

Alma Mater Studiorum – Università di Bologna

DOTTORATO DI RICERCA IN

Storia, culture, civiltà

Ciclo XXVIII

Settore Concorsuale di afferenza: 14/B1 – STORIA DELLE DOTTRINE E DELLE
ISTITUZIONI POLITICHE

Settore Scientifico disciplinare: SPS/02 – STORIA DELLE DOTTRINE POLITICHE

TITOLO TESI

LO SPAZIO LOGISTICO DELL'EUROPA UNITA.

Jean Monnet e la razionalità dell'integrazione.

Presentata da: Mattia Frapporti

Coordinatore Dottorato

Prof. Massimo Montanari

Relatore

Prof. Sandro Mezzadra

Esame finale anno 2017

INDICE

• Prologo	5
• Introduzione	7
• Nota sulle fonti d'archivio	19
• Capitolo I – Monnet alla scoperta del mondo: di Cognac, del Canada e di inedite spazialità.	21
• 1.1) Ridefinire la <i>Cognac's lesson</i>	22
• 1.2) Monnet e il «libro del mondo»	32
• 1.3) Storia della (dis)integrazione canadese	42
• 1.4) Spazi inediti, spazi di flussi	55
• Capitolo II – Monnet e infrastrutture: la materializzazione dello spazio europeo	67
• 2.1) Il ruolo politico delle infrastrutture	68
• 2.2) La materializzazione dell'Europa	78
• 2.3) La Società delle Nazioni tra fallimento politico e successo tecnico	95
• 2.4) Monnet: infrastrutture e politica	109
• Capitolo III – Lo spazio logistico europeo	123
• 3.1) Logistica e potere: dalla guerra allo Stato	124
• 3.2) L' <i>Allied Maritime Transport Council</i>	136
• 3.3) La gestione logistica della seconda guerra mondiale	148

• 3.4) 9 maggio 1950: la conclusione di un lungo percorso	164
• Capitolo IV – Lineamenti dell'Europa carbosiderurgica	177
• 4.1) La produzione dello spazio logistico europeo	178
◦ 4.1.1) Interessi comuni, interessi di parte	182
◦ 4.1.2) Il rifiuto inglese	196
◦ 4.1.3) L'interesse statunitense: la lettera a Schuman del 18 aprile 1948	199
• 4.2) Oltre lo Stato, entro lo Stato	203
• 4.3) Oltre lo spazio, entro lo spazio	211
• 4.4) Oltre l'Europa, entro l'Europa	218
• Capitolo V – Jean Monnet tra difesa, mercato e <i>logistics revolution</i>	227
• 5.1) Un esercito per lo spazio logistico europeo	228
• 5.2) La conferenza di Messina e la razionalità dei Trattati di Roma	239
◦ 5.2.1) Monnet e gli ordoliberali	245
◦ 5.2.2) A proposito di mobilità: «una statua per Nasser!»	253
• 5.3) Terra e mare: de Gaulle, Monnet e la <i>logistics revolution</i>	256
• Conclusioni	267
• Bibliografia	279
• Webgrafia essenziale	293

PROLOGO

Grecia, 5 luglio 2015. Il governo di Alexis Tsipras, eletto solo da pochi mesi, ha deciso di sottoporre alla popolazione un referendum in merito al piano di riforme proposto dai creditori istituzionali (Fondo Monetario Internazionale, Banca Centrale Europea e Commissione Europea) a garanzia di un nuovo prestito per il “salvataggio” del Paese. Da anni la popolazione greca è costretta a drastiche misure d'*austerità* per ripagare i debiti contratti con la cosiddetta “troika”. Tradotto questo ha significato tagli generalizzati ai servizi di base. Il sistema sanitario nazionale languiva. Parte del patrimonio pubblico era stato ceduto al miglior offerente. Simbolo di questo regime di vendite fu il porto del Pireo che nel 2009 passò nelle mani della Piraeus Container Terminal (PCT), una controllata della Cosco Group (azienda statale cinese), che si garantì per trentacinque anni il controllo dei terminal II e III, quelli preposti al traffico merci¹. Il Pireo era ormai diventato un “territorio nel territorio” controllato da una compagnia cinese. Tsipras era intenzionato a impedire altre svendite indotte dallo status delle finanze nazionali. Per farlo sembrava però necessario accettare il piano di “salvataggio” della “troika” proposto verso la metà di giugno. L'estate era appena all'inizio.

