

selli che vi parla. Vi parla oggi, quinto anniversario della sua morte, per far suonare finalmente una nota di speranza, di speranza per voi, Italiani in patria perché, nonostante l'oscuro orizzonte, i fascisti nostri che vi opprimono, i nazi tedeschi che insultano il nostro suolo, avete capito che l'alba è vicina. Il fascismo comincia a crollare" (p. 115).

Nell'ultimo decennio nuovi studi hanno avuto il merito di liberare Amelia e le altre donne di quella intricata rete familiare — composta oltre che dai Rosselli anche da Pincherle, Lombroso, Ferrero — dall'aurea di una ritrattistica oleografica, che affonda le sue radici nelle madri degli eroi risorgimentali o nel classico cliché di "Madre Coraggio", per esaminare, invece, il loro ruolo politico e il sostrato di idealità e di affettività che affiora dalla documentazione da loro prodotta.

Le ultime pagine del volume dedicate a *Carlo's Book* si soffermano sulla possibilità intravista nel 1943 di pubblicare negli Stati Uniti gli scritti di Rosselli con il titolo *Azione e carattere. Scritti politici e autobiografici*: un disegno che finì — come è noto — per sfumare.

Il nucleo documentario rinvenuto doveva appartenere a un più ampio carteggio, ma l'esiguità delle carte disponibili consente di cogliere una collaborazione non priva di diversi punti di vista tra Amelia Pincherle e Marion Cave, le quali si consultarono, tracciarono ipotesi, si scambiarono idee e pareri, ben decise a diffondere le idee di Carlo e a offrire strumenti capaci di ricomporre la ricca personalità oltre al suo spessore teorico e politico. È anche questo ruolo a rendere le due donne protagoniste della storia di Giustizia e libertà.

Patrizia Gabrielli

La difficile unificazione dell'Italia dei trasporti 1861-1946

Giulio Mellinato

A causa della conformazione orografica, della varietà di climi e risorse, e infine per la sua stessa forma, l'Italia non ha mai potuto fare a meno di considerare i trasporti come una componente essenziale della propria economia. Ovvero, allorché per qualsivoglia motivo, in una qualche porzione di territorio i trasporti siano divenuti difficili o impraticabili, l'economia delle regioni interessate è inevitabilmente regredita, ripiegandosi su se stessa e perdendo l'aggancio non solo con il progresso, ma spesso anche con quel minimo di prosperità che a fatica era stato conquistato elevandosi al di sopra della semplice sussistenza.

Ce lo ricordano anche Andrea Curami e Paolo Ferrari, che ci offrono una dettagliata immagine di quanto sia stata difficile, costosa e lunga la transizione del sistema italiano dei trasporti verso una compiuta modernizzazione tecnologica e organizzativa (*I trasporti del Regno. Iniziativa privata e intervento statale in*

Italia 1961-1946, Brescia, Fondazione Negri, 2007, pp. 173, euro 38).

Elemento connotante l'esperienza italiana è stato senz'altro l'intervento dello Stato, rilevante per quantità e qualità del ruolo svolto dall'attore pubblico, che è intervenuto con continuità dall'Unità in poi per regolarizzare, indirizzare ma soprattutto per finanziare infrastrutture e mezzi necessari dapprima alla creazione, e in seguito allo sviluppo e all'adeguamento tecnologico del sistema nazionale dei trasporti. Lungo l'arco del periodo monarchico si è più volte rinnovato, adattandosi alle circostanze, un sistema di collaborazione/competizione tra pubblico e privato segnato da una mutua dipendenza tra i due settori, entrambi incapaci di assumersi un compiuto ruolo globale.

Il volume che raccoglie gli studi di Curami e Ferrari si presenta come un manuale, indirizzato in particolare agli studenti del Politecnico di

Milano, dove insegnano gli autori. Il risultato finale sembra però raggiungere un risultato più ampio, divenendo di fatto un'introduzione generale alla tematica della storia dei trasporti, nel periodo considerato, utile anche al di fuori di un corso accademico specifico, per approfondire aspetti importanti (e non solo dal punto di vista economico) del nostro passato.

