

inedito sostegno dello stato e di un avvicinamento alla Cgt anche più inedito che dura fino alla Seconda guerra mondiale. Segue l'intenso attivismo associativo degli anni del primo dopoguerra, il posizionamento davanti alla grande crisi, la nascita, negli anni del Fronte popolare, di cooperative vicine al movimento comunista.

Dreyfus analizza poi le mediazioni e le diverse compromissioni — soprattutto della cooperazione agricola — con il regime di Vichy ma soprattutto segue attraverso il periodo delle grandi conquiste sociali successive alla Liberazione i problemi incontrati da un movimento mutualistico geloso della sua specificità e autonomia e le leggi che ne hanno scandito il rapporto col in *welfare* pubblico.

Una comparazione con le storie dell'economia sociale in Italia ci indica come una ricerca su una specificità nazionale può suggerirci considerazioni generali. L'alleanza inedita fra cooperazione agricola, di produzione e movimento bracciantile che ha prodotto un rapporto fra cooperative e Federterra unico in Europa, la relativa debolezza del sindacalismo rivoluzionario nell'Italia liberale ci spiegano molto della storia sociale italiana come la tenace autonomia del mutualismo in Francia.

Insomma, lavori come questo ci suggeriscono anche nuovi cantieri di storia, di fronte al rinnovamento di interesse per l'economia sociale davanti alla contrazione del *welfare* pubblico che minaccia i cittadini e i lavoratori in tutta Europa.

Maria Grazia Meriggi

GIULIO MELLINATO, *L'Adriatico conteso. Commerci, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano, FrancoAngeli, 2018, pp. 284, euro 35.

L'interessante studio di Giulio Mellinato sull'Adriatico conteso si propone come un panorama comparato sullo sviluppo dell'economia marittima in Italia e Austria-Ungheria, nel corso della fase finale della prima globalizzazione. Lo sco-

po dall'autore è infatti quello di utilizzare "un caso geograficamente circoscritto come quello dell'Adriatico, per illuminare alcuni aspetti dei meccanismi generativi di cambiamenti da un punto di vista molto più generale del consueto" in modo da comprendere "in che modo sono comparse le interrelazioni che hanno globalizzato il nostro mondo" (p. 17). Il titolo comunque lascia intravedere come le interrelazioni nel caso in questione fossero caratterizzate dalla competizione e dalla conflittualità, nonostante l'alleanza tra i due paesi, che furono al centro delle relazioni in questo mare e che ebbero un peso decisivo nel minare la tenuta delle relazioni tra le due potenze.

Un punto forte del volume è certamente la sua attenzione nel porre la competizione commerciale e lo sviluppo marittimo italiano e asburgico all'interno di una amplissima cornice analitica e comparativa, relativa all'evoluzione dell'economia marittima globale nel periodo interessato. Per farlo l'autore si serve di un'ampia e aggiornata letteratura internazionale, che caratterizza tutto il testo nelle quattro parti che lo compongono (La storia dei commerci, tra economia e relazioni internazionali; Le navi e i porti; Né con lo stato, né con il mercato: le imprese e le politiche marittime; Connessioni connettività, connettibilità), le quali si aprono con panorami globali che inquadrano poi le scelte politico-economiche dell'Italia liberale e dell'Austria-Ungheria.

Il mondo marittimo della seconda metà del XIX fu investito da una serie di trasformazioni tecnologiche e commerciali che cambiarono il mondo della navigazione, facendolo entrare nell'epoca della mobilità sincronizzata, portando ad una rapida crescita del volume del commercio e quindi delle possibilità di esportazione. Passando in rassegna comparativamente i casi delle maggiori potenze marittime, l'autore discute la prospettiva italiana e asburgica, mettendo in risalto come, nonostante entrambi i paesi si collocassero alla semiperiferia del mondo industriale,