Costretto tra “Nai” (sì) o “Oxi” (no) il popolo greco si espresse. L’“Oxi” vinse col 61,3%. Tsipras, forte di questa percentuale, si sedette al tavolo delle trattative il 12 luglio. Da un lato Donald Tusk (presidente del Consiglio Europeo), Angela Merkel e Francois Holland. Dall'altro il Presidente ellenico. Dopo diciassette ore di discussione l'accordo per un terzo durissimo “programma di salvataggio”². La forza del referendum di una settimana prima non ebbe effetti tangibili. Tsipras accettò i termini del prestito proposti e un controllo diretto dei rappresentanti delle istituzioni creditrici. A un certo punto, nella notte, durante una delle fasi più dure delle trattative, si sfilò la giacca e «porgendola [disse]: “Volete anche questa?”»³.

Nell'estate del 1926 un giovane rampante francese venne contattato da una banca di investimenti di New York: la Blair and Co. Sebbene fosse appena trentasettenne, quel francese s'era già particolarmente distinto nel corso della prima guerra mondiale, ricoprendo efficacemente ruoli di primo piano nella gestione logistica dei rifornimenti interalleati. Ciò gli era valso il ruolo di segretario generale aggiunto della neonata Società delle Nazioni, al cui incarico aveva formalmente rinunciato dopo pochi anni per motivi che indagheremo. Quel

1 Su questo cfr. AA. VV., *Logistical worlds*, 2014, www.logisticalworlds.org.

2 http://www.repubblica.it/economia/2015/07/13/news/scheda_1_accordo_tra_la_grecia_e_i_creditori-118964802/.

3 http://www.repubblica.it/economia/2015/07/13/news/grecia_ue_cronaca-118948630/?ref=HREA-1.

giovane era Jean Monnet, a cui la Blair and Co. offrì il posto di «vice-president and managing partner»⁴ nella sua nuova sede di Parigi. La banca trattava affari di alto rango «qui touchent à la stabilisation des monnaies des nouveaux Etats»⁵, e agiva singolarmente così come in rappresentanza di *pool* di banche. Monnet spese cinque anni alle sue dipendenze, prima di fondare un istituto d'investimenti proprio, il Monnet, Murname & Co, e sfruttare i suoi contatti internazionali con attori del calibro di Lazard o J.P. Morgan.

Una delle trattative più importanti intavolate da Monnet attraverso la Blair and Co. fu la gestione di un prestito alla Polonia nel 1927. Devastata dalle battaglie del fronte orientale nella prima guerra mondiale, quest'ultima necessitava – come scrive Monnet stesso nelle memorie – «di rinforzare lo zloty con un prestito in dollari e di immettere capitali stranieri in investimenti redditizi»⁶. I negoziati furono lunghi e estenuanti. Da un lato del tavolo Monnet, un suo giovane collaboratore (René Pleven – futuro Presidente francese), e John Foster Dulles, suo consigliere giuridico. Dall'altro lato il generale Joséf Pilduski che aveva assunto il potere l'anno precedente con un colpo di Stato militare. I termini del prestito erano onerosi (tasso d'interesse al 7,5%), imponevano determinati investimenti e riforme, e prevedevano la presenza di alcuni delegati degli istituti creditrici a vigilare. Il maresciallo – ricorda Monnet dell'episodio – era «stretto nella casacca militare grigia sbarrata di rosso» e a un certo punto insorse «contro le nostre pretese». «Noi ci alziamo decisi a troncane – scrive il francese –. “Aspettate un momento”, fa lui»⁷. Pilduski non si tolse la giacca con appuntati gli onori militari. Chiese però «sorridente» un ultimo sconto sul tasso d'interesse del prestito: «“mi concederete mezzo punto per Wanda”. Wanda era la figlia. Il prestito fu concluso al sette per cento»⁸.

Questo tipo di operazioni impegnò altre volte Monnet in quel periodo. Come scrive Francois Duchêne, uno dei principali biografi del francese, «it was an early form of the operations the International Monetary Found has carried out since the Second World War»⁹. La vita di Monnet ha una fase precedente a quella che lo vide impegnato nelle prime istituzioni europee. Una fase tutt'altro che irrilevante.

4 F. Duchêne, *Jean Monnet. The First Statesman of Interdependence*, New York-Londra, W.W. Norton&Company, 1994, p. 45.

5 G. Bossuat (a cura di), *Jean Monnet, banquier, 1914-1945: Intérêts privés et intérêt général*, Parigi, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2014, p. 64.

6 J. Monnet (1976), *Cittadino d'Europa*, Napoli, Guida, 2007, p. 94.

7 Ivi, p. 95.

8 *Ibid.*

9 F. Duchêne, *Jean Monnet. The First Statesman of Interdependence*, cit., p. 46.

INTRODUZIONE

«L'incomprensione del presente nasce inevitabilmente dall'ignoranza del passato. Ma non è forse meno vano affaticarsi nel comprendere il passato, se non si sa niente del presente».