Infatti, il particolare sentiero di sviluppo seguito dal settore nazionale dei trasporti è piuttosto noto a grandi linee, e nei suoi caratteri più superficiali: crescenti spese statali non sempre corrispondenti a un miglioramento dei servizi, un mercato insufficientemente sviluppato per garantire redditività alle imprese di trasporto, a loro volta impegnate soprattutto a intercettare finanziamenti e sovvenzioni statali piuttosto che rivolgersi alla ricerca di miglioramenti organizzativi o tecnici. Utilizzando in abbondanza fonti statistiche e documentazione da "adatti ai lavori", Curami e Ferrari chiariscono come l'iniziativa privata soltanto in rari casi sia elevata al di sopra della pigra rendita di posizione, incassando e alle volte addirittura pretendendo e imponendo al mondo politico protezioni e sussidi. Al di là dell'aneddotica o del singolo episodio, gli autori ricostruiscono nei dettagli una storia con poche soluzioni di continuità, importante però per la conoscenza della progressiva definizione della struttura economica del nostro paese, anche se raramente la storiografia non specialistica vi dedica più di qualche sparso cenno, concentrandosi preferibilmente attorno ad alcuni momenti ed eventi particolari, quando gli effetti del perverso intreccio pubblico-privato raggiunsero livelli macroscopici, come nel caso delle convenzioni marittime o degli scandali legati al cattivo uso dei finanziamenti statali.

Relativamente più conosciute, perché presenti sui manuali di storia, sono le vicende del sistema ferroviario, statalizzato o privatizzato in varie fasi. Ma situazioni simili si sono verificate anche per il settore marittimo e il trasporto aereo, fino al trasporto su gomma, con l'esercizio impegnato a definire gli standard "unificati"

per le commesse di camion militari, che fin dall'origine del progetto dovevano tener conto tanto delle esigenze militari che dei possibili usi civili dell'automezzo.

Nel volume, lo sviluppo dei trasporti italiani negli ottantacinque anni del Regno d'Italia è suddiviso in quattro capitoli cronologici, a loro volta suddivisi in paragrafi tematici, dedicati di volta in volta ai diversi mezzi di trasporto, oppure a singoli approfondimenti (*Gli armatori, Le strade, Le infrastrutture*). La cronologia del primo periodo dell'Italia liberale giunge fino al 1885, riconoscendo l'importanza della rivoluzione parlamentare del 1876 ma individuando anche alcune continuità nelle politiche della Destra e della Sinistra, mentre alla metà degli anni ottanta è riconosciuto il ruolo di vero momento di svolta. Erano anni nei quali i tentativi volti a trasformare l'Italia in grande potenza avevano luogo "in uno scenario dominato dagli stretti legami tra politica, grandi banche, cantieristica e siderurgia. Parte integrante e motore di questo disegno fu la protezione doganale varata nel 1887" (p. 35). Più tradizionali le altre due cesure, collocate nel 1915 e nel 1922.

Lungo lo svolgimento dei diversi capitoli, gli autori attribuiscono grande rilevanza al lato giuridico-istituzionale delle vicende trattate, ripercorrendo la trama dei principali provvedimenti legislativi, rivolti in particolare al finanziamento delle diverse tappe dello sviluppo dei trasporti in Italia. Seguendo quest'ottica, inevitabilmente viene perso l'aggancio all'evoluzione delle prassi operative, che soprattutto nel campo marittimo risultano essere particolarmente complesse. Si pensi soltanto al lascito rappresentato dalla navalmeccanica asburgica, ereditata dal Regno d'Italia dopo la prima guerra mondiale. Per capacità produttiva quasi pari all'insieme dei cantieri italiani, risultava non solo difforme rispetto ai coevi modelli nazionali, ma anche articolata al suo interno in una componente triestina, che si rifaceva alla filiera germanica, e in una componente monfalconese ruotante attorno all'impianto divenuto