il differente approccio alle trasformazioni, prodotto di due differenti culture imprenditoriali e politiche, fu decisivo nel produrre risultati differenti. In tal senso, nonostante le debolezze messe in risalto dall'inchiesta parlamentare del 1880-81, la scelta italiana, orientata alla difesa dell'interesse nazionale a qualunque costo, invece che alla promozione competitiva (p. 54) dei settori dell'economia marittima, si tradusse in una delle principali cause del mancato aggancio dell'Italia alla rivoluzione commerciale in corso. Sebbene non si tratti di un dato nuovissimo, per gli studi relativi al mondo marittimo dell'Italia liberale, la novità del volume di Mellinato sta nella presentazione in chiave comparata della questione. La discussione infatti fa emergere come l'intervento dello Stato in Austria-Ungheria fu meglio direzionato, mirando a costruire l'immagine di uno stato commerciale, ad esempio imperniando sul Lloyd triestino la parte più importante della navigazione convenzionata, facendone una compagnia dalle dimensioni abbastanza rilevanti, in un'epoca in cui la concentrazione degli armatori si rivelava un vantaggio competitivo decisivo, fatto che permise la costruzione di un sistema di traffici imponente in relazione alle dimensioni dell'Adriatico (p. 68).

Le vicende Lloyd sono significative della netta differenza tra le politiche marittime dei due paesi. In Italia infatti mancò un atteggiamento lineare e progressista negli interventi dello Stato, che anzi sembrarono muoversi in senso contrario alle tendenze efficientiste generali che caratterizzavano la navigazione e il commercio mondiali (p. 144). Al contrario, il Lloyd di Trieste fu uno strumento complesso, creato ed alimentato al fine di garantire una efficace gestione di relazioni multiple: economiche, politiche e strategiche (p. 182). A monte di queste differenze stava la mancanza in Italia della percezione del problema marittimo come una questione nazionale, come dimostrò il ritardo della maturazione dell'idea di una "flotta mercantile nazionale" e dei porti co-

me sistema integrato o integrabile, anziché come sommatoria di entità distinte (p. 204). Di conseguenza mancò l'elaborazione di una strategia complessiva di edificazione di un sistema marittimo nazionale, preferendo l'adozione di soluzioni ad hoc per singoli problemi, oppure tamponando provvisoriamente le emergenze vere o presunte (p. 205).

Il risultato fu una progressiva marginalizzazione degli scali e degli operatori marittimi dell'Adriatico italiano, che creò una situazione di conflittualità economica latente, andatasi inasprendo dopo il 1907, quando in entrambi i paesi (che pure erano alleati) il sistema dei rapporti tra navigazione commerciale e intervento statale fu ulteriormente rafforzato dall'ampliamento degli aiuti pubblici. Assieme al crescere della tensione internazionale, dovuto alla destabilizzazione dei Balcani, cominciata con l'annessione asburgica della Bosnia-Erzegovina, avvenuta sempre nel 1907, l'allargamento delle sovvenzioni finì col fare assumere alla competizione tra i due paesi le dimensioni di un conflitto a bassa intensità (p. 219). Secondo l'autore è in questa marginalizzazione degli operatori economici italiani che andrebbe rintracciata l'origine della apparente convenienza e delle conseguenti pressioni nel rompere la Triplice Alleanza, risolvendo per via bellica un confronto che l'Italia non era riuscita a comporre, pur politicizzando una quota significativa della sua economia marittima (p. 213). Il confronto militare che si sarebbe scatenato per la supremazia in Adriatico, dopo il 1915, sarebbe il logico proseguimento di queste tensioni tra le due potenze, ora spostatosi da un piano commerciale a quello militare.

Nel complesso, Mellinato ci offre un interessante affresco in chiave comparata, anche se basato su una dimensione prevalentemente compilativa: il volume, ricco tra l'altro di dati statistici, sarà una interessante lettura per tutti gli studiosi interessati alla storia marittima e delle relazioni politiche ed economiche tra l'Italia liberale e l'Impero Austro-Ungarico, con-

---

ferendo centralità a quel confronto marittimo che fu comunque importante nelle aspirazioni di potenza dell'Italia liberale sull'Adriatico prima e dopo la Grande guerra.

Fabio De Ninno