarian provinces were taxed less.

### 7.3: The sub-regional character of deindustrialisation in England and Wales, 1971-91

**James Evans (University of Oxford)**

I use granular data for self-contained labour market areas – assembled from several official sources – to investigate deindustrialisation processes in England and Wales in the 1970s and 1980s. I show that deindustrialisation progressed unevenly across the country, and I offer a typology based on straightforward, intuitive criteria under which processes can be grouped. The types of deindustrialisation were associated with different socioeconomic outcomes. I show that there were compositional differences in employment growth between places which experienced different types of deindustrialisation. Using a dynamic shift-share framework, I show that the most poorly performing areas were prisoners of their labour market structures. Employment growth in more resilient labour market areas cannot merely be attributed to favourable structures, however. Although there was expansion in new ‘knowledge-intensive’ industries, the ability of some formerly industrial labour markets to maintain their employment levels owed more to a resilient industrial sector and fast growth in low-end transport and distributive services. Although this provided better employment opportunities for working-class people than would have otherwise been the case, these sectors were nonetheless defined by low pay and low occupational status. In all, this paper offers a highly detailed, comparative history of deindustrialisation processes and their immediate outcomes with broad applicability.

### 7.4: Accounting for death in the time of cholera. A comparative analysis between Northern and Southern Italy in the nineteenth century

**Alessio Maria Musella (Università degli Studi “G. d’Annunzio”, Chieti-Pescara)**

The COVID-19 pandemic has induced governments to take rapid decisions about urgent policy interventions to contain the contagion and its consequences. These institutional decisions were based on weighing the impact of the pandemic and the associated public health measures. Social distancing rules, lockdowns, and curfews can save lives during a pan(epi)demic, but an appropriate accounting system for deaths is also crucial in managing a health emergency. It allows governments to adopt the most forward-looking decisions to manage the devastating effects of a disease, quickly localizing the major epidemic outbreaks. The study compares the different accounting systems used to quantify deaths from cholera in Northern and Southern Italy in the nineteenth century. The research aims to show that the accounting system for death used in Northern Italy was more effective, compared to the Southern one, in terms of the containment of deaths because it guided the central government in allocating the medical staff and the economic sources in the territories where the epidemic was more acute.

### 7.5 Collective bargaining and internal migration: the effect of regional wage equalization in Italy after 1969

**Andrea Ramazzotti (London School of Economics)**

High rates of internal migration were characteristic of the Italian economy from the 1950s through the 1960s, but they dropped suddenly in the early 1970s and have remained at relatively low levels since then, despite a contemporaneous increase in income and unemployment differentials between regions. This puzzling evolution has attracted attention for decades, but a consensus on its causes is yet to be reached. This paper provides a historical test for one prominent hypothesis, that the drop in internal migration was provoked by the spatial equalization of nominal wages set by collective

bargaining, in 1972. I test this hypothesis using an original dataset of binary migration flows, contractual and effective wages, local price differentials and unemployment, compiled from a range of printed primary sources, with annual frequency from 1962 to 1981. First, the paper presents an augmented gravity model of internal migration showing that spatial differentials in nominal minimum wages were a strong pull factors for both short- and long-distance migration through the 1960s, but not afterwards. Discussing potential mechanisms, the paper shows that the decrease in internal migration during the 1970s was associated with the inception of the spatial mismatches that characterize Italy's labour markets to this day.

## 7.6: Welfare e formazione del capitale umano in una company town nel Regno di Napoli: San Leucio. Analogie e differenze con altre esperienze italiane ed europee

**Gerardo Cringoli (Università telematica Pegaso) - Andrea Pomella (Università della Campania "Luigi Vanvitelli")**

Le riforme di matrice illuminista che influenzarono la scienza dell'amministrazione dell'Europa del Settecento interessarono anche il Regno di Napoli. Su impulso di figure come Bernardo Tanucci, e dei sovrani come Carlo III e Ferdinando IV, furono introdotti nel Regno elementi di modernizzazione, tra i quali va sicuramente ricordato quello della Real Colonia di San Leucio, un prototipo di *company town* concepito per accogliere tutte le fasi della produzione serica. La particolare architettura, che prevedeva un insieme di abitazioni strutturate in base a un progetto edilizio standardizzato, contribuiva a fare della colonia una vera comunità industriale, la cui vita era regolamentata da uno statuto che stabiliva una sostanziale uguaglianza fra gli artieri di San Leucio, un programma esteso di *welfare*, nonché la promozione dei processi formativi del capitale umano. Il quadro economico delineatosi nella cittadina leuciana si avvicinava alla tipologia della *household economy*, essendo incentrato sull'operosità dei nuclei familiari, sulle capacità produttive degli stessi, sul consumo e sul lavoro finalizzato alle aspirazioni dei consumatori, rientrando nella categoria di "rivoluzione industriale" indicata da De Vries. Per analizzare concretamente l'esperienza leuciana è utile porla in una prospettiva comparativa con altre tipologie di *company town* che si svilupparono in Italia e in Europa tra il XIX e il XX secolo, improntate prima sulla centralità della fabbrica, poi sullo stile della *tertiary town* nella fase post-industriale, ma sempre destinate alla realizzazione di una sorta di "economia della felicità".

## 7.7: Le strategie di sviluppo della Cassa per il Mezzogiorno in Calabria

**Angelina Marcelli (Università telematica e-Campus)**

Durante la *golden age*, in Italia si realizzò il "miracolo" della convergenza, ovvero quel di riallineamento delle regioni meridionali nei confronti delle settentrionali, insieme ad una sostanziale riduzione del divario tra l'Italia e i paesi più avanzati dell'Europa e una crescita del continente europeo maggiore di quella degli Stati Uniti. In questo scenario così complesso, la Cassa per il Mezzogiorno ebbe un ruolo fondamentale, attuando politiche di contrasto alle disparità territoriali e realizzando un piano organico di sviluppo. Il volume contiene un'analisi condotta su fonti inedite e tiene conto di grandezze economiche assolute e relative interpretate secondo un approccio sia diacronico che sincronico. Proprio nel momento in cui veniva sottoscritto il Trattato di Roma che istituiva la Comunità Economica Europea, la normativa interna deliberava la fondamentale svolta strategica della Cassa verso l'industrializzazione. Tuttavia, la Calabria si presentava come un "caso speciale", del tutto immaturo ad affrontare la fase dell'industrializzazione. Già con la legge n. 1177 del 1955, la Calabria era stata destinataria di finanziamenti aggiuntivi per attuare un piano organico di opere idraulico-forestali, prolungando e potenziando così l'azione diretta alla realizzazione di infrastrutture. Tali

provvedimenti furono ulteriormente prolungati con la legge speciale n. 1177 e poi con la legge n. 437 del 1968, contenenti nuovi "Provvedimenti straordinari per la Calabria". Questi interventi "più-che-straordinari" hanno posto nuovi interrogativi, ovvero perché sia stata indispensabile una normativa parallela per la Calabria, come si sia differenziata la strategia d'intervento in funzione dei due canali di finanziamenti, se sia stato del tutto sacrificato l'obiettivo dell'industrializzazione e su come la Cassa sia riuscita a contemperare esigenze locali e strategia di sviluppo nazionale. L'esperienza della Calabria avvalorava il recente giudizio storiografico secondo il quale la Cassa per il Mezzogiorno sia stata una tecnostuttura in grado di tener conto tanto di una visione organica e complessiva del Sud, quanto delle necessità specifiche dei singoli "Mezzogiorni". Le condizioni di miseria assoluta in cui versava la Calabria nell'immediato secondo dopoguerra erano strutturali e riguardavano soprattutto il territorio. Sono moltissime le tipologie di spese che rientrano nelle opere pubbliche analizzate e comprendono gli investimenti per la messa in sicurezza del territorio, lo spostamento dei centri abitati minacciati da eventi franosi, la costruzione della rete idrica e fognaria e poi ancora edilizia scolastica, ospedali e, non ultimi, strade, ferrovie, porti e aeroporti. Gli interventi legati alle Leggi speciali hanno certamente consentito alla Regione una sorta di emancipazione culturale, prima che economica, ma non hanno avuto il tempo di incidere anche sull'industrializzazione. La Calabria, infatti, si è rivelata una regione che non ha manifestato una grande vocazione industriale e che non ha potuto avviare, per via del grave ritardo infrastrutturale, il percorso intrapreso invece dalle altre regioni per la transizione dal settore primario verso il settore secondario. Anche quando ha provato a lanciarsi nei grandi progetti speciali, si è trovata davanti gravi limiti imposti da uno scenario economico internazionale radicalmente mutato, così da rendere quanto mai intempestive le iniziative intraprese.