to negli anni venti il cantiere navale più grande del Mediterraneo, che invece era stato fondato con l'intento di trapiantare nell'Adriatico le pratiche operative adottate in Scozia. Gli autori hanno comprensibilmente scelto di non affrontare argomenti correlati alla storia delle industrie produttrici mezzi di trasporto, per evidenti motivi di spazio, ma alcune questioni centrali (come quelle correlate alle scelte tecnologiche) non possono che far riferimento alle strategie, alleanze e/o dipendenze delle aziende costruttrici, che di fatto, in alcuni momenti chiave, hanno indirizzato verso alcuni standard interi segmenti del sistema italiano dei trasporti.

Un altro sacrificio è stato imposto dall'ottica adottata alla ricostruzione della "sistematicità" intrinseca al settore dei trasporti, dove ferrovie, strade, porti, navi e cantieri (per non parlare d'altro) dovrebbero agire sinergicamente influenzandosi l'uno rispetto all'altro. Si pensi, soprattutto nell'Ottocento, all'importanza attribuita al completamento dei singoli raccordi nave-porto-ferrovia nei decenni del primo sviluppo della rete ferroviaria nazionale. I primi porti in grado di offrire un servizio così integrato non solo vedevano decollare i propri affari, ma attiravano anche correnti di traffico che in precedenza facevano riferimento ad approdi diversi. A questo punto, considerato il fatto che soltanto agli scali maggiori era in pratica riservata la capacità di sviluppare economie di scala, risulta evidente come in pochi decenni si sia potuti passare dall'Italia dei mille porti e porticcioli all'Italia dei quattro-cinque grandi porti che assorbitivano da soli quasi la totalità del lavoro, con evidenti effetti non solo economici, ma anche sociali, politici e culturali.

Era l'intera architettura del sistema commerciale italiano che si stava trasformando. Ma i tre elementi di questo sistema facevano riferimento a diversi organismi statali, con leggi specifiche che ne regolamentavano e finanziavano separatamente il funzionamento. Il primato assegnato dagli autori alla prospettiva politico-istituzionale ne consente di apprezza-

re l'andamento ondivago e clientelare, ma non può far altro che rinviare l'approfondimento dell'importante capitolo rappresentato dagli effetti prodotti da una simile prassi.

L'adozione di una prospettiva di lungo periodo, nella definizione del testo, consente di apprezzare meglio la persistenza nel tempo di alcune dinamiche di fondo, riemergenti a tratti anche al di là dei cambiamenti dello scenario politico. Già nell'età della Destra, infatti, al sistema dei trasporti venivano affidati non solo funzioni centrali per il nuovo Stato (come il "fare gli italiani" e creare un mercato unificato), ma anche importanti compiti di rappresentanza all'estero e di promozione dell'immagine nazionale che sarebbero rimasti tipici anche nei periodi successivi. Una sorta di complesso da ultima arrivata tra le nazioni industrializzate, che i diversi governi hanno tentato di alleviare attraverso la cosmesi ferroviaria e marittima, parallelamente alle pulsioni coloniali sul piano politico, e alla crescente importanza del settore turistico e dell'afflusso di stranieri su quello economico.

D'altro canto, alcuni mali strutturali del sistema italiano dei trasporti sono ravvisabili già alle origini: l'eterogeneità dei fini che presiedette al tracciamento delle linee ferroviarie, l'indirizio politico nella scelta delle linee marittime sovvenzionate, così da spingere le compagnie di navigazione a seguire le indicazioni ministeriali (per incassare i premi) piuttosto che cercare sul mercato non solo le rotte e gli approdi più richiesti, ma anche le correnti di traffico più redditizie. A monte del sistema dei trasporti, le industrie meccaniche e siderurgiche nazionali finirono spesso con l'essere le vere destinatarie dei provvedimenti assunti in campo ferroviario e marittimo, creando circuiti di interessi così vasti e così rigidi da divenire facilmente costrittivi anche in periodi come l'età giolittiana, nei quali era forte lo spirito riformatore. Ma anche nelle circostanze più favorevoli all'azione statale risultò irrisolvibile la contraddizione permanente tra l'idea di una razionalizzazione che richiudesse i varchi aperti a sprechi e speculazioni da una

parte, e la realtà pratica fatta di compromessi e dipendenze reciproche all'interno delle quali una classe politica intrinsecamente debole vedeva nelle finanze statali uno strumento di consenso piuttosto che uno strumento per ottenere quelle razionalizzazioni.