M. Bloch (1949), *Apologia della storia. O mestiere di storico*, Torino, Einaudi, 1998, p. 36.

1) L'obiettivo della presente ricerca è quello di indagare una linea genealogica diversa del percorso di integrazione europea. Attraversando la biografia politico-intellettuale di Monnet cercheremo di dilatare temporalmente quel processo valorizzando uno strumento analitico raramente mobilitato in questo ambito: quello della logistica. Esattamente come la vita di Monnet, il racconto dell'integrazione europea si dà generalmente dal 1950 in avanti, a partire cioè da quando il 9 maggio Robert Schuman lesse la dichiarazione (scritta da Monnet stesso) che avrebbe condotto alla nascita della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio (CECA). Ma tanto quanto la storia di Monnet (che del resto nel 1950 aveva già sessantadue anni), anche quella dell'integrazione continentale andrebbe indagata più in profondità. La storiografia e la manualistica tendono spesso a rilevare in quell'occasione un momento di rottura radicale: un "nuovo inizio" nella storia d'Europa. Questa ricerca vuole in qualche modo ridiscutere questa interpretazione, e tentare piuttosto di inserire quel momento in un regime di risonanza con il passato europeo vissuto finanche nei due drammatici conflitti mondiali. Allo stesso tempo, intende anche ricalibrare quell'esperienza alla luce di alcune determinanti che attraversano il mondo contemporaneo.

A sessant'anni dalla firma dei Trattati di Roma sembra imperversare quello che un importante storico come March Bloch definì «l'idolo delle origini». Che cosa vuol dire origine, si chiedeva Bloch.

«Significa semplicemente inizi? Sarà abbastanza chiaro. Con la riserva, però, che per la maggior parte delle realtà storiche la nozione stessa di questo punto iniziale resta singolarmente sfuggente [...].

Con origini, si intenderanno invece le cause? Non vi saranno allora altre difficoltà se non quelle che, costantemente e ancor più, evidentemente, nelle scienze dell'uomo, sono attinenti per natura alle ricerche causali.

Ma fra i due significati si realizza spesso una contaminazione [...]. Nel vocabolario corrente le origini sono un cominciamento che spiega. Peggio ancora: che è sufficiente a spiegare. Qui sta l'ambiguità; qui sta il pericolo»¹.

Il rischio di calcare eccessivamente su un singolo avvenimento per poi di lì costruire una storia è un'insidia sempre presente per chi studia il passato. E in particolare nella storia dell'integrazione europea questa «ossessione embriogenetica» – come la definisce Bloch – prorompe in molte ricostruzioni attribuendo una paternità precisa agli interpreti di alcuni passaggi che risultano, in ultima analisi, piuttosto contingenti. Tra questi interpreti è additato lo stesso Jean Monnet.

Obiettivo della ricerca è dunque quello di inserire la creazione europea in una storia di *long durée* che trascende la figura di Monnet, senza ovviamente ignorare i momenti di discontinuità che egli ha prodotto. La biografia di quest'ultimo per l'esecuzione della ricerca sarà dunque un mezzo e non un fine in sé. Su di essa si installerà una prospettiva d'analisi più ampia, che porterà a percorrere il secolo precedente alla nascita della “prima Europa” (la CECA). Si indagheranno pertanto sia la “provenienza” (*Herkunft*) sia l’“emergenza” (*Entstehung*) del percorso europeo che, come scrive Michel Foucault, «designano meglio di *Ursprung* [origine] l'oggetto specifico della genealogia»². Al di là dell'origine puntuale dell'UE si percorreranno così le strade dei suoi «innumerevoli inizi» senza la pretesa di ricostruire un quadro completo, ma con l'intenzione di creare un angolo analitico ulteriore entro cui inserire uno sguardo storicamente produttivo.

Un simile lavoro non pretende ovviamente di estraniarsi dal tempo in cui è realizzato. Al contrario, seguendo la citazione di Bloch in epigrafe, è lì profondamente ancorato. Ricorda ancora Foucault che «il senso storico, come Nietzsche l'intende, sa di essere prospettiva, e non rifiuta il sistema della propria ingiustizia»³. La prospettiva del nostro senso allora non può che partire dal presente globale e dalle mutazioni che lo attraversano. Il mondo contemporaneo è soggetto a correnti che ne stanno riconfigurando in profondità la struttura. Elementi inediti si rincorrono per promuovere nuove forme spaziali e politiche. Una rigida geografia scalare ha oggi perso ogni significato. I flussi finanziari, di merci e di capitali scavano nuovi percorsi nel