## 7.8 Produzione, scambi e divari: il Mezzogiorno in età preindustriale

### **Aldo Montaudò (Università degli Studi di Salerno)**

Il contributo vuole evidenziare i processi di divergenza che interessarono il Mezzogiorno durante l'età moderna attraverso l'analisi delle principali produzioni meridionali (olio, seta, grano, vino, liquirizia..., poi agrumi) scambiate nei mercati internazionali. Il Regno di Napoli, com'è noto, nel corso dell'età preindustriale transita «da una "economia-mondo" ad un'altra» (Bevilacqua): passa dal dominio commerciale delle grandi città mercantili italiane (soprattutto Genova e Venezia) alla sfera d'influenza economica delle nuove potenze emergenti (Olanda, ma poi soprattutto Inghilterra e Francia), divenute progressivamente punti di riferimento del commercio meridionale. La mutata dislocazione del Mezzogiorno nelle gerarchie economiche del commercio internazionale ha riflessi sulla composizione merceologica dei prodotti esportati nelle vecchie / nuove aree di destinazione e implicazioni rilevanti in termini di ritardo, se non di subordinazione alle potenze esterne. Di questo processo, ampio e di lunga durata, un'attenzione particolare verrà posta al caso dell'olio. Anzitutto, perché la rottura dei vecchi schemi si realizza precocemente, intorno alla metà del Seicento. Venezia perde il monopolio secolare del commercio oleario tra la Puglia e lo spazio europeo a vantaggio dei mercanti inglesi che, penetrando nel Mediterraneo con il supporto della Levant Company, acquistano il prodotto direttamente a Gallipoli che così diventa la principale piazza olearia meridionale a danno dei porti adriatici. Se il declino veneziano è poi accentuato dal ruolo emergente di Trieste come porta di ingresso alle economie centro e nord-europee (area austriaca e tedesca), sul versante tirrenico (calabrese) anche Genova finirà per perdere, ma solo dagli inizi dell'Ottocento, la sua funzione di intermediazione nel commercio franco-napoletano. Il reperimento di circa 150 contratti notarili rogati a Napoli, proprio negli anni Cinquanta-Settanta del XVII secolo, consente di indagare meglio sull'insorgere dei divari nello spazio europeo. Gli scambi, se assumono la forma di vendite su documenti basate su polizze di carico o di magazzino, rivelano pure la complessità dei soggetti interessati alla merce (olio industriale): una feudalità che investe nel Salento, una cosmopolita comunità mercantile di varia provenienza (italiana ed europea), la preminenza degli inglesi, attraverso anche la figura del console-negoziante Davies. Il focus sull'olio, in secondo luogo, consente di affrontare il tema dei divari territoriali (e, in senso lato, dei processi di catching up) in una prospettiva di lungo periodo. Nel corso del Settecento e dell'Ottocento l'olio diventa un assoluto protagonista del

commercio meridionale e il più importante «legame mercantile» con il resto del mondo. La merce, per un verso, rappresenta il modo (agricolo) attraverso cui il Mezzogiorno partecipa all'espansione industriale di varie regioni europee. Il prodotto, al contempo, è però un'importante fonte di ricchezza economica e fiscale, tanto da costituire una delle basi fondamentali per i tentativi di industrializzazione avviati dagli anni Venti dell'Ottocento. Importanti processi di trasformazione derivano, infine, dalla segmentazione del mercato oleario internazionale e dall'emergere, tra Sette e Ottocento, di nuove linee di prodotto, come l'olio alimentare, realizzato specialmente nell'area barese che, così, può trovare nuove occasioni di crescita, rispetto a quelle mancate nei secoli precedenti.

## 7.9: Nord e Sud. Divari economici e politiche pubbliche dall'euro alla pandemia

**Carmelo Petraglia (Università della Basilicata) - Stefano Prezioso (SVIMEZ)**

La relazione illustra i principali contenuti del libro "Nord e Sud. Divari economici e politiche pubbliche dall'euro alla pandemia" (Carocci editore, 2023). Il libro ricostruisce le vicende dell'economia italiana del primo ventennio del XXI secolo in una prospettiva regionale. Il declino dell'Italia, l'ampliamento delle sue disuguaglianze interne (tra lavoratori, imprese e territori) e i mutamenti delle politiche vengono collocati nel più ampio quadro della nuova geografia europea e nel contesto delle grandi trasformazioni transnazionali: l'integrazione economica e monetaria europea, la globalizzazione, la crisi finanziaria mondiale, lo shock da COVID-19.

## 7.10: Il Terzo Settore: un nuovo "corpo intermedio" per l'attenuazione dei divari territoriali e per la promozione del capitale sociale

**Marco Santillo (Università degli Studi di Salerno)**

Nel 'campo largo' della social economy sta acquisendo sempre più importanza il caleidoscopico universo del Terzo Settore, in virtù dei linkages - a monte e a valle - che esso è in grado di stabilire con i settori più tradizionali del mondo economico e con lo stesso soggetto pubblico. Esso persegue, già da tempo, nelle sue fattezze di 'corpo intermedio' per eccellenza, l'obiettivo del superamento dell'idea di un assetto socioeconomico che vede contrapposte, spesso in forma manichea, le due tradizionali istituzioni rappresentate dallo Stato e dal Mercato. Il Terzo Settore, nella sua declinazione del Non Profit, si sta peraltro rilevando un 'attore' in grado più di altri di arginare i problemi socio-economici emersi negli anni più recenti, per cui è opportuno approfondirne lo studio e coglierne quelle potenzialità in parte ancora inesprese. Ciò in quanto esso possiede competenze distintive in grado di orientare i governi, ad ogni livello decisionale e territoriale, a porre al centro della loro 'agenda' i temi della coesione sociale e della lotta alla povertà, se non addirittura a suggerire agli stessi governi nuove linee-guida dello sviluppo economico. In questo scenario il Non Profit sta assumendo dimensioni significative e ampliando il proprio campo di azione anche nel Mezzogiorno e potrebbe contribuire da parte sua, se valorizzato nella sua specificità e sostenuto anche sotto il profilo logistico e finanziario, alla riduzione del divario Nord/Sud.

## 7.11: Il meridionalismo europeista di Franco Compasso

**Paola Broccoli (Università degli Studi del Molise)**

Nell'ambito del meridionalismo contemporaneo ha assunto sempre più rilievo un filone di pensiero che analizza la questione meridionale all'interno del rapporto Mezzogiorno-Europa. In tale prospettiva assume una funzione propedeutica ricostruire l'attività politico-istituzionale di Franco Compasso, in quanto incarna nella sua opera e nella sua visione politica la sintesi di una proposta meridionalista di

stampo europeista. Attraverso la lettura dei suoi numerosi saggi, degli scritti di natura politica ed economica, nonché con l'analisi delle fonti archivistiche a disposizione, si può sistematizzare il pensiero dell'esponente liberale originario di Terra di Lavoro. Legato al federalismo europeo dagli anni giovanili, nel suo agire politico meridionalismo ed europeismo rappresentano un binomio inscindibile, in quanto convinto che solo in una prospettiva europea si ponga la soluzione alla questione meridionale. Formatosi seguendo il pensiero di Francesco Compagna e Guido Cortese, negli anni Settanta ricopre la carica di vice segretario nazionale del PLI, e dal 1975 al 1980 è consigliere di amministrazione della RAI. Alla vigilia dell'entrata in vigore delle regioni a statuto ordinario, nel documento *Strategia di sviluppo della Campania* richiama l'attenzione dell'opinione pubblica sui rischi derivanti dal trasformismo delle classi dirigenti che, in assenza di una strategia organica di sviluppo che tenga conto anche delle aree interne, possono ricomporre i loro assetti di potere intorno al nuovo ente, continuando a frenare lo sviluppo di una società più moderna e aperta. Attento osservatore dei processi economici, denuncia la totale assenza di una politica per il Sud dopo la fine dell'intervento straordinario. Per Compasso la lezione di Saraceno rappresenta una linea strategica sempre valida, e l'industrializzazione, seppure con contenuti e condizioni diverse, un insostituibile piano di sviluppo del Mezzogiorno.

<b>8. Europa, lavoro e sindacato / <i>Europe, labour and trade unions</i></b> Chair: Aldo Carera (Università Cattolica del Sacro Cuore - Fondazione Giulio Pastore, Roma)		
8.1 Il Trades Union Congress e l'Europa: dal dibattito sull'ingresso nella Cee al Trattato di Maastricht (1961-1992) Maria Paola Del Rossi	8.2 Dalla Fsm alla Ces: la politica internazionale della Cgil Fabrizio Loreto	8.3 Opportunità o illusione? Il sindacato e la dimensione sociale della Comunità Europea nei lunghi anni Settanta Lorenzo Mechi
8.4 Attore o comparsa? Il sindacato tedesco e l'Europa sociale (1957-1980) Edmondo Montali	8.5 La creazione di organismi di rappresentanza europei dei lavoratori nelle grandi imprese transnazionali Fausta Guarriello	8.6 Mario Romani, il sindacato, l'Europa Aldo Carera

### 8.1: Il Trades Union Congress e l'Europa: dal dibattito sull'ingresso nella Cee al Trattato di Maastricht (1961-1992)

#### **Maria Paola Del Rossi (Università degli Studi di Teramo)**

Lo studio della storia britannica nel secondo dopoguerra e nell'avvio dei processi di integrazione europea equivale allo studio dell'"eccezione" britannica rispetto al nocciolo duro dei paesi dei 'Sei'. Tuttavia, a fronte di un'iniziale estraneità al progetto continentale, il TUC, nell'ambito del più ampio movimento laburista britannico, a partire dal 1957 ha mostrato una crescente attenzione nei confronti dell'Europa comunitaria. Verranno quindi analizzate sia la posizione assunta dalla centrale sindacale britannica nel corso dei negoziati di adesione della Gran Bretagna alla Comunità e nei successivi anni ottanta (anche a fronte dell'offensiva subita sul piano interno durante i governi Thatcher), sia il ruolo

rivestito nel processo di costruzione dell'European Trades Union Confederation e nella sua evoluzione sino al Trattato di Maastricht.

## 8.2: Dalla Fsm alla Ces: la politica internazionale della Cgil

**Fabrizio Loreto (Università degli Studi di Torino)**

Tra il 1973 e il 1974 la Confederazione Generale Italiana del Lavoro passò dal ruolo di "affiliata" ad "associata" all'interno della Federazione Sindacale Mondiale, per poi abbandonare la Fsm e aderire alla Confederazione Europea dei Sindacati. L'intervento analizzerà tale passaggio delicato per la collocazione internazionale della Cgil, riflettendo soprattutto sul peso decisivo che ebbe il rapporto con la Cisl e la Uil nell'ambito della neonata Federazione Unitaria.

## 8.3: Opportunità o illusione? Il sindacato e la dimensione sociale della Comunità Europea nei lunghi anni Settanta

**Lorenzo Mechi (Università degli Studi di Padova)**

Il contributo ricostruirà l'evoluzione della "Europa sociale" nel periodo che va dalla fine degli anni sessanta alla metà degli anni ottanta, con un'attenzione particolare per il ruolo e le aspettative del mondo sindacale. Prenderà inoltre in considerazione le letture proposte dalla letteratura più recente, mettendone in luce le novità e discutendone brevemente le interpretazioni.

## 8.4: Attore o comparsa? Il sindacato tedesco e l'Europa sociale (1957-1980)

**Edmondo Montali (Fondazione Giuseppe Di Vittorio, Roma)**

Gli anni sessanta e settanta sono stati spesso descritti come anni difficili per i sindacati europei in rapporto con il processo di integrazione europea per una presunta mancanza di iniziativa autonoma e un impegno carente nell'elaborazione di posizioni efficaci. La cosiddetta "integrazione difensiva" ci restituisce il quadro di una certa subordinazione sindacale rispetto a un processo deciso e strutturato di cui si faticava a cogliere dinamiche e peculiarità. La relazione intende confrontarsi con l'azione svolta dal DGB negli anni che vanno dalla firma dei Trattati di Roma (1957) fino alla nascita della Confederazione europea dei sindacati (1973) per verificare il contributo della Confederazione dei sindacati tedeschi per strutturare una dimensione sociale del processo di integrazione.

## 8.5 La creazione di organismi di rappresentanza europei dei lavoratori nelle grandi imprese transnazionali

**Fausta Guariello (Università degli Studi "G. D'Annunzio" di Chieti-Pescara)**

## 8.6 Mario Romani, il sindacato, l'Europa

**Aldo Carera (Università Cattolica del Sacro Cuore - Fondazione Giulio Pastore, Roma)**



9. Lavoro e maternità dal secondo dopoguerra al "miracolo economico". La questione in Italia, Francia e Spagna / *Women's work and motherhood. Comparing Italy, France, and Spain after WW2*

Chair: Angela Maria Bocci Girelli (Sapienza - Università di Roma)

<p>9.1 La legislazione italiana in tema di tutela delle lavoratrici madri (1948-1971) Angela Maria Bocci Girelli</p>	<p>9.2 Alle origini del Welfare state in Francia: Lavoro, maternità e statuto delle donne nel secondo dopoguerra Maurice Aymard</p>
<p>9.3 Fertilità e lavoro delle donne in Spagna (1960-2000) Juan Hernández Andreu</p>	<p>9.4 La condizione delle lavoratrici madri di figli con disabilità tra storia e diritto Elena Vivaldi</p>

Per quanto riguarda il tema della sessione, va detto che l'attualità talvolta stimola lo storico a guardare al passato. Oggi in Italia, e non solo, uno dei problemi su cui si incentra l'attenzione delle istituzioni, degli esperti del settore e dell'uomo comune è il lavoro. Con particolare riguardo al lavoro femminile, in questo contesto, riveste un ruolo importante la situazione della lavoratrice madre. Senza tralasciare il riferimento al cosiddetto "inverno demografico". Il lavoro delle mamme è un tema così importante che il Presidente della Repubblica Mattarella nel suo discorso di insediamento del 3 febbraio 2022 ha inteso sottolineare: "Dignità è non dover essere costrette a scegliere tra lavoro e maternità".

### 9.1: La legislazione italiana in tema di tutela delle lavoratrici madri (1948-1971)

#### Angela Maria Bocci Girelli (Sapienza - Università di Roma)

La relatrice si è chiesta se la cultura del lavoro oggi è in declino rapportandola a quella degli albori della Repubblica italiana espressa nel dettato costituzionale. In quella cornice culturale, nonostante un quadro politico ed economico estremamente complesso, vide la luce la legge 26 agosto 1950, n.860 (dal titolo Tutela fisica ed economica delle lavoratrici madri), "che cambiò la storia". Il suo iter legislativo fu aperto da un disegno di legge d'iniziativa governativa (ministro del lavoro e della previdenza sociale Amintore Fanfani) nonché da una proposta di legge d'iniziativa parlamentare, predisposta dalla CGIL, di cui è stata prima firmataria la deputata del partito comunista e Segretaria Responsabile della F.I.O.T. Teresa Noce Longo. I punti fondamentali della legge riguardavano il divieto di licenziamento dall'inizio della gestazione fino al compimento del primo anno di età del bambino; il divieto di adibire le donne in gravidanza al trasporto e al sollevamento di pesi o a lavori pericolosi; l'obbligo all'astensione dal lavoro nei tre mesi precedenti il parto e nelle otto settimane successive. Veniva inoltre prevista l'assistenza medica al parto, periodi di riposo per l'allattamento nonché - elemento fondamentale - il trattamento economico durante le assenze per maternità. L'impianto della legge è rimasto basilare nel tempo, tanto che, per certi versi, il grado di protezione della donna è risultato più elevato di quello previsto da alcune Convenzioni internazionali dell'OIL (Organizzazione internazionale del lavoro). Ma ancora resta molto da fare, se nel 2023 in Italia una lavoratrice su cinque rinuncia al proprio posto di lavoro alla nascita di un figlio.

## 9.2: Alle origini del Welfare state in Francia: Lavoro, maternità e statuto delle donne nel secondo dopoguerra

### **Maurice Aymard (École des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris)**

Il caso della Francia nei decenni del dopoguerra è il punto d'arrivo di un periodo più lungo. Innanzitutto la sua demografia: 30 milioni di abitanti nel 1800, ma un tetto di 40 dal 1900 al 1946. Da qui una azione pubblica incentrata, a partire dagli anni Venti, sulla natalità e sulla famiglia, con i primi assegni familiari tra il 1932 e il 1945, inizialmente fissi e poi proporzionali al numero dei figli. Valorizzando il lavoro non retribuito delle "casalinghe", queste misure non tenevano conto della crescente occupazione femminile nei settori secondario e terziario. Tra il 1841 e il 1914, le donne che lavoravano furono soggette a una serie di leggi che vietavano o limitavano il lavoro notturno, l'orario di lavoro (10 ore nel 1900) o alcuni lavori e mestieri per loro e per i bambini o, nel 1909-13, introdussero un congedo di maternità limitato nel tempo e con stipendio ridotto. La creazione della « Sécurité Sociale » (ottobre 1945/agosto 1946) segna una svolta decisiva, riunendo in uno stesso ente pubblico nazionale tre sezioni principali: la famiglia, finanziata dallo Stato, e l'assicurazione sanitaria e le prestazioni di vecchiaia, finanziate dai contributi dei lavoratori e dei datori di lavoro. Seguirono la generalizzazione delle scuole materne (50% dei bambini tra i 2 e i 3 anni nel 1964) e la moltiplicazione degli asili nido, entrambi adottati anche dalle classi medie e alte. I risultati sono innegabilmente positivi. Per il tasso di natalità: la continuazione del baby boom del dopoguerra per due decenni e una popolazione attuale di 68 milioni. In termini di occupazione, si registra una crescente partecipazione delle donne al mercato del lavoro e una riduzione del divario tra le loro percentuali e quelle degli uomini. Ma anche un contesto economico e sociale favorevole, accompagnato da importanti investimenti pubblici: istruzione, sanità, crescente urbanizzazione, moltiplicazione/diversificazione dei posti di lavoro retribuiti.

## 9.3: Fertilità e lavoro delle donne in Spagna (1960-2000)

### **Juan Hernández Andreu (Università Complutense de Madrid)**

Il vero problema che minaccia la crescita economica della Spagna è l'allarmante calo della fecondità femminile. L'attuale fenomeno critico ha le sue cause legate alle tendenze negative dell'economia, causate dall'abbandono, nell'agosto 1971, degli accordi di Bretton Wood; dalla crisi petrolifera; dalla diffusa deindustrializzazione in Europa, dall'ascesa del globalismo finanziario speculativo e dalla trasformazione della PAC nell'UE. Tali modificazioni ed incidenti coincisero, purtroppo, quando la donna decise di rivolgersi in maniera massiccia al mercato del lavoro al di fuori del nucleo familiare, alla ricerca di un reddito, cosa che avvenne proprio nel momento storico in cui i salari reali iniziarono il loro viaggio verso il basso. La partecipazione al mercato del lavoro non dovrebbe essere un elemento che condiziona la fecondità, ma è uno di quelli importanti, soprattutto quando c'è un'elevata disoccupazione strutturale. I fattori economici sono variabile determinante e per proteggere la fecondità femminile sono altresì importanti il nucleo familiare e la necessità che i governi promuovano politiche efficaci in questo senso. Lo scarto cronologico tra la guerra spagnola e la guerra mondiale europea segna una differenza nella ripresa, dopo la crisi del secondo dopoguerra, rispetto a paesi come la Francia e l'Italia poiché la ripresa economica spagnola sarebbe arrivata solo circa otto anni dopo rispetto all'Italia. Dopo aver firmato, nel 1953, il trattato bilaterale di mutuo soccorso con gli Stati Uniti, e aver aderito alle organizzazioni internazionali (FMI e IBRD) e all'OCSE, nel 1959 la Spagna ha beneficiato dell'aiuto della Banca mondiale e delle banche nordamericane per applicare un efficace piano di stabilizzazione e avviare così una politica di crescita economica, interrotta poi dalla crisi petrolifera: i prezzi risultavano quadruplicati nel 1973. La fecondità è passata da 2,78 figli per donna nel 1975 a 1,17 nel 1998, tendenza che persiste ancora oggi. Ed è strettamente correlata alla situazione occupazionale e al livello di istruzione della donna (M. Delgado, 2003). A ciò si aggiunge

l'insufficiente risposta sociale alla giusta e fondata rivendicazione delle donne per la parità di diritti rispetto agli uomini nel mondo del lavoro.

## 9.4: La condizione delle lavoratrici madri di figli con disabilità tra storia e diritto

### Elena Vivaldi (Scuola Superiore Sant'Anna, Pisa)

La relazione prenderà in esame il quadro normativo relativo alla presenza di interventi e strumenti a sostegno alla figura della madre di figli con disabilità, lavoratrice, dal 1948 al 1970. Si prenderanno in considerazione le caratteristiche essenziali del sistema di welfare che andava delineandosi dagli anni dell'entrata in vigore della Costituzione a quelli del dislego costituzionale. Il panorama normativo di quel periodo è caratterizzato da una scarsissima attenzione a questi temi, se intesi congiuntamente. Solo nel corso degli anni '60 e '70 si registrarono i primi importanti progressi, con l'introduzione di misure che però riguardavano solo all'uno o all'altro dei termini della questione: il lavoro delle donne (pensiamo, per fare un esempio, alla legge 6 dicembre 1971, n. 1044 sugli asili-nido comunali) o la presenza di una disabilità in famiglia (si consideri, a tal proposito, la legge n. 482/1968 sulle assunzioni obbligatorie). All'istituzionalizzazione, ancora vigente, del bambino con disabilità all'interno del sistema di istruzione (le classi differenziali saranno cancellate solo con la riforma del 1977, legata ai lavori della c.d. Commissione Falcucci) seguiva quindi una esclusione, di fatto, della madre dal contesto lavorativo e dunque un'assenza di strumenti di tutela. Si farà inoltre un cenno allo sviluppo di politiche europee e sovranazionali rivolte all'attuazione del principio di pari opportunità che, negli anni, avranno un portato positivo anche a livello interno.

10. Il settore agricolo e alimentare tra nazionalismo e internazionalismo / <i>Agricultural sector and food between nationalism and internationalism</i>		
Chair: Silvia A. Conca Messina (Università degli Studi di Milano)		
10.1 La filiera del tonno di Calabria dal Cinquecento all'età contemporanea Elia Fiorenza	10.2 La controversia sul "burro artificiale" o margarina in Europa e nel Nord America (sec. XIX-XX) Gianpiero Fumi	10.3 The European exception. Transnational networks of agricultural interest groups between the Long Depression and the Great Depression Federico D'Onofrio
10.4 Les espaces alimentaires en Europe: produits labellisés, revendications territoriales et intégration des goûts Jean-Pierre Williot	10.5 Le difficoltà della convergenza. Le esperienze di associazionismo europeo degli allevatori nel sec. XX Marco Marigliano	10.6 Ascesa e declino di un impero agro-industriale: il caso Federconsorzi (1892-1991) Luca Bergonzi

## 10.1: La filiera del tonno di Calabria dal Cinquecento all'età contemporanea

### Elia Fiorenza (Università della Calabria)

Sebbene lungo le coste della Calabria sia sempre esistita la pesca, ma contenuta nell'ambito di smercio nelle aree ristrette, senza una reale incidenza economica, è solo con l'importazione dei sistemi di conservazione del pesce, soprattutto del tonno che, lentamente, alcuni centri hanno finito

per caratterizzarsi come poli industriali. Pur vantando una considerevole estensione della fascia costiera, tra le prime d'Italia, la regione ha una consistenza esigua della flotta peschereccia, in termini numerici e di tonnellaggio utilizzato. La principale motivazione può certamente essere ricercata nell'accentuato carattere artigianale della flotta, costituita per lo più da battelli dediti alla piccola pesca, caratterizzata da dimensioni medie molto ridotte e dall'esiguità numerica delle imbarcazioni a strascico. Difatti, la pesca artigianale rispecchia le abitudini delle comunità locali costiere calabresi. La pesca ad esempio del pesce spada, del tonno, della costardella, e del bianchetto o sardella, ne sono la chiara testimonianza. Attualmente le numerose criticità e debolezze strutturali della nostra regione, assieme alle scelte politiche dell'Unione Europea, con l'entrata in vigore del nuovo Regolamento Mediterraneo della Pesca n. 1967 del 2006, hanno generato ulteriori e grosse difficoltà all'intero comparto, determinando un contesto che si presenta sempre più precario e difficile, e che limita le attività ittiche, causando una crisi senza precedenti del settore. Il presente studio, partendo dalla letteratura Cinquecentesca, ripercorre i contesti più salienti relativi alla filiera del tonno in Calabria, soffermandosi, in particolar modo, sull'epoca contemporanea dal Novecento ad oggi.

## 10.2: La controversia sul “burro artificiale” o margarina in Europa e nel Nord America (sec. XIX-XX)

### **Gianpiero Fumi (Università Cattolica del Sacro Cuore)**

Tra Otto e Novecento nell'industria e nel commercio crebbe l'importanza dei prodotti alimentari, si posero le basi epistemiche e organizzative di una scienza degli alimenti e, in Europa come nel Nord America, gli Stati adottarono classificazioni e regole. Anche a livello internazionale si formarono reti di esperti e si moltiplicarono le organizzazioni e i congressi. La ricerca prende in esame la questione dei “burro artificiale” o oleomargarina, un prodotto ricavato inizialmente dai grassi animali e poi dagli oli vegetali. La sua scoperta in Francia negli anni Settanta dell'Ottocento e il rapido sviluppo della sua produzione e del suo consumo nell'Europa centro-settentrionale e negli Stati Uniti furono accompagnate da lunghe discussioni sugli aspetti igienico-sanitari (le frodi), sociali (la margarina come burro dei poveri), economici (allevamento vs industria) e nutrizionali (gli effetti sulla salute, un surrogato di altri grassi indispensabile durante la guerra, ecc.). Vennero introdotte norme specifiche che attinsero, tra l'altro, alle conoscenze veicolate nei congressi internazionali in materia alimentare e sanitaria – come quelli di latteria tenutisi dal 1903 al 1934 –. Tuttavia questo crescente internazionalismo dovette fare i conti con sistemi produttivi e consuetudini alimentari diverse (es. olio, burro, margarina). La costruzione di standard comuni tra vari paesi in campo alimentare si rivelò più difficile che in altri settori, specialmente in Europa.

## 10.3: The European exception: Transnational networks of agricultural interest groups between the Long Depression and the Great Depression

### **Federico D'Onofrio (University of Vienna)**

This contribution tracks the emergence of a European exceptionalism in agriculture, which gained traction as a guiding principle of agricultural policy in the wake of the agricultural crisis of the 1870s and then contributed to the creation of the Common Agricultural Policy in the 1950s. During this period, a tight transnational network came to connect influential interest group across the continent, united by the idea that European agriculture needed protection from overseas competition and the attentive cares of the government. The actual impact of the “agricultural crisis” of the 1870s and 1880s is debated. While some economic historians questioned the reality and significance of the crisis, other have insisted on a “European grain invasion” that dragged down prices and triggered a long depression. In any case, it is certain that the crisis spurred a lot of discussions about the ‘American threat’ among the European rural elites and stimulated investigations of North American agricultural

competition, between the 1870s and 1880s. The perceived crisis also led to a renewed political activism, as witnessed by the creation of new farmers associations or the reactivation of older ones across Europe. In France, agriculturalists created several associations that represented different social and political grouping, but shared a protectionist credo. In Germany the Bund der Landwirte and Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft (DLG), and in Italy the Società degli Agricoltori Italiani were created during the 1880s and 1890s. Whereas the literature has generally concentrated on the protectionist stance of some such societies, in fact, they represented a wide range of positions on issues of international trades and tariffs. Most importantly, national groups constantly sought transnational connections. The French associations, under the guidance of Jules Méline, even established international Congrès Internationales d'Agriculture with the aim of coordinating farmers' action in the face of global markets and in 1905 the International Institute of Agriculture was founded. While these groups were in principle open to collaborations from all over the world, in fact they involved mostly Europeans and mirrored their concerns. After the First World War, in the internationalist context fostered by the League of Nations, European agricultural lobbies were very active in the World Economic Conferences of 1922, 1927, and 1933, countering appeals for free trade and complaints against the reduced agricultural imports of European countries. With the Great Depression, a continental European agrarianist block emerged against the representative of the British Empire and the United States, in defence of European agriculture. After the Second World War, these groups maintained an influence on agricultural policy making and inspired the creation of the Common Agricultural Policy. Key to the vision of these groups was the idea that European agriculture, given the Continent's natural endowment and old population history, would be unable to compete successfully on world market. Nevertheless, for strategic, economic, political, and cultural reasons, they believed that the interests of European agriculturalists should not be sacrificed to short term convenience. By combining economic, social and intellectual history, this contribution retraces therefore the origins of a decisive element of Europe's political economy.

## 10.4: Les espaces alimentaires en Europe: produits labellisés, revendications territoriales et intégration des goûts

**Jean-Pierre Williot (Sorbonne Université, Paris)**

La revendication nationale des gastronomies laisse penser qu'il existerait des modèles culinaires nationaux. Le classement du patrimoine immatériel de l'UNESCO en soutien l'idée. De même la mise en avant de produits alimentaires soutenus par un marketing se référant aux paysages caractéristiques d'un pays ou à l'histoire nationale sert cette promotion culturellement symbolique et économiquement indispensable. La mondialisation commerciale a paradoxalement renforcé ce regard par l'interpénétration des alimentations, des produits et des modes culinaires rendant la défense économique de spécificités locales stratégique. Les cuisines sont aussi le reflet de territoires locaux et régionaux. L'idée sert le tourisme et les revenus associés à la restauration, à la vente de produits locaux et à l'attraction pour des recettes qui étaient déjà définies dans l'Entre-deux-guerres comme des particularismes nationaux en Europe. Ainsi tente-t-on dans le Larousse gastronomique de 1932 de mettre en avant une cuisine espagnole ou française ou italienne... Chaque revue culinaire importante nationalement proclame les recettes typiques d'un pays aussi bien dans les années 1930 que dans les années 1950. Pourtant une autre vision peut être défendue pour observer l'espace européen et sa construction sur le plan alimentaire. Il s'agit de démontrer les éléments d'une identité alimentaire commune dans l'espace européen. Ce propos structure la communication que je propose dans le cadre de ce colloque. Si les institutions européennes jouent un rôle d'arbitre des filières alimentaires, elles le font à la fois dans le sens des intérêts économiques nationaux et d'une convergence des règles et des pratiques en Europe. Certaines institutions ont un rôle intégrateur depuis la fin du XXe siècle. L'EFSA implantée à Parme contribue par exemple à rapprocher la sûreté alimentaire en Europe. La commission européenne propose des réglementations qui doivent s'imposer à tous les producteurs. La circulation des produits alimentaires, des goûts et des cuisines et les flux marchands qui les accompagnent prouvent autant que les frontières nationales ne sont pas

de véritables limites. Au contraire, des espaces régionaux démontrent l'existence de flux commerciaux alimentaires infranationaux que les frontières nationales n'ont fait que délimiter administrativement et des circulations qui franchissent les frontières depuis de très longues périodes, complètement affranchies de barrières douanières. Le classement des appellations d'origine (AOP), des Indications géographiques de provenance (IGP) et des Spécialités traditionnelles garanties rend compte de toutes ces tensions spatiales. Ces labels sont des facteurs d'unification de l'espace européen dans une stratégie d'opposition commerciale de l'alimentation européenne face aux marchés mondiaux. Depuis l'adoption d'une réglementation européenne sur les produits agricoles en 1992, étendue aux vins en 2009, la multiplication des systèmes de certification de qualité et d'origine s'est ajoutée dans l'identification d'une table européenne. La stratégie européenne de qualité alimentaire inscrit certaines productions comme spécifiques. Elle cherche à soutenir leur notoriété et à protéger leur commerce. Les industries agroalimentaires y trouvent une dynamique qui n'est pas seulement nationale mais se développe comme une vitrine européenne. En étudiant l'histoire économique de ces appellations comme traces d'une culture alimentaire européenne faite de multiples interactions et similarités, cette communication couvrira les origines et les enjeux de ces labels dans les différents espaces européens.

## 10.5: Le difficoltà della convergenza. Le esperienze di associazionismo europeo degli allevatori nel sec. XX

### **Marco Marigliano (Università Cattolica del Sacro Cuore)**

A partire dal XIX secolo l'allevamento può iniziare a essere considerato a tutti gli effetti una pratica scientifica moderna. L'avvento della genetica, l'utilizzo di fertilizzanti artificiali, la nascita dei controlli funzionali per la misurazione e l'analisi delle produzioni lattifere degli animali e, in generale, le analisi oggettive e statistiche, unitamente alla sempre maggiore importanza e richiesta di efficienza del settore in risposta allo spostamento delle popolazioni rurali verso le città, portano il comparto zootecnico a essere sempre meno appannaggio dei singoli allevatori e sempre più difficile da gestire senza conoscenze specifiche all'avanguardia e senza cooperazione tra gli attori in gioco. Nascono, così, servizi di supporto quali stazioni di ricerca, corsi e intere facoltà universitarie sull'argomento, pubblicazioni scientifiche e organizzazioni allevatoriali. Se, però, nel Nord America queste associazioni, sorte già a partire dalla fine dell'Ottocento, mostrano immediatamente un carattere federale (American Poultry Association, 1873; American Dairy Science Association, 1906; Poultry Science Association, 1906; American Society of Animal Nutrition, 1908), in Europa queste sono più tardive (fa eccezione la German Society for Animal Production, del 1905) e, comunque, di carattere tutt'al più nazionale. Se non si considerano quattro convegni internazionali sul tema, tra il 1906 e il 1939, che ebbero alterne fortune, è solo nel 1949, con la nascita della Federazione Europea di Zootecnia (FEZ), che si può parlare appieno di un confronto sovranazionale sul settore zootecnico. A differenza di quanto avvenuto nel Nord America, primario problema per l'Europa era l'assenza di una metodologia comune europea a diversi livelli (standardizzazione di raccolta dati e di analisi nella produzione lattifera, obiettivi delle associazioni di categoria nazionali, gestione dei libri genealogici nazionali e conseguente insicurezza nella vendita degli animali o dei prodotti animali, ecc.). La FEZ, alla quale poteva iscriversi un'unica organizzazione per ogni Nazione riconosciuta come la più rappresentativa degli interessi scientifici del settore, si impegnò a promuovere uniformità nel settore in diversi modi: oltre all'organizzazione di congressi internazionali sul tema della produzione animale, promosse il miglioramento scientifico del settore impegnandosi a organizzare incontri di studio periodici su temi specifici e commissioni di studio permanenti volti a coprire specifiche aree delle scienze animali e pubblicazioni sul tema. Da non dimenticare, infine, l'importante ruolo giocato nella nascita di altre associazioni europee del settore, quale lo European Committee on Milk and Butterfat Recording nel 1951. Con questo intervento si vuole tentare una prima ricostruzione degli interessi europei in zootecnia, con particolare attenzione per la storia della FEZ. Tramite un confronto con il caso nordamericano si analizzeranno le peculiarità dell'Europa – che presentò un processo di associazionismo più contenuto e travagliato – prima e dopo la fondazione della FEZ. L'Europa, infatti,

dovette fronteggiare diversi ostacoli assenti negli Stati Uniti quali le barriere linguistiche, le guerre mondiali sul proprio suolo e, dopo la Seconda Guerra Mondiale, la totale separazione politica, economica e anche scientifica (si pensi al cosiddetto “caso Lysenko”) in due blocchi contrapposti. Con lo studio preliminare delle attività scientifiche specifiche della FEZ (tematiche degli incontri di studio, delle commissioni di studio, dei congressi europei e delle pubblicazioni finanziate), infine, si vogliono ricostruire i filoni di ricerca della federazione, perché li si ritiene utili per comprendere quali argomenti erano ritenuti di maggiore interesse per la standardizzazione europea del settore da ogni Stato membro.

## 10.6 Ascesa e declino di un impero agro-industriale: il caso Federconsorzi (1892-1991)

### Luca Bergonzi (Università degli Studi della Tuscia)

L'intervento si propone di analizzare lo sviluppo della Federazione Italiana dei Consorzi Agrari (d'ora innanzi Federconsorzi), rapportandolo ai radicali mutamenti avvenuti nel contesto europeo sui piani politico ed economico nell'arco cronologico 1892-1991. La svolta protezionista degli anni '20, l'impostazione di politiche di “lotta alla fame” e autosufficienza alimentare successive al secondo conflitto mondiale, l'adesione al MEC e la difficile definizione di una PAC che potesse venire incontro a istanze sia sociali sia produttive, rappresentarono sfide condivise ed esiziali per l'evoluzione del settore agricolo e dei sistemi socioeconomici dell'Europa occidentale, al netto delle macroscopiche differenze delle specificità nazionali. L'ente federconsortile, sorto in età liberale come cooperativa agricola di secondo grado impegnata nella distribuzione e produzione dei mezzi tecnici per l'agricoltura, durante il ventennio fascista acquisì la funzione di cerniera tra agricoltura, industria e commercio, diventando il principale ente gestore della politica autarchica nell'export agroalimentare e nella gestione degli ammassi. Il capillare radicamento territoriale, operato tramite i Consorzi Agrari Provinciali, e la rilevanza strategica e funzionale delle sue strutture, necessarie per l'erogazione degli aiuti del Piano Marshall, presero a conservare Federconsorzi nel nuovo contesto repubblicano. Il ruolo di primo piano assunto dalle organizzazioni professionali Coldiretti e Confagricoltura nella struttura federconsortile contribuì ulteriormente a trasformare l'ente, formalmente tornato alla sua natura privatistica, in un soggetto integrato alla pubblica amministrazione per l'elaborazione e l'attuazione dell'intervento straordinario postbellico in campo agricolo. Gli anni '60, caratterizzati in tutti gli stati comunitari dal passaggio a logiche di specializzazione produttiva e da una graduale concentrazione e modernizzazione degli assetti proprietari ed occupazionali delle campagne, divennero un banco di prova fondamentale per il peculiare assetto italiano: il modello “duale” di sviluppo nazionale, inserito a sua volta nel contesto di una PAC a trazione “continentale”, rese sempre più difficile per Federconsorzi impostare una linea d'azione coerente e unitaria a causa della anomala varietà settoriale delle sue operazioni. L'approccio tradizionale della Federconsorzi, teso prevalentemente al controllo della dinamica dei prezzi cerealicoli e dei mezzi di produzione, pur essendo sostanzialmente coerente con l'impostazione iniziale della PAC, si rivelò insufficiente rispetto alla sfida di integrare le specificità italiane nella dinamica comunitaria, penalizzando tra l'altro le attività di export ortofrutticolo che facevano capo all'ente. Alle oggettive difficoltà sul piano settoriale si aggiunsero gradualmente quelle legate alla forte politicizzazione dell'ente, che, pur rappresentando teoricamente la totalità dei produttori agricoli presso le istituzioni comunitarie, si contrapponeva alle centrali cooperative. Negli anni '70, caratterizzati dalla crisi sistemica del sistema monetario e dall'emergere delle storture della PAC sul piano delle eccedenze, Federconsorzi iniziò un lento declino, complici la definitiva modernizzazione del sistema produttivo italiano (ascesa delle associazioni dei produttori e della cooperazione) e l'affermazione degli enti regionali nella gestione del settore agroalimentare. Il suo tentativo, avvenuto negli '80, di inserirsi nella grande distribuzione commerciale si rivelò tardivo e insufficiente ai fini di un rilancio. Federconsorzi rappresenta dunque un soggetto di studio privilegiato per comprendere la reattività del modello di sviluppo italiano nelle interazioni con il contesto europeo.

**11. Imprese, competizione, regole. Le sfide dell'economia dalla Comunità all'Unione europea / *Enterprises, competition, and rules. The challenges of the economy from the European Community to the Union***

Chair: Marco Doria (Università degli Studi di Genova)

11.1 La politica industriale europea: un tema controverso Daniela Felisini	11.2 La siderurgia tra crisi e globalizzazione Marco Doria	11.3 La risposta debole: la CEE e la crisi navalmeccanica negli anni Settanta Giulio Mellinato
11.4 Un sistema sovranazionale di innovazione? Le politiche europee per la ricerca e i loro riflessi a livello nazionale: il caso italiano Fabio Lavista	11.5 Mercati finanziari e banche. Nuove regole tra crescita, integrazione e instabilità Francesco Giordano	11.6 Le politiche statunitensi di produttività in Italia nella Golden Age: il Comitato Nazionale di Produttività Giampiero Bianchi - Giuseppe Stemperini

Nei decenni del secondo Novecento e sino ai tempi attuali il percorso di integrazione europea si intreccia con (e si accompagna a) profonde trasformazioni dell'economia. Le innovazioni tecnologiche, l'allargamento dei mercati, le dinamiche della concorrenza, nuove visioni di possibili politiche comuni sono alla base di scelte ed evoluzioni tanto dei soggetti economici, delle imprese, quanto delle istituzioni nazionali e europee. Gli interventi della sessione, sviluppando specifici temi, avranno come filo conduttore una riflessione sullo "spazio europeo" inteso come ambito geografico in cui le imprese e i settori affrontano sfide e difficoltà comuni e dovendo cogliere le opportunità che di volta in volta si presentano nel più ampio contesto dell'economia globale; lo "spazio europeo" è definito dalle istituzioni europee (in dialogo con quelle nazionali) che stabiliscono regole, fissano obiettivi e strategie. Osservare l'interazione tra dinamiche economiche, istituzioni, imprese e settori può consentire di mettere a fuoco il concetto di "spazio europeo" in un arco cronologico che assumendo come termine a quo gli anni Cinquanta possa giungere sino a tempi assai recenti.

### 11.1: La politica industriale europea: un tema controverso

#### **Daniela Felisini (Università degli Studi di Roma "Tor Vergata")**

In questo paper si cercherà ricostruire le complesse vicende della politica industriale europea sin dalle origini del processo di integrazione. La riflessione affronta necessariamente una molteplicità di aspetti che hanno influenzato la costruzione europea e le sue politiche (la dialettica tra dimensione nazionale e dimensione sovranazionale, le culture economiche, l'interazione dell'economia europea con il ciclo economico globale). Si considererà la politica industriale nella sua dialettica con la *competition policy*, con cenni alle trasformazioni di tali politiche e del loro mix. Attraverso alcuni esempi significativi di casi e di fasi, si cercherà di delineare reazioni e strategie adattative delle imprese europee dagli anni Cinquanta sino alla fine del Novecento, con l'obiettivo di comprendere come le imprese europee abbiano interagito con il nuovo quadro di riferimento creato dal processo di integrazione, con le sue istituzioni e le sue politiche.



## 11.2: La siderurgia tra crisi e globalizzazione

### **Marco Doria (Università degli Studi di Genova)**

Negli ultimi trenta anni del Novecento, dopo i fasti della *golden age*, la siderurgia dell'Europa occidentale attraversa un periodo di crescente difficoltà. Si impongono ristrutturazioni, talvolta dolorose sotto il profilo sociale; la capacità produttiva, in una fase di costante modernizzazione tecnologica, deve adattarsi a una domanda che, in Europa, non cresce più ai ritmi dei decenni precedenti o si mostra stagnante. Accanto alle imprese e alle politiche dei governi nazionali appare decisivo il ruolo delle istituzioni comunitarie nel tentativo di gestire la crisi (anni Ottanta) e nell'incoraggiare processi di privatizzazione là dove si era mantenuta una significativa presenza pubblica nel settore.

## 11.3: La risposta debole: la CEE e la crisi navalmecanica negli anni Settanta

### **Giulio Mellinato (Università degli Studi di Milano-Bicocca)**

Durante gli anni Settanta, la marginalizzazione europea all'interno del mercato internazionale del trasporto marittimo fu il risultato della debole (o assente) strategia messa in atto in questo settore lungo gli anni Sessanta. Durante quegli anni, possiamo osservare una chiara assenza di qualsiasi prospettiva di lungo periodo nella politica dei collegamenti marittimi a lunga distanza, ma anche una considerazione molto semplificata della complessa rete di interessi legati al trasporto marittimo oceanico. Il punto di minor forza della filiera era la cantieristica, che entrò in una profonda crisi strutturale. L'interazione tra interessi nazionali e politiche comunitarie fu particolarmente intensa in Italia, dove da un lato la cantieristica era in gran parte proprietà statale, e dall'altro le conseguenze sociali delle ristrutturazioni richieste dalla CEE avrebbero avuto un impatto sociale ritenuto insostenibile. Il risultato finale fu un compromesso di fatto, che consentì alla navalmecanica italiana di sopravvivere durante gli anni Settanta, per poter cogliere le nuove opportunità di mercato negli anni Ottanta e raggiungere posizioni da primato continentale nei decenni successivi.

## 11.4: Un sistema sovranazionale di innovazione? Le politiche europee per la ricerca e i loro riflessi a livello nazionale: il caso italiano

### **Fabio Lavista (Università degli Studi di Pisa)**

Il paper analizza l'evoluzione delle politiche europee per la ricerca e l'innovazione, a partire dal dibattito sul *technological gap* degli anni Sessanta, fino agli sviluppi dei piani pluriennali di finanziamento alla ricerca varati dall'Unione Europea nell'ultimo ventennio. Al contempo il paper analizza i complessi processi di adattamento dei sistemi nazionali di ricerca al nuovo livello sovranazionale, cercando di evidenziarne anche i limiti attraverso l'analisi del caso italiano.

## 11.5: Mercati finanziari e banche. Nuove regole tra crescita, integrazione e instabilità

### **Francesco Giordano (ricercatore indipendente)**

A partire da metà degli anni Settanta prende il via una riscrittura del sistema di regole che sottintende il mercato dei capitali e l'attività bancaria, che si sviluppa su tre livelli paralleli: l'introduzione di una regolamentazione sovranazionale, promossa dal Comitato di Basilea; una progressiva

armonizzazione e integrazione all'interno della comunità europea; infine, il recepimento negli ordinamenti nazionali. Per alcuni paesi, tra cui l'Italia, ciò imporrà una radicale revisione normativa. Con l'espansione e la liberalizzazione dei mercati dei capitali, i flussi finanziari tra paesi sono cresciuti in misura molto superiore agli scambi commerciali, divenendo meno controllabili dalle autorità, come mostrato dal crollo del sistema dei cambi di Bretton Woods, in vigore dal dopoguerra. Inoltre, episodiche crisi di singoli istituti bancari provocano impatti percepibili ben oltre il paese di origine (tra questi, i casi Sindona e Calvi) e richiedono un maggiore coordinamento internazionale.

## 11.6: Le politiche statunitensi di produttività in Italia nella Golden Age: il Comitato Nazionale di Produttività

**Giampiero Bianchi - Giuseppe Stemperini (Università degli Studi Roma Tre)**

La relazione affronta il tema della produttività nel secondo dopoguerra in Italia focalizzando l'attenzione sull'attività del Comitato Nazionale di Produttività (CNP) negli anni Cinquanta e Sessanta. L'esperienza del CNP italiano sarà comparata con le omologhe strutture presenti nelle principali economie dell'Europa occidentale, con particolare riferimento al Regno Unito, alla Germania e alla Francia. Istituiti su impulso del Piano Marshall, i diversi CNP nazionali erano concepiti dal governo statunitense come strumenti per il rilancio delle economie europee e per il consolidamento del sistema democratico all'interno della strategia della Guerra Fredda. Si trattava di organismi paritetici per promuovere e diffondere l'ideale della cooperazione produttivistica attraverso studi e ricerche finalizzate, relazioni sindacali partecipative, raccolta, valorizzazione e diffusione di innovazioni su tutto l'ampio spettro della vita economica e sociale: tecnologiche, organizzative, culturali e sociali, dalle imprese ai settori, dai territori all'intero Paese. Pur in un contesto di opposizioni e resistenze, il CNP italiano costituì indubbiamente una delle prime esperienze di collaborazione stabile tra le parti sociali e tra queste e le istituzioni che durerà sino alla metà degli anni '70, attraversando diverse stagioni, tra alterne vicende, successi e insuccessi. Lo studio si avvale sia di fonti archivistiche (di natura sindacale e ministeriale) sia di fonti a stampa, con particolare riferimento alla letteratura specializzata. Il tema delle politiche di produttività, indagato in prospettiva storica nel periodo della Golden Age, resta ancora oggi una questione strategica nella comprensione dei percorsi di sviluppo dei diversi sistemi economici.

<b>12. Nuove prospettive sull'Europa nel mondo globalizzato /  <i>New outlook on Europe in the globalized world</i></b> Chair: Carlo Brambilla (Università degli Studi dell'Insubria)		
12.1 La formazione del "capitale umano" contro la formazione del sapere. Il lungo percorso verso un modello unico-aziendale di università Giuseppe Conti	12.2 Veblen, Marx e l'intelligenza generale al governo della società industriale. Per una critica della mercificazione contemporanea della ricerca scientifica Luca Michellini	12.3 Uno scambio "energetico": le relazioni Est-Ovest della RDT negli anni '70 Anna Maria Scognamiglio
12.4 Trade and security nexus: Africa-EU relations as a case in point Arushi Singh	12.5 Global financial capitalism and the European nation state. The case of British reaction to the 1970s economic meltdown in the context of transatlantic financial relations Simone Selva	12.6 Work in progress: The Greek guest workers in West Germany as actors of their homeland's europeanization (1960-1989) Maria Adamopoulou

<p>12.7 The deforestation in the Amazon and the EU-Mercosur Free-Trade Agreement: an ecological intervention?</p> <p>Willy Delvalle</p>		
---	--	--

## 12.1: La formazione del “capitale umano” contro la formazione del sapere. Il lungo percorso verso un modello unico-aziendale di università

### Giuseppe Conti (Università degli Studi di Pisa)

Tra la fine del XIX secolo e l’inizio del XX si formarono in America le odierne grandi università. Quel modello di conduzione privatistico-aziendale (attraverso fondazioni private), orientato alla professionalizzazione (il *vocationalism* di Rockefeller) di sapere e ricerca al servizio delle esigenze di una economia avanzata, finì per imporsi dagli anni '80 del secolo scorso anche nei sistemi universitari europei, in apparenza per l’esigenza di unificare i percorsi educativi e rendere omogenei ordinamenti nazionali distanti tra loro. Il nuovo modello, acclamato per l’etichetta neoliberale di formazione del “capitale umano”, prevedeva: 1) di mettere in concorrenza le singole istituzioni, 2) introdurre una gestione aziendale orientata al “fatturato”, i.e. all’espansione delle singole unità educative attraverso la capacità di attrarre studenti, 3) assegnare risorse a mezzo di un sistema “premiato”, fondato sulle relative performance. Su questi pilastri di obiettivi e mezzi il sistema educativo è concepito come parte di un sistema economico-sociale meritocratico. I cultori della pedagogia moderna (Dewey e altri), insieme agli economisti dell’organizzazione (Kerr; Riesman e altri), si fecero in gran parte paladini dei nuovi orientamenti. Sull’organizzazione interna dei centri accademici tutto ciò comporta cambiamenti radicali nel modo di svolgere i “lavori dell’intelletto” (Weber; Cacciari; e altri), nei rapporti tra le discipline, nelle limitazioni alla libertà di ricerca attraverso il centralismo burocratico per l’approvazione dei progetti e l’assegnazione dei finanziamenti. L’indagine di tipo genealogico sul modello neoliberale dell’organizzazione dell’alta formazione permette di individuare i passaggi e le ragioni che hanno cambiato l’università da semenzaio della classe dirigente nazionale in modello aziendalistico e professionalizzante, sull’esempio delle grandi università americane. Nell’epoca della globalizzazione uno degli obiettivi per realizzarla sul piano istituzionale era assottigliare le identità e le tradizioni culturali con una sorta di meticcio cosmopolita e le spinte professionalizzanti della valorizzazione del merito. Com’è stato messo in luce in molti studi, a partire da quelli strettamente di carattere economico (in particolare, Bowles e Gintis 1976; Arrow, Bowles e Durlauf 2000), i punti deboli di un sistema universitario, fondamento di un progetto meritocratico, stanno nella “catena del merito”, cioè nella macchina di incentivi-disincentivi che caratterizzano i passaggi nel percorso formativo fino al “prodotto” finito. La catena del merito – dotazioni iniziali, *accounting* e controlli sui *curricula*, e di avviamento verso le professioni fin dalla fase finale dell’alta formazione – mostra varie rotture nella sequenza che ne riducono l’efficacia. Nella concezione meritocratica tutto funziona purché – e non è detto che succeda, anzi – le selezioni e gli incentivi (per studenti, docenti, istituzioni) siano efficienti, specialmente dentro la “fabbrica” della formazione, che predispone i talenti, trasmette competenze, predispone “premi” in vista delle classi di reddito secondo le gerarchie dei meriti/competenze. Il governo meritocratico si avvale di parametri di “qualità” individuati attraverso algoritmi, per evitare discrezionalità, ma con rilevanti effetti distorsivi sulla natura del lavoro dell’intelletto. C’è un assunto implicito nell’ideologia neoliberale ed è che tutto possa essere trattato come fosse un bene privato, misurabile per utilità di consumo o di capitale produttivo. Se la conoscenza è un “bene pubblico” è legittimo trattarla come un “bene” di consumo?

## 12.2: Veblen, Marx e l'intelligenza generale al governo della società industriale. Per una critica della mercificazione contemporanea della ricerca scientifica

**Luca Michelini (Università degli Studi di Pisa)**

Il saggio intende stabilire una continuità teorico-analitica tra la riflessione di Marx e quella di Veblen sulla cosiddetta intelligenza generale come motore dello sviluppo delle forze produttive del lavoro e come perno per il superamento della società capitalistica. Alla luce delle più recenti tendenze europee ed italiane in tema di organizzazione e promozione del sapere, che hanno come modello il paradigma statunitense, un rilievo particolare assume la critica vebleniana della mercificazione della ricerca scientifica.

## 12.3: Uno scambio “energetico”: le relazioni Est-Ovest della RDT negli anni ‘70

**Anna Maria Scognamiglio (Università degli Studi di Milano - Universität Bremen)**

In questo contributo si analizzerà il settore economico ed energetico della Germania Est come strumento politico ed economico. Si porrà attenzione all'utilizzo che Berlino Est fa delle fonti energetiche primarie e secondarie prima, durante e dopo il primo Shock Energetico, tentando di capire se e quanto questo specifico commercio abbia influito sulle dinamiche di riavvicinamento e/o allontanamento tra la Repubblica Democratica Tedesca ed altri Stati occidentali e quanto sia stato importante nel suo tentativo di emancipazione politica ed economica. Tra la fine degli anni Sessanta e durante tutti gli anni Settanta, la RDT visse un'evoluzione e una ridefinizione della rete di commercio internazionale. Se durante il primo ventennio di vita lo scambio reciproco con gli altri Paesi del Comecon, in particolare con l'Unione Sovietica, era bastato per sostenere – talvolta con successo, talvolta meno – lo sviluppo dell'apparato economico dello Stato, a cavallo fra i decenni suddetti era ormai chiaro che questa cooperazione non solo non era sufficiente a raggiungere i risultati di sviluppo sperati, ma era anche instabile, essendo stato più volte rallentato o bloccato sia per motivi economici che politici. Si assiste in questi anni, quindi, a un cambiamento della strategia di politica estera e commercio estero, che rimane sì aperto agli altri stati del Blocco Orientale, ma presta attenzione anche ad altri Stati dell'Europa Occidentale, soprattutto alla Repubblica Federale Tedesca. Questi rapporti si basavano su motivazioni economiche e politiche, riscontrabili sia nei Paesi ad Ovest sia ad Est della Cortina di Ferro. Lungi dal voler inglobare la RDT in una ancora giovane Comunità Europea, questa era vista dagli attori occidentali come un ponte per poter accedere al mercato del Blocco Orientale. Tra essi, era in particolare la RFT a poter giovare delle particolari condizioni daziarie e di interscambio vigenti con la controparte orientale. Da parte di Bonn, però, vi era un ulteriore motivo per mantenere queste relazioni «di cui si può tranquillamente fare a meno», come disse Klaus Bölling ad inizio anni '80: il riavvicinamento politico attraverso la vivacità del commercio interzonale. Ugualmente, lo sviluppo di relazioni politico-economiche con gli Stati europei poteva giovare la RDT in vari settori: in primo luogo poteva elevare la nazione al grado di partner commerciale ufficiale, e quindi portare al naturale riconoscimento dello Stato, che a inizio anni '70 era ancora lontano dall'essere considerato soggetto sovrano; in secondo luogo, l'aumento del flusso di scambio con i paesi industrializzati avrebbe dovuto da un lato aumentare la capacità tecnologica della RDT stessa tramite l'import di impianti avanzati, dall'altro implementare l'export verso Ovest con lo scopo di ottenere più valuta forte. L'analisi verrà condotta tramite l'utilizzo di documenti originali provenienti dal *Bundesarchiv* di Berlino e Koblenz, dall'Archivio Politico del Ministero degli Affari Esteri tedesco-orientale e dall'Archivio della Stasi.

## 12.4: Trade and security nexus: Africa-EU relations as a case in point

**Arushi Singh (Consortium of Indo-Pacific Researchers)**

Trade has been utilized and employed to secure linkages with partners and allies. However, there remain concerns regarding asymmetric dependence that bestows disproportionate advantage on the country which is remarkably less reliant on the relationship and retains limited bargaining power thereby providing space for profit and gain that might either be financial or geopolitical. Experts have also stated that there might be potential for aggression as the less dependent country is portrayed to be the cause of economic problems or as an external threat that might have a rallying effect in the country that is more reliant on the trading relation. Additionally, trading relations can help increase access to resources that in turn can aid in military power accumulation. Furthermore, trade between adversaries can result in "security diseconomy" where trade relations with an adversary leads to adverse security implications. The nexus can also transform "territorial states" into "trading states" wherein interdependence decreases securitization as a priority in favor of trade. Notably, European Union has currently been focused on the European Green Deal that encourages that usage of green technology in trading relationships with African nations. A development that can result in the trading bloc having a large footprint on a continent where many of its members have long term security interests. The research will attempt to explore the theoretical underpinnings of the trade and security nexus; to understand the historical context of trade and security nexus in Africa; to analyze the contemporary emergence of trade and security nexus between European Union and African nations; and to critically evaluate the future ramifications of trade and security in European Union and Africa.

## 12.5: Global financial capitalism and the European nation state. The case of British reaction to the 1970s economic meltdown in the context of transatlantic financial relations

**Simone Selva (Università di Napoli "L'Orientale")**

Two pillars have so far featured in the historical literature on the European economy amidst the crisis of the 1970s and the way out of it devised during the meltdown 1970s and since then thereafter. The history of European economy and that of the 1970s world economic crisis have been at the center of historical inquiry by and large with respect to the smoothly changes in the mode of production that the effects of the crisis on European manufacturing and service industry forced to the European economic system. As a result, an abundant literature on hiving off, industrial restructuring, the reconfiguration of production and organization methods to cope with the shortfall in profits and added value has appeared, mostly in connection to the debate on postfordism and the decline of Fordism that for long populated the social sciences. On the other hand, a flurry of literature in banking history has pinpointed the reaction of European banks to the malaise of the 1970s through overseas portfolio, lending and speculative activities to sort out of the twin economic stalemate triggered by the two oil crises and the ensuing depressionary effects of monetary tightening since the start of the 1980s. These two pivotal dimensions of European economy has rarely been connected to each other. On the other hand, historians have approached the history of that decade by a sort of mourning the state owned enterprises leading up to portrait the decade as the origins of privatization and the massive retrenchment of the European state from its economic role since the second half of the 1980s. By contrast, this contribution strives to establish a direct linkage between the development of unfettered global financial markets since the late 1960s through to the financial revolution of the 1980s, and the ways the European nation states worked to formulating a reaction to the declining competitive edge of state owned corporations and the erupting debt of public utilities, public service companies and the outbreak of public debt directly deriving from the involvement of the European state in profit making capitalist ventures. Through the case studies of the British state, its utilities, municipalities and public corporations, the papers aims at dissecting the intimate relationships that bound together the

development of unregulated capital and money markets since the 1960s in the realm of transatlantic financial relations, and particularly amidst the 1970s and 1980s, and the restructuring of public corporations, municipalities and utilities financial soundness. The core argument of the paper is that British monetary authorities prompted the UK state to resort to unfettered and unregulated financial markets since the 1970s, as well as to the brand new universe of securitization since early in the 1980s, to restructure the financial meltdown arising out of the 1970s crisis. The paper tries also to place the British case study in the framework of a set of broader relationships between the European state and the powerful financial world that during this period came to dominate the transatlantic economic space with brand new financial products and financial institutions.

## 12.6: Work in progress: The Greek guest workers in West Germany as actors of their homeland's Europeanization (1960-1989)

**Maria Adamopoulou (ELTE/ CEU Democracy Institute, Budapest)**

Political geographers have suggested that Europe is not a static concept, but on the opposite a work in progress. As they argue, "European space-making can also be regarded as a process whereby different scales are narrated and performed (including negotiation and contestation) in various geographical and institutional contexts. Viewed through this lens, different actors and institutions can be seen to produce discursive scalar practices through which Europe 'becomes' "(Moisio et al. 2013, 744). As Emmanuel Comte argues, the years of postwar reconstruction were dominated by a double strategy. The countries of continental Europe set up a considerable organizational structure aimed at covering the jobs needed for economic recovery, while the countries of southern Europe sought to favour policies that could direct their workforce abroad. According to some scholars (Franzina 2006) the increase in the circulation of manpower facilitated the process of continental integration, forging among those leaving the southern countries a greater awareness of European citizenship (Comte 2019,146 & 149). My case study revolves around the experience of the Greek Gastarbeiter in the Federal Republic of Germany. Their migration and return are contextualized in the contemporary process of Greece's integration at the EEC starting from 1962 and resulting in its full accession in 1981. However, here, European integration is considered only as the historical framework, while Europeanization is interpreted as the participation of migrants in a larger European project of harmonization, negotiation, adaptation and critique. Mutual benefits and responsibilities were part of European integration and Europeanization processes. As suggested by Elena Calandri, "Association to the EEC was therefore an economic and political tool to bind a peripheral ally into the Western camp and the European integrated economy, and to promote its economic compliance with the liberal capitalist model. Greece, on its side, assumed a heavy, even if long term, commitment to keep up with the West European standard" (Calandri 2020,73-74). My main argument is that the Greek postwar migrant labor migration to West Germany was conceived by the Greek side as a tool towards the gradual Europeanization of the country. Germany through its hegemony in European policymaking became the metaphor of modernization. For Greece, repairing its relations with this new superpower was essential and one way to achieve it was through its migrants. Getting an *éducation européenne* was the main benefit for the Greek migrant workers, who were expected to become agents of change and bring back home this newly acquired knowledge of urban life in a developed industrial world. It was manifested in politicians' declarations, in press reportages, in scholar work.

## 12.7: The deforestation in the Amazon and the EU-Mercosur Free-Trade Agreement: an ecological intervention?

**Willy Delvalle (École Normale Supérieure - PSL Research University, Paris)**

The significant rise in the deforestation of the Brazilian Amazon between 2019 and 2022 raised one of the greatest dilemmas in the international system and potentially one of its most decisive for the

existence of nature in all its biodiversity: ecological intervention when the sovereign State over a major ecosystem encourages its destruction. The question of ecological intervention challenges the founding principles of the contemporary international system, notably non-intervention and equal State sovereignty, since intervention implies one State or organisation reduces another State sovereignty, which is a form of Sovereignty inequality. For its defenders, it is the guarantee of the right to live. For its critics, it's a West-centric new instrument of domination. The case of Brazil under the mandate of President Jair Bolsonaro is emblematic of this deadlock. Faced with consequences for the climate change through the liberation of greenhouse gas emissions due to the fires of deforestation, massive loss of biodiversity in one of the densest areas of species of the world and human rights violations, this environmental destruction promoted by the (Brazilian) Postcolonial State and aimed at exports of natural 'resources' towards the Global North and China became an issue of debate at the core of the ratification process debates on the Free-Trade Agreement negotiated between the European Union and Mercosur. European leaders called for a change on Brazilian State environmental management through an expansion of European norms. Thus, our analysis of those interactions identifies a complex panoply of ecological intervention(s), what raises the question of rupture (or continuity) with the international system, structured on the colonial-rooted principle of State Sovereignty. Ecological intervention based on the case of Europe and Brazil on the deforestation of the Amazon could suggest a rupture of the international system principles, as a potential political effect of Environmentalism. A postcolonial analysis points instead towards a continuity and reinforcement of the imperial dimension of the international system principles, with the struggle between former Empires and colonies on the determination of the boundaries of State Sovereignty over Natural 'Resources'. Thus, ecological intervention is not grounded on protecting the environment, but on legitimizing the expansion of global trade and imperialism. This continuity dimension perpetrates environment as a colony stuck between its destroyer, the Postcolonial State (Brazil), and the contributor to such destruction, the former colonial Empires (Europe).