Nel testo, appare sacrificata la parte dedicata al fascismo, che in particolare negli anni trenta si trovò nella condizione di avviare le riforme "di sistema" da lungo tempo attese, controllando almeno nominativamente non solo le ferrovie, ma anche quasi tutto il comparto armatoriale, la cantieristica italiana e, attraverso l'Ala littoria, una quota importante del nascente settore del trasporto aereo. Ma questa posizione apparentemente privilegiata creò una sola riforma di lungo periodo, rappresentata dal riordinamento marittimo del 1936 che creò la Finmare. Invero, però, si trattava di una riforma ideata già da tempo all'interno di quei ristretti circoli di tecnocrati che facevano dapprima riferimento alle banche miste e che poi vennero ereditati dall'Iri. Quest'ultimo, nel concreto, formalizzò e avviò la riforma sostanzialmente al di fuori del sistema corporativo o degli apparati politici del regime, seguendo ottiche produttivistiche in buona parte indipendenti rispetto alle principali linee politiche adottate dal regime in precedenza.

Nel caso della navalmeccanica non fu possibile alcuna riforma a causa delle resistenze locali alla razionalizzazione del settore, resistenze che provenivano tanto dai vecchi proprietari quanto dai gruppi di interesse che ruotavano attorno ai cantieri navali di maggiori dimensioni, che divennero determinanti proprio all'interno delle articolazioni del partito, tanto da bloccare i progetti già avviati. Nel caso della navigazione aerea, l'Ala littoria, fortemente voluta da Balbo, sviluppò i propri servizi rispettando una complementarietà di quote di mercato rispetto all'unica società privata sopravvissuta, la Avio Linee Italiane controllata dagli Agnelli.

Nel caso del sistema ferroviario il testo offre maggiori spunti, seguendo da vicino l'evoluzione tecnica della rete e del materiale rotabile,

ma anche l'importanza politica dell'intero settore (sottoposto a varie "purghe" che portarono all'allontanamento in massa degli antifascisti), massicciamente utilizzato dal regime come elemento caratterizzante il nuovo corso che si voleva dare all'Italia. Da questo punto di vista, accanto ad alcuni innegabili elementi positivi (come lo sviluppo dell'elettrificazione e del trasporto passeggeri), ce ne furono altri di segno opposto, in parte legati alla smania di prestigio fine a se stesso che accomunava il destino delle ferrovie a quello della navigazione. Come nel caso del record di percorrenza che portò un elettrotreno da Firenze a Milano in meno di due ore, ma si trattava di un convoglio accuratamente pianificato per ottenere velocità non riproducibili sui treni commerciali, e anche il percorso fu alterato, saldando gli scambi per evitare che la motrice rallentasse in prossimità degli snodi.

Nonostante tutto, le statistiche rivelano che a partire dal 1930 il trasporto su gomma iniziò a essere il principale mezzo utilizzato per i trasporti nazionali, con un sorpasso sulla rotaia che rappresenta anche il progressivo mutamento nel gioco di interessi che ruotavano attorno ai trasporti interni e alla motorizzazione del paese.

Sembra un po' ridotta la bibliografia, evidentemente pensata soprattutto a uso di studenti che intendano iniziare un percorso di studio, ma molto ricco e interessante l'apparato iconografico e statistico, con una scelta di immagini non solo decorative, ma direttamente legate alla comprensione del testo (come nel caso delle carte ferroviarie), e un abbondante corredo di tabelle, che spesso riportano dati ormai di difficile reperibilità.

Uno studio interessante, dunque, che apporta importanti elementi sulla strada di una storia complessiva dei trasporti in Italia, che tenga necessariamente conto anche degli aspetti della peculiare sistematicità che caratterizza il settore, e implementi pure gli opportuni confronti con il panorama internazionale, in particolare per quanto riguarda l'evoluzione dei mercati (dai quali non può che derivare l'evoluzione dei commerci e quindi dei trasporti), il

cambiamento tecnologico e le modifiche alle prassi operative adottate. In questo senso, il volume di Andrea Curami e Paolo Ferrari sembra avanzare anche alcune implicite proposte di approfondimento: "L'arretratezza di questo

settore di studi è anche testimoniata dalle discrepanze negli stessi dati ufficiali che attendono ancora di essere sottoposti a un vaglio critico" (*Premessa*, p. 7).

Giulio Mellinato

L'immagine degli operai nell'Italia repubblicana

Paolo Pelizzari

La storia italiana del secondo dopoguerra non può essere compresa senza tenere in considerazione la parabola che ha contraddistinto l'esperienza operaia. La storia della "classe operaia" dell'Italia repubblicana, a sua volta, non può essere intesa nei suoi chiaroscuri se non si passano in rassegna le modalità tramite cui l'operaio si è autorappresentato ed è stato rappresentato dalle varie culture politiche del paese. In questo senso, il testo di Andrea Sangiovanni (*Tute Blu. La parabola operaia nell'Italia repubblicana*, Roma, Donzelli, 2006, pp. 305, euro 24,50) offre la possibilità di approfondire la conoscenza di quella storia, mettendo a disposizione una ricca panoramica sull'evoluzione dell'immagine degli operai in Italia tra gli anni cinquanta e gli anni ottanta, che mostra come la "questione operaia" si intrecci indissolubilmente alla "questione sociale" italiana. Seguendo il percorso tramite cui l'Italia, divenendo uno dei paesi più industrializzati del globo, trasforma radicalmente la propria autocoscienza, lo studio — come fa notare nell'*Introduzione* Guido Crainz — "racconta soprattutto il misurarsi del continente Italia — nelle sue differenti culture — con due questioni assolutamente centrali: il contraddittorio procedere dei processi di modernizzazione (in forme sotterranee prima, e tumultuose poi) e — in questo quadro — il nodo della giustizia sociale" (p. VIII).

Nel trentennio analizzato, la figura dell'operaio trova diverso spazio e diverse rappresentazioni sulle pagine della carta stampata, sugli schermi cinematografici e su quelli della più po-

polare televisione: dopo un'iniziale mancanza di attenzione rispetto alla realtà operaia — considerata soltanto dalle "sinistre" —, questa guadagna la considerazione dell'opinione pubblica soprattutto durante gli anni del "boom economico". All'inizio degli anni cinquanta, per esempio, un quotidiano come il "Corriere della sera" "si limita a parlare degli operai solo nei brevi articoli pubblicati in occasione degli scioperi più duri, inserendoli così all'interno dell'immagine di un sindacato eversivo" (p. 13).

Passando in rassegna le diverse immagini dell'"operaio antagonista" comunista, dell'"operaio integrato", dell'"operaio spersonalizzato", dei "lavoratori cattolici d'ordine", la ricerca mette a confronto visioni di classe fortemente ideologizzate con il pauperismo e il paternalismo delle rappresentazioni di impronta cattolica. Ma anche con interpretazioni di quella borghesia liberale e democratica, ben rappresentata da "Il Mondo", che rifiutava raffigurazioni stereotipate — come quelle che proponevano il binomio operaio-povero — esponendo allo stesso tempo "un pensiero anti-industriale di antica data che, sotto un profilo ideologico completamente diverso, era vicino alle riflessioni che animavano il dibattito nella sinistra sindacale, legata per tutta la prima metà degli anni cinquanta a un'immagine di operaio specializzato che perdeva sempre di più la sua funzione nell'organizzazione del lavoro che si andava affermando" (p. 37).

Il libro ci propone una serie di raffigurazioni che sono però spesso non tanto la descrizione