

mente ottimista, ho in fondo paura, non della macchina ma, dell'uomo che utilizza le macchine e che in un delirio futurista può anche arrivare a voler essere una macchina – come già hanno detto in passato i futuristi – magari tenendosi quel tanto di umanità sufficiente a violare le leggi di Asimov. Le bombe non possono essere intelligenti anzi sono stupidi gli uomini che le usano (e in questi giorni in Europa, in Ucraina, è in corso la costruzione di un monumento alla stupidità); e la guerra robotica non può essere migliore di quella «analogica» ma solo più drammaticamente efficiente, quindi peggiore. Non mi seduce questo aspetto del progresso, che resta distopico. Perciò sono grato agli Autori per aver mostrato la capacità di individuare, anche con un po' di vero ottimismo, le strade perché il diritto possa provare a governare questa così complessa contemporaneità e il futuro che la segue. E sono grato loro anche perché lo fanno indicando la necessità di procedere con la dovuta lena, quando ci ricordano che il futuro è già quasi esaurito. Il ritardo potrebbe rendere le nuove regole semplicemente inutili e noi siamo esposti al rischio di non potercelo perdonare mai.

(Giuseppe Desiderio)

Andrea Ramazzotti, *Il lento avvicinamento. Popolazione, ferrovie e territorio nell'Italia contemporanea*, con *Premessa* di Brian A'Hearn e *Prefazione* di Amedeo Lepore, Soveria Mannelli (Cz), Rubbettino, 2021, pp. 275.

L'originale lavoro monografico di Andrea Ramazzotti affronta con innovative metodologie uno dei temi fondanti della Storia Economica *tout court*: la distribuzione spaziale della popolazione e le sue implicazioni in termini di sviluppo socio-economico dei territori. Si tratta di un lavoro complesso nella sua elaborazione, oltre che nei suoi obiettivi esegetici, rivolto a un pubblico di diversificata matrice scientifica e culturale.

Come scrive Brian A'Hearn nella *Premessa*, la declinazione in chiave economica del dato territoriale non è mai stata del tutto trascurata nella letteratura economica, ma il tema della mobilità e della collocazione spaziale delle popolazioni sembra avere acquisito, negli ultimi anni, una rinnovata centralità, testimoniata dagli studi promossi da economisti di vaglia come de Vries, Krugman, Probst, Dittmar e all'ampio riconoscimento in sede internazionale dei loro lavori.

Dalla lezione di A'Hearn, così come da quella di Amedeo Lepore – che ne ha accolto la ricerca nella collana di studi *Finisterrae* da lui diretta, per i tipi di Rubbettino – Andrea Ramazzotti ha tratto un'importante lezione di metodo: la Storia Economica, in estrema sintesi, in quanto «disciplina di frontiera», è in grado più di altre, se correttamente indirizzata, di effettuare indagini fondate (se non addirittura previsioni) sull'andamento di diversi fenomeni socio-economici, evitando però il rischio di ridurre le analisi cliometriche, per quanto sofisticate, a una semplice applicazione della modellistica.

Infatti, come scrive Lepore nella *Prefazione*, la Storia Economica contenuta in questo libro non è un congegno astratto fondato solo sui numeri, ma una articolata impostazione di tipo qualitativo e quantitativo, che fornisce un campo ricco di potenzialità, capace di possedere una propria chiave ermeneutica e una piena autonomia, sviluppando un approccio sia dinamico che comparativo.

Il volume è preceduto da un'ampia *Introduzione*, in cui l'Autore esplicita in modo chiaro il «recinto» (in verità molto ampio) della sua ricerca. L'intento è di fornire un'interpretazione originale (ma probabilmente non esaustiva, come troveremo scritto nelle *Conclusioni*) del percorso di crescita e insediamento delle popolazioni italiane nel lungo periodo che va dall'unificazione alla fine del secondo millennio. In questo generale contesto, uno specifico *focus* dell'indagine è dedicato all'approfondimento della costruzione della rete ferroviaria nazionale, unanimemente riconosciuto come il maggiore programma di investimento infrastrutturale che il nostro Paese abbia intrapreso nel XIX secolo.

Dopo avere effettuato una stima dell'effetto propulsivo delle costruzioni ferroviarie sulla crescita della popolazione e sui suoi movimenti spaziali, l'Autore formula una prima ipotesi di ricerca, volta a distinguere gli effetti di redistribuzione territoriale da quelli di agglomerazione demografica, per la cui verifica si avvale del ricco *database* geografico che ha realizzato. Tale raccolta di dati consente di pervenire a una descrizione, con un *high degree* di dettaglio, delle dinamiche spaziali più significative e dei più importanti fenomeni economici e sociali associati ad esse.

Il primo capitolo del volume, nel riconoscere quanto ampiamente asseverato in letteratura, ovvero che lo studio della popolazione può essere il punto di partenza di ricerche di taglio socio-economico, è precipuamente dedicato alla rappresentazione della complessa metodologia statistica adottata nei successivi *drivers* della ricerca. Tale metodologia, in sintonia con quelle attualmente più accreditate a livello internazionale, ha come obiettivo prioritario la descrizione scientifica dei passaggi e della messa a punto del *database* storico-geografico della popolazione italiana, nel lungo arco temporale compreso tra il 1861 e il 1991. Con questa banca dati l'Autore ha potuto disporre di uno strumento interpretativo estremamente prezioso che, a prescindere dalla sua indubbia potenzialità descrittiva in termini quantitativi, gli ha consentito di realizzare una sintesi tra dettaglio geografico e altre informazioni spaziali, stabilendo tra essi interessanti nessi causali.

Nel capitolo che segue, Ramazzotti sottolinea come dall'approccio a una prima letteratura storico-demografica – concentrata in via prioritaria sull'analisi dei movimenti migratori internazionali piuttosto che su quelli interni – sarebbe scaturita un'immagine fondamentalmente statica della distribuzione territoriale della nostra popolazione, soprattutto al confronto con quella dei Paesi *first comers*. Questa condizione di stallo sarebbe stata superata solamente nella successiva fase di industrializzazione, iniziata sul finire del XIX secolo e impostasi più nettamente tra gli anni '50 e '70

del Novecento (la cosiddetta *Golden Age*). Una seconda stagione di studi e un corrispondente filone di ricerca sviluppatosi nell'ultimo trentennio del secolo trascorso, partendo dalla disponibilità di più accreditate fonti documentarie e di più sofisticate tecniche esplorative, ha fatto emergere, per l'Italia, dinamiche di mobilità estremamente complesse già a partire dai secoli dell'età moderna. Utile, in proposito, il riferimento storiografico all'analisi di Pescosolido, per il quale già alla fine del XVIII secolo al vertice delle gerarchie urbane della penisola non erano più gli storici centri manifatturieri, commerciali e finanziari, quanto piuttosto le capitali degli Stati regionali, nelle quali si concentravano le attività amministrative. Tuttavia, solo nel periodo compreso tra la seconda metà del XIX secolo e i primi decenni del XX secolo, con ritmi diversi nelle varie aree del Paese, si produsse una transizione demografica più moderna.

La risultante dei diversi fattori analitici è la conclusione che nel lungo periodo compreso tra il 1861 e il 1971, al di là delle oscillazioni di breve termine, si è verificato un significativo incremento della quota di popolazione residente in Comuni con più di 20.000 e con più di 50.000 abitanti. Il calcolo della popolosità nei Comuni maggiori e del tasso di urbanizzazione non ha consentito, però, di descrivere precisamente l'effetto della crescita economica moderna sugli equilibri spaziali della popolazione; per tale ragione è stato indispensabile associare altri indicatori, il principale dei quali è basato su un più sofisticato strumento di indagine rappresentato dalla *rank-size distribution*. I primi studi orientati in questa direzione sono stati quelli di Secchi e di Sori, secondo cui, calcolando un indice di concentrazione della popolazione analogo al coefficiente di ZIPF, si individuava una netta differenza qualitativa tra la struttura dei sistemi urbani centro-settentrionali e di quelli meridionali, a svantaggio di questi ultimi.

Gli studi di Mioni – risalenti, come i precedenti, agli anni '70 del Novecento – hanno avuto il merito non solo di rimarcare la stretta connessione tra struttura economica, sviluppo industriale e redistribuzione spaziale della popolazione, ma anche di operare una valutazione dell'impatto di alcune politiche nazionali e locali sugli assetti territoriali. Ciò vale a dire, in altre parole, che un ruolo fondamentale avrebbero avuto le infrastrutture di trasporto (rete stradale e ferroviaria, ma anche porti e altre vie di comunicazione interne) nel ridefinire i circuiti di spostamento delle persone e delle merci, riorganizzando i rapporti fra territori. In più, Mioni considerava anche l'impatto di alcune scelte strutturali operate dallo Stato nella trasformazione dei territori, tenendo in debito conto, in riferimento all'Italia, anche le opere di bonifica e le politiche di riequilibrio territoriale promosse nell'ambito dell'intervento straordinario per il Mezzogiorno.