1 M. Bloch (1949), *Apologia della storia. O mestiere di storico*, Torino, Einaudi, 1998, p. 25.

2 M. Foucault, *Microfisica del potere*, a cura di A. Fontana, P. Pasquino, Torino, Einaudi, 1977, p. 34.

3 Ivi, p. 46.

terreno all'alba di questo nuovo millennio: spazi lisci senza frontiere né strozzature fisiche o morali. E allo stesso tempo flussi di popoli, migranti globali si muovono in autonomia o spinti dalle più basilari esigenze, non percorrendo più le stesse direzioni del Novecento: non sempre – quasi mai – questi trovano uno spazio altrettanto liscio ad accoglierli. Anzi, concentrandoci soltanto sul Vecchio Continente, la distinzione tra migrante europeo e migrante extra-europeo è stata resa ancora più aspra da alcuni trattati come quello di Schengen, che a un alleggerimento dei confini interni all'area ha fatto corrispondere un aspro e talvolta tragico rinforzamento di quelli esterni⁴. Una logica che continua a guidare esplicitamente la politica odierna⁵.

Viviamo in un presente attraversato da vortici che stanno ridefinendo sempre più rapidamente il panorama sociale, geografico e politico che ci circonda. Le categorie del XX secolo sono in liquefazione. Si pensi allo Stato di matrice moderna, che fluttua in un'orbita di necessario ripensamento. Si pensi ai territori politici che «esplodono»⁶, o alla «zonizzazione»⁷ a cui sono soggette le aree statali. Si pensi ai confini che si «moltiplicano»⁸, o alla riproduzione della *governance* multilivello: da quella «globale a quella dell'università, dalla *governance* d'impresa alla buona *governance* dei servizi pubblici»⁹. Oppure ancora si pensi al lavoro, alla sua automazione, alla sua ridefinizione entro nuove infinite forme contrattuali, alla sua digitalizzazione o alle nuove forme di lavoro cognitivo. Gli elementi della modernità poggiano – per la verità ormai da tempo¹⁰ – su delle sabbie mobili che li stanno a poco a poco assorbendo. È sporgendoci su questo presente che proviamo a «comprendere» il passato europeo.

Ben coscienti di come oggi il mondo contemporaneo dispieghi i suoi meccanismi allora, in questa ricerca intrecceremo diverse dorsali che hanno preceduto, accompagnato e sostenuto l'integrazione continentale. Per introdurre quel processo utilizzeremo – come

4 Cfr. su questo W. Walters, “Welcome to Shengenland. Per un'analisi critica dei nuovi confini europei”, in S. Mezzadra (a cura di), *I confini della libertà*, Roma, DeriveApprodi, 2004, pp. 51-80.

5 Cfr. l'intervista di Tonia Mastrobuoni a Ursula von der Leyen, ministro della difesa tedesco. Parlando generalmente della messa in discussione della Nato fatta da Trump, la giornalista chiede alla ministra «E l'Africa centra?». Risposta: «Certo, un Paese con quella tumultuosa crescita demografica è un grande tesoro. Se riusciamo però a dare una prospettiva a questi giovani. E' un investimento nella nostra sicurezza, e va combinata con una difesa delle frontiere esterne della Ue. Se non vogliamo confini interni - e non li vogliamo - allora la logica deve essere quella di proteggere quelli esterni». La Repubblica, 25/3/2017.
http://www.repubblica.it/esteri/2017/03/25/news/germania_ministro_difesa_von_der_leyen_europa-161338917/?ref=RHPPLF-BL-I0-C8-P2-S1.8-L.

6 Cfr. N. Brenner, *New State Space*, Oxford, Oxford University Press, 2004.

7 Cfr. K. Easterling, *Extrastatecraft. The power of Infrastructure*, Londra-Brooklyn, Verso, 2014.

8 Cfr. S. Mezzadra, B. Neilson, *Confini e frontiere. La moltiplicazione del lavoro nel mondo globale*, Bologna, il Mulino, 2014.

9 A. Arienzo, *La governance*, Roma, Ediesse, 2013, p. 9.

10 Cfr. D. Harvey (1990), *La crisi della modernità*, Milano, il Saggiatore, 2015.

accennato – lo strumento analitico della logistica: un *logistical gaze* che applicheremo a un doppio piano interconnesso. Da un lato a quello di una storia lunga ma determinata, che si riproduce a partire da metà Ottocento, accelera verso fine secolo e si propaga gradatamente lungo tutto il Novecento fino ai giorni nostri. Dall'altro lato calibreremo quello sguardo sulla biografia di Monnet, sulle sue lettere, sui memorandum da lui scritti e su altri documenti d'archivio – talvolta inediti – che sono ospitati alla *Fondation Jean Monnet pour l'Europe* a Losanna, o all'Istituto Universitario Europeo a Firenze¹¹.