Facendo un passo indietro, nel periodo compreso tra il 1861 e il 1921 il *pattern* spaziale della crescita della popolazione meridionale era prevalentemente influenzato dai flussi migratori internazionali e dalle dinamiche del settore agricolo. Il che non stava certamente a denotare una stagione di sviluppo economico, nella misura in cui i movimenti spaziali erano stati

stimolati, dal lato dell'offerta, dai sussidi pubblici per la bonifica e, dal lato della domanda, dallo sviluppo del mercato domestico e dei traffici internazionali. Queste modifiche, comunque, attraversarono consistenti flussi di popolazione nei Comuni di piccole e medie dimensioni.

Il «Ventennio» fascista segnò per l'Italia la fine dell'emigrazione di massa. In quest'arco di tempo si ridusse il numero di quelli che partivano e cambiarono anche le loro traiettorie. Infatti, le nuove restrizioni stabilite dai Paesi d'immigrazione e le politiche del regime ridisegnarono i percorsi degli emigranti italiani, limitandone fortemente il diritto alla mobilità. L'emigrazione, già definita da Mussolini una «necessità fisiologica» per gli italiani, divenne, come ha scritto João Fábio Bertonha, un male cui preferire la colonizzazione interna.

Secondo alcuni settori della storiografia meridionalista, l'unificazione rimosse formalmente tutte le barriere al commercio all'interno della penisola e facilitò la circolazione di capitale e lavoro. Tuttavia, sappiamo anche che i flussi di merci e fattori di produzione tra il Nord e il Sud non conobbero un significativo incremento per diversi decenni dopo l'unificazione, giacché il commercio tra le due macro-aree italiane rappresentava solo il 20% degli scambi dell'intero Paese e lo stesso reddito *pro capite* regionale dipendeva più dal potenziale di mercato locale che da quello nazionale. Peraltro, la stessa unificazione monetaria fu completata ufficialmente solo nel 1874, l'integrazione dei mercati finanziari risentì dei continui *shock* esogeni e i mercati del lavoro si integrarono altrettanto lentamente e faticosamente.

Il ventennio compreso fra il 1951 e il 1971, al contrario, fu caratterizzato da un'accelerazione del tasso di urbanizzazione nel Mezzogiorno, processo che si inserì in un più generale contesto di sviluppo economico del Sud senza precedenti. Fu l'azione della Cassa per il Mezzogiorno, sorta nel 1950, a mettere in crisi il «blocco storico» che aveva posto le basi e consentito il mantenimento di un'economia e, più in generale, di un Paese «a due velocità». Nella nuova stagione dell'intervento straordinario, la questione meridionale finiva per rappresentare un caso particolare del fenomeno generale dello sviluppo ineguale e dipendente e finivano per perdere rilevanza i temi classici dello sviluppo storico pre e post-unitario, che tanta parte avevano avuto nelle analisi meridionaliste.

Per il Mezzogiorno, questa fu una fase decisiva per la definizione delle successive strategie di sviluppo. Si consolidò l'ipotesi, da tempo caldeggiata dagli ambienti della SVIMEZ, della necessità di un impegno più incisivo della Cassa verso le attività produttive, dopo una prima fase d'intervento concentrato sul miglioramento delle infrastrutture di base, soprattutto per il settore agricolo. Nascevano, sul finire degli anni '50, i «poli di sviluppo», ovvero zone che, in conformità ad alcuni requisiti – segni di dinamismo socio-economico preesistente, posizione geografica, territorio omogeneo, ecc. –, avrebbero dovuto trainare lo sviluppo locale, generando economie di scala. Si trattava di un consistente flusso d'investimenti industriali verso il Sud, che puntava soprattutto sull'indu-

stria pesante (chimica e siderurgia), come nei casi dell'Italsider di Taranto e Bagnoli, dei petrolchimici di Brindisi, Siracusa e Gela. Per effetto di queste iniziative, si sarebbe prodotto un riavvicinamento del reddito *pro capite* meridionale alla media nazionale, caratterizzando una prima stagione di convergenza tra le Regioni settentrionali e quelle meridionali.

Se il ventennio 1951-1971 fu l'unico periodo di convergenza tra il Mezzogiorno e il Nord Italia, l'analisi condotta da Ramazzotti assevera l'ipotesi che la Cassa per il Mezzogiorno abbia svolto un ruolo significativo anche nell'aumentare in maniera decisiva la concentrazione della popolazione meridionale, mutando radicalmente la peculiare forma di *rank-size distribution* che aveva caratterizzato quest'area nei secoli precedenti.

La terza sezione del volume è dedicata all'analisi di uno tra i temi più dibattuti della storiografia nazionale, ovvero quello delle costruzioni ferroviarie. Sappiamo, da un'ampia e accreditata letteratura, che dopo l'Unità la maggior parte delle reti ferroviarie continuò a essere gestita dalle compagnie private straniere. Queste ultime furono sottoposte, con il varo del regime delle *Concessioni Private* del 1865, a uno stringente controllo in termini regolatori da parte del soggetto pubblico. Si stabilirono, così, quattro grandi società private, alla prima delle quali – la *Società delle Strade Ferrate Romane* – fu attribuita la concessione dell'esercizio delle strade ferrate dell'ex Granducato di Toscana e dello Stato Pontificio. Alla *Società Ferrovie dell'Alta Italia* – controllata direttamente dai Rothschild – fu attribuita la concessione dell'esercizio delle strade ferrate lombarde e di parte di quelle dell'Italia centrale, nonché le linee liguri-piemontesi, le linee venete e la linea Bologna-Pistoia. Ancora, alla *Società Italiana delle Ferrovie Meridionali* – controllata dal Gruppo Privato *Bastogi* – fu riconosciuta la concessione per la gestione di tutti i tronchi ferroviari disposti lungo il versante adriatico. Infine, alla *Società Anonima Vittorio Emanuele* venne concessa la costruzione e la gestione delle strade ferrate calabro-sicule.

In occasione del varo della legge sulle *Concessioni Private*, si mise per la prima volta in evidenza il legame esistente tra l'economia del Paese e il proprio sistema ferroviario. Lo Stato, per motivazioni prima politiche, poi sociali ed economiche, si prodigò per estendere, dapprima, la rete ferroviaria nel Paese appena unito e, in seguito, per razionalizzarne l'esercizio. Lo Stato riuscì, in verità lentamente, ad accentrare sotto le proprie mani se non la proprietà e il controllo, la regolazione dell'intera rete ferroviaria, in modo da dare anche impulso alla costruzione di nuove linee. Infatti, operando in questo modo, lo Stato stimolò i vari gruppi privati alla realizzazione di nuove tratte, incentivandoli a rastrellare il capitale azionario e obbligazionario necessario, sia sul mercato finanziario interno che sui mercati finanziari europei.

L'assenza, fino a poco tempo fa, di una puntuale ricostruzione quantitativa dell'evoluzione della rete ferroviaria non ha permesso di svolgere un'analisi a un elevato dettaglio locale. Questa lacuna è stata recentemente colmata, grazie all'impegno di autori come Carlo Ciccarelli e Peter

Groote, che hanno pubblicato nel 2017 il primo e completo *geodatabase* storico della rete ferroviaria italiana. Questa banca dati individua tutte le linee ferroviarie costruite in Italia tra il 1839 e il 1913 e, per ciascuna tratta ferroviaria, il luogo di origine e di destinazione, l'anno di costruzione, la lunghezza complessiva della linea. Utilizza, inoltre, una prima variabile binaria per indicare se la linea fosse «principale» o «leggera», e un'altra per il tipo di scartamento (*standard* o ridotto), pervenendo anche a una stima del tempo di viaggio e della velocità del trasporto.

Studiando più in dettaglio gli anni compresi tra il 1861 e il 1913, Ciccarelli e Groote hanno stimato l'impatto delle ferrovie sullo sviluppo industriale, distinguendo tra la dotazione infrastrutturale in ciascuna Regione e l'effetto di *spillover* proveniente dalle aree vicine. La loro analisi cliometrica mostra un impatto positivo sulla crescita del valore aggiunto manifatturiero a livello regionale nel periodo compreso tra il 1887 e il 1913, mentre non è stato possibile scorgere un effetto analogo per il precedente periodo 1861-1886. Inoltre, distinguendo tra macro-aree, è emerso dalla loro investigazione che nel Mezzogiorno le ferrovie avrebbero prodotto effetti rilevanti in termini di crescita solamente dopo il 1887.

Gli esiti della ricerca di Ramazzotti si possono considerare complementari, ma non direttamente comparabili con quelli di Ciccarelli e Groote. Infatti, alla luce delle indubbie differenze di fonti e metodi adottati, l'importante passo in avanti realizzato dall'Autore risiede nella misurazione dell'effetto dell'allargamento della rete ferroviaria sullo sviluppo dei Comuni connessi e sugli equilibri geografici complessivi.

Giunto a questo punto del percorso di ricerca, Ramazzotti si pone un'ulteriore domanda di ricerca, ovvero se nello stimare l'effetto causale della costruzione delle ferrovie sulla crescita della popolazione sia necessario considerare l'eventualità che questa sia endogena allo stesso sviluppo demografico.

Un'analisi della letteratura sul caso italiano suggerisce, invero, una scarsa possibilità di endogeneità, quantomeno per la prima fase degli investimenti ferroviari, che può essere datata tra il 1839 e il 1871. Aggiungiamo che, sebbene la normativa sulla costruzione dell'infrastruttura e sulla gestione del servizio ferroviario differisse tra gli Stati preunitari, attribuendo maggiore o minore autonomia all'iniziativa privata, i primi pianificatori della rete ferroviaria italiana hanno privilegiato la funzione commerciale del nuovo sistema di trasporto, alla luce delle opportunità che sarebbero derivate per la nostra economia se la rete ferroviaria avesse servito il commercio di transito tra il Nord Europa e i mercati orientali.

Se la maggior parte delle costruzioni di linee avviate tra il 1861 e il 1871 riprendevano sostanzialmente i progetti della fase preunitaria, quando la creazione delle ferrovie era largamente influenzata da motivazioni ideologiche e da aspirazioni legate ai traffici internazionali, il secondo periodo di progettazione e realizzazione (databile tra il 1871 e il 1905) fu, invece, maggiormente condizionato dai livelli di popolazione e dalle prospettive di crescita dei territori collegati, giacché i progettisti

favorirono un approccio mirato a connettere luoghi di media dimensione che si riteneva opportuno congiungere alla rete. Inoltre, nel secondo periodo gli interessi locali ebbero maggiore riuscita nell'esercitare una pressione politica sui decisori pubblici, seguendo il nuovo approccio interventista in economia inaugurato dai Governi della Sinistra storica.

Al di là di ogni considerazione di merito, poiché la costruzione delle reti ferroviarie mostra differenze qualitative tra i due periodi, è plausibile ritenere che il conseguimento dell'accesso alla rete, prima o dopo il 1871, abbia provocato un effetto diverso sulla crescita e sui movimenti spaziali della popolazione, perlomeno nel medio periodo.

Nella parte conclusiva del lavoro, l'Autore sottolinea opportunamente come la storiografia italiana, nel suo complesso, abbia suggerito una chiave di lettura del fenomeno della distribuzione spaziale, partendo dal retaggio di antichi equilibri, per poi individuare una fase di accelerazione delle trasformazioni territoriali, solo dopo l'Unità, e un momento di «rottura», solo tra gli anni '30 e '50 del Novecento, allorché le nuove dinamiche migratorie produssero una significativa mutazione degli assetti preesistenti. Infatti, è soprattutto dopo il secondo conflitto mondiale che i grandi flussi migratori dal Sud al Centro-Nord contribuirono alla linearizzazione della *rank-size distribution* in entrambe le macroregioni, favorendo lo spopolamento delle campagne nel Mezzogiorno e lo sviluppo delle aree metropolitane nel Nord.

Un ulteriore passo avanti non irrilevante è compiuto dalla ricerca di Ramazzotti, nella misura in cui la rappresentazione della *rank-size distribution* ha permesso di descrivere in modo puntale il processo di redistribuzione territoriale della popolazione italiana nel lungo arco secolare tra il 1871 e il 1971.

Un auspicio, venato di sano ottimismo scientifico, chiude il volume, quando l'Autore afferma che, implementando la base di dati fin qui costruita con ulteriori variabili esplicative, si potrebbero fornire ancora più esaustive interpretazioni della dimensione territoriale e temporale dello sviluppo del nostro ancora fragile e, purtroppo, disarticolato modello economico. Speriamo, da parte nostra, che il lavoro di Ramazzotti sia in grado di arricchire di nuovi spunti esegetici il dibattito sulla storia dei movimenti spaziali della popolazione, nella consapevolezza che nuovi orizzonti si sono aperti e altri ancora potranno schiudersi nel campo della ricerca storico-economica.

(Marco Santillo)

Adelino Zanini, *Ordoliberalismo. Costituzione e critica dei concetti* (1933-1972), Bologna, Il Mulino, 2022, pp. 566.

«La gente dello stesso mestiere raramente si incontra, anche solo per divertimento e diporto, senza che la conversazione finisca in una