L'applicazione di uno strumento così improntato sullo studio del presente qual è la logistica rivela indubbe problematicità metodologiche. Oggi essa assume delle caratteristiche che la rendono molto di più che la mera scienza della mobilità. Come ricordano i diversi studiosi che a livello globale stanno costruendo il campo dei «critical logistics studies», nel panorama odierno la logistica è da intendersi «come potere»¹² proprio per la sua capacità di «fare politica»¹³. È possibile dare profondità storica a queste affermazioni? Da quando – detta in modo banale ma efficace – si scatena la produttività politica della logistica? Uno studio che intenda rispondere a questa domanda deve evidentemente confrontarsi con le modalità attraverso cui essa “fa” politica oggi, per poi provare a testare quelle stesse modalità su un evento passato. La storia dell'integrazione europea letta attraverso l'itinerario biografico di Monnet, si rivelerà – come vedremo – un campo estremamente adatto a sperimentare questo strumento. Evidentemente, nello svolgere di questa operazione si dovrà porre un'attenzione scrupolosa per evitare di sovrapporre piani temporalmente del tutto diversi, e al contempo si dovrà mantenere una profonda cautela per evitare di paragonare categorie che nel corso degli anni hanno mutato fortemente il loro significato. Per fare due esempi tra i molti possibili: sarebbe un errore imperdonabile utilizzare nozioni come quelle di “Stato” o di “modo di produzione” in una modalità che non tenesse conto di come oggi lo «Stato globale»¹⁴ e «postcoloniale»¹⁵ o il dispiegarsi del «supply chain capitalism»¹⁶ abbiano drasticamente ridefinito quei concetti. Insomma, è con una costante attenzione nel tenersi alla larga da questi tranelli che questo lavoro s'è sviluppato.

2) Perché allora, considerando questa serie di problematiche, si è deciso di utilizzare

11 Vedi sotto, “Nota sulle fonti d'archivio”.

12 B. Neilson, “Five Theses on Understanding Logistics as Power”, in *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory*, Vol. 13, N. 3, 2012, pp. 323–40.

13 G. Grappi, *Logistica*, Roma, Ediesse, 2016.

14 M. Ricciardi, “Dallo Stato moderno allo Stato globale. Storia e trasformazione di un concetto”, *Scienza&Politica*, Vol. XXV, N. 48, 2013, pp. 75-93.

15 S. Mezzadra, *La condizione postcoloniale. Storia e politica del presente globale*, Verona, Ombre Corte, 2008.

16 A. Tsing, “Supply Chains and the Human Condition”, *Rethinking Marxism*, Vol. 21, No. 2, 2009, pp. 148–76.

proprio la logistica? Perché, volendo rispondere con una battuta diretta, proprio il panorama visibile da una finestra sul presente ha fatto intravedere la possibilità di ricostruire una storia inedita dell'integrazione europea grazie all'utilizzo di quello strumento analitico. Un rapido sguardo allo stato dell'arte della trattatistica italiana rileva una produzione imponente attorno a quel percorso, ma polarizzata solitamente entro due insiemi. Da un lato vi è una esposizione manualistica degli avvenimenti, delle difficoltà, delle crisi e dei balzi in avanti che ha compiuto l'Europa comunitaria¹⁷. Dall'altro, vi è una concentrazione più generale sulla storia del federalismo europeo, che in qualche modo segue la grande figura carismatica di Altiero Spinelli che, con Ernesto Rossi e Eugenio Colorni, scrisse nel 1941 *Per un'Europa libera e unita. Progetto di un manifesto* (meglio conosciuto come *Il manifesto di Ventotene*)¹⁸.

All'interno di questi due importanti insiemi, Monnet occupa solitamente non più di poche pagine. Nel primo insieme, gli viene generalmente riservata una parentesi agli inizi dei testi dove – pur esaltandone la figura – si sottolinea solamente il suo contributo all'ideazione del *plan Schuman*. Nel secondo insieme va fatta una distinzione. Nei testi di Spinelli redatti prima del 1960 viene riservata a Monnet un'importanza notevole perché rappresenta in qualche modo l'ostacolo alla realizzazione dei progetti del federalista romano (tanto che spesso Spinelli si scaglia molto duramente contro le «mezze misure» funzionaliste che hanno dato vita alla CECA o alla Comunità Economica Europea¹⁹). In tutti i testi rimanenti – sia dunque in quelli di Spinelli post '60, sia nella maggior parte degli altri – il giudizio sull'“Europa di Monnet” è in qualche modo sussunto dal divenire storico, tanto che il francese non rappresenta più l'ostacolo per la realizzazione della federazione europea: a volte è additato

17 Per citarne soltanto alcuni essenziali si rimanda a P.V. Dastoli, *La nuova Europa: dalla comunità all'Unione*, Bologna, il Mulino, 1992; A. De Bernardi, P. Ferrari (a cura di), *Antifascismo e identità europea*, Roma, Carocci, 2004; F. Fauri, *L'integrazione economica europea, 1947-2006*, Bologna, il Mulino, 2006; P.S. Graglia, *L'Unione europea*, Bologna, il Mulino, 2011; G. Mammarella, P. Cacace, *Storia e politica dell'Unione europea (1926-2005)*, Roma-Bari, Laterza, 2005; B. Olivi, *Il tentativo Europa: storia politica della Comunità europea*, Milano, Etas libri, 1979; B. Olivi, *L'Europa difficile. Storia politica dell'integrazione europea (1948-2000)*, Bologna, il Mulino, 2000; B. Olivi, R. Santaniello, *Storia dell'integrazione europea: dalla guerra fredda alla Costituzione dell'Unione*, Bologna, il Mulino, 2010; R. H. Rainero (a cura di), *Storia dell'integrazione europea*, 3 voll., Roma, Editalia, 1997; M. Telò, *Dallo Stato all'Europa*, Roma, Carocci, 2004.

18 A. Spinelli (1941), *Il manifesto di Ventotene*, Milano, Mondadori, 2006. Per una parte limitata ma importante della produzione di Spinelli si rimanda alla bibliografia. Per richiamare invece alcuni testi in questo senso si ricorda una bibliografia essenziale: M. Albertini, A. Chiti-Batelli, G. Petrilli, *Storia del federalismo europeo*, Torino, Eri, 1973; M. Albertini, *Una rivoluzione pacifica: dalle Nazioni all'Europa*, Bologna, il Mulino, 1999. E. Paolini, *Altiero Spinelli: dalla lotta antifascista alla battaglia per la Federazione Europea*, Bologna, il Mulino, 1996; P.S. Graglia, *Altiero Spinelli*, Bologna, il Mulino, 2008; L. Levi, *Federalismo e integrazione europea*, Palermo, Palumbo, 1978; S. Ventura, *Il federalismo*, Bologna, il Mulino, 2002. A questo vanno aggiunti alcuni testi per la maggior parte curati da Sergio Pistoni per i quali, di nuovo, si rimanda alla bibliografia.

19 Cfr. su tutti A. Spinelli, *Dagli Stati sovrani agli Stati Uniti d'Europa*, Firenze, La nuova Italia, 1950; Id. *Manifesto dei federalisti europei*, Parma, Guanda, 1957; *L'Europa non cade dal cielo*, Bologna, il Mulino, 1960.

quale iniziatore sostanziale del percorso verso gli Stati Uniti d'Europa; altre è considerato addirittura complementare a Spinelli; altre ancora, infine, è più semplicemente ignorato.

Al di là degli spazi celebrativi riservati ai “padri fondatori”, nella storiografia italiana l'analisi sulla figura di Monnet è dunque o funzionale ad altre ricostruzioni, o del tutto marginale. La paternità riconosciutagli della “dichiarazione Schuman” ha agito in pratica da buco nero entro cui sono caduti sia l'esigenza di comprendere la fonte di tale “illuminazione”, sia la volontà di seguire il suo percorso dalle dimissioni da presidente dell'Alta Autorità, avvenute nel 1954. Ciò ha prodotto una lacuna profonda nella storia dell'integrazione europea, da cui deriva una sorta di immanenza attribuita a quel processo. Tale lacuna è stata probabilmente giustificata dal fatto che la sua “nascita” s'è consumata subito dopo la seconda guerra mondiale, uno spartiacque della storia continentale: una barriera a partire dalla quale si produce un pre e un post. Attraverso la logistica, in questo elaborato tenteremo invece di scovare continuità laddove è rappresentata generalmente rottura. Meglio ancora, nel progetto di integrazione europea proposto da Monnet, scorgeremo una certa risonanza proprio con i suoi impegni durante le due guerre mondiali, oltre che con il suo lavoro nell'*interbellum*. Più in generale, insomma, leggeremo in quel percorso un movimento costante che si propaga almeno dall'ultimo quarto dell'Ottocento la cui rilevazione offrirà elementi di novità a una storia che viene ormai sempre più spesso raccontata a tinte monolitiche.

Tale moto ininterrotto, come detto, emerge proprio se analizziamo l'azione e il pensiero del francese attraverso la lente della logistica. Per fare tutto questo, ovviamente, le fonti primarie d'archivio si sono rivelate fondamentali. La scarsità della saggistica italiana ha imposto l'utilizzo di una cospicua letteratura inglese e francese. Ma nonostante questo, le lettere, le note, i memorandum e altri scritti non ancora totalmente editi hanno consentito di individuare i nodi fondamentali che Monnet dovette affrontare e superare per giungere all'unità (parziale, funzionale, logistica) del Vecchio Continente. Hanno permesso, in altri termini, di entrare direttamente nel «laboratorio»²⁰ da cui è scaturita la CECA per fare emergere, da fonti dirette e autentiche, le tensioni storiche e analitiche con le quali dovette confrontarsi. Ma soprattutto, hanno permesso di scovare la sua profonda sintonia con quella che vogliamo qui definire una “razionalità logistica”.

3) Cosa si intende allora con la formula “razionalità logistica”? Riprendendo un recente scritto di Giorgio Grappi dedicato al tema, «la logistica da un lato mette in discussione

²⁰ È lo stesso Monnet a utilizzare proprio il termine laboratorio quando parla dei primi momenti alla testa dell'Alta Autorità nella sua sede in Lussemburgo. Da lì, «come in laboratorio, un nuovo tipo di uomini [stava nascendo]». *Cittadino d'Europa*, cit., p. 335.

la netta separazione tra tattica e strategia, mentre, dall'altro, mette in moto processi che si compongono tanto di innovazioni tecnologiche quanto di nuovi processi organizzativi. È in questo senso che si può parlare di “razionalità logistica”²¹. La graduale riduzione tra tattica e strategia di cui parla Grappi si rifà soprattutto al campo militare da cui la logistica sconta la provenienza. Un assunto generalmente condiviso infatti radica in quel settore le sue origini²², anche se sta prendendo lentamente sempre più consistenza la posizione che ne ricollocherebbe le radici al “commercio” degli schivi sviluppatosi sulla tratta atlantica²³. Dall'una e dall'altra prospettiva l'origine della logistica è collocata comunque agli esordi della modernità, il cui tratto distintivo è la profonda rivoluzione spaziale che accadde.

Se da una parte dunque la “razionalità logistica” assume i tratti propri a una diversa concezione dello spazio (sia esso inteso come geografico o politico), dall'altra essa prepara l'intervento su quest'ultimo attraverso “innovazioni tecnologiche” e “nuovi processi organizzativi”. Questi due elementi, che Grappi rileva costruendo un'analisi sugli attuali processi di globalizzazione, trovano riscontro anche all'interno di uno sguardo sulla storia dell'integrazione europea e sull'azione di Monnet.

Prima che la formula “integrazione europea” fosse catalizzata dalla processualità costituitasi a partire dal 1950, essa poteva essere applicata alla fase in cui s'è costruita sul suolo continentale una rete infrastrutturale compatibile e uniformata in un certo regime di standard tecnici. Ciò appare chiaramente se si guarda ad esempio alle ferrovie europee, che sono uno dei cardini dell'analisi di questa ricerca. Per accennare brevemente alla questione, le ferrovie si sono sviluppate nella seconda metà del XIX secolo in un'ampia varietà tecnica e strutturale. In fondo, la loro realizzazione e gestione faceva capo a compagnie private che erano generalmente poco interessate a uniformarsi. A poco a poco, tuttavia, la nascita di quelli che oggi chiameremo “agenti della *governance* ferroviaria” ha contribuito ad amalgamare gli standard costruttivi tanto che già alle soglie della prima guerra mondiale il continente presentava un buon grado di interoperabilità reale. Questo processo, che ha subito un'accelerazione tra le due guerre grazie all'intervento delle compagnie statali e alla Società delle Nazioni, è stato propedeutico alla nascita della prima comunità europea. La «materializzazione dell'Europa»²⁴ o quella che è stata significativamente denominata la

21 G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 38.

22 Cfr. M. Van Creveld (1977), *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004; M. De Landa, *War in the age of Intelligent Machine*, New York, Zone Books, 1991.

23 Cfr. S. Harney, F. Moten, *The Undercommons: Fugitive Planning and Black Study*. Wivenhoe, Minor Compositions, 2013.

24 Cfr. A. Badenoch, A. Fickers (a cura di), *Materializing Europe. Transnational Infrastructures and the Project of Europe*, Londra, Palgrave Macmillan, 2010.

«hidden integration of Europe»²⁵, ha una storia ben più lunga di sessant'anni e altrettanto importante.

Ma quanto è forse ancor più interessante notare è che – come si accennava sopra – durante le due grandi guerre del XX secolo alcuni Stati d'Europa tentarono una “nuovo processo organizzativo” fondato proprio sulla logistica. Nella prima guerra mondiale l'*Allied Maritime Transport Council* (AMTC) creò una base comune per la gestione dei rifornimenti di Francia, Inghilterra e Italia. Nella seconda guerra mondiale, invece, nacque l'*Anglo-French Coordinating Committee* (AFCOC) che, di nuovo, gestiva gli approvvigionamenti per i due Paesi. In quei due momenti (certo particolari) la sovranità assoluta degli Stati non era più tale in quanto un organo di *governance* logistica (con potere esecutivo) poteva intervenire negli ingranaggi della loro gestione economica. Anche di questo si parlerà diffusamente.

Insomma: peculiari approcci alla spazialità, nuove tecnologie e inedite strutture organizzative. Tutto questo forma una “razionalità logistica” e in questi termini potrebbe essere decodificata la base del pensiero di Monnet che ha infine portato alla nascita delle comunità europee. Specificheremo ovviamente nel corso della ricerca i diversi segmenti che legano il francese a questi profili. Ciò che è importante ora comprendere è a cosa conduce una tale logica. Detta altrimenti, cosa restituisce una “razionalità logistica” applicata? Nelle geometrie del presente la logistica appare «quell'insieme complesso di strumenti, infrastrutture, mezzi di trasporto e informazioni che costituiscono la dimensione materiale della globalizzazione»²⁶. Questa dimensione è produttrice di nuove aree dai caratteri *interstatali*, *intrastatali* o *sovrastatali* che hanno riscritto la cartografia contemporanea. La geografa canadese Deborah Cowen ha mostrato efficacemente la portata politica di questi elementi concentrandosi sulle «gateway and corridor cartographies»²⁷. Lo stesso Grappi ha dedicato buona parte del suo lavoro a «corridoi e forme politiche della logistica»²⁸, e anche l'antropologa Aihwa Ong in un suo testo si è concentrata su come «neoliberal logic [da interpretare qui come una sfumatura della “razionalità logistica”] reconfigures the territory of citizenship»²⁹. Il mondo contemporaneo, come scrive Cowen, va inteso «as fundamentally a *time of logistic space*»³⁰.

La “razionalità logistica” produce gli odierni «spazi logistici», che sono da intendersi

25 T. J. Misa e J. Schot, “Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe”, in *History and Technology*, Vol. 21, No. 1, Marzo 2005, pp. 1-19.

26 G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 20.

27 D. Cowen, *The deadly life of logistics*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2014, p. 62.

28 G. Grappi, *Logistica*, cit., pp. 153-217.

29 A. Ong, *Neoliberalism as Exception: Mutations in Citizenship and Sovereignty*, Durham, Duke University Press, 2006, p. 75.

30 D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., p. 5.

come aree di flusso preposte allo scorrimento rapido delle merci. Questa spazialità «contrasts powerfully with the territoriality of the national state»³¹, e anzi si può sostenere che «collides with and corrodes» i territori nazionali. Essi rappresentano piuttosto spazialità dove in primo luogo è presente una decisa omologazione infrastrutturale (sia che si tratti di infrastrutture materiali – macchinari, strade, ponti, porti, ferrovie ecc. – sia digitali – software gestionali che si interfacciano e che dialogano tra loro); in secondo luogo rispondono a una diffusa omologazione normativa. Quest'ultimo punto, si badi bene, non necessariamente comprende una generalizzata standardizzazione della normazione. Piuttosto sono sufficienti i termini che permettono «the high speed of commodity circulation»³² osserva Cowen. Ciò non implica ovviamente una generale fusione dei codici costituzionali che governano sui territori in cui gli «spazi logistici» si installano, ma soltanto una parziale forma di «graduated sovereignty»³³. In questo senso non si deve confondere questo tipo di spazialità con le più generiche *Free Trade Zones*. Come riporta ancora Cowen: «this is not just about enlarging the zone of free trade in order to capture new markets, resources, or labour forces but about the creation of corridors, networks, or “pipelines” for the circulation of stuff»³⁴.

Corridoi, reti o condutture utili alla mobilità delle merci: non soltanto trattati di libera circolazione. L'insieme di queste coordinate definisce oggi gli «spazi logistici». Partendo da queste stesse piattaforme, nella presente ricerca proveremo ad indagare se, in fondo, anche il lavoro di Monnet e la “prima Europa” possa essere letta in termini intonati a questi elencati. Proveremo a verificare se, in ultima analisi, l'applicazione giustificata di queste categorie d'interpretazione possa dare vita a uno spaccato storico che presenta più di un elemento anticipatore del presente globale. Se riusciremo in questa operazione senza snaturare concetti definiti per l'analisi di epoche diverse, potremo allora inquadrare delle matrici che permetteranno di leggere il Novecento entro la cornice di un «secolo lungo»³⁵ di cui Monnet è stato assoluto protagonista. Un secolo che al suo giro di boa ha visto la nascita dello “spazio logistico europeo”.

4) Nel primo capitolo si indagheranno i primi anni di vita di Monnet, la cosiddetta «Cognac's lesson» (dal nome della sua città natale) e il suo processo di formazione itinerante. Vedremo come egli sia nato figlio di commercianti di cognac in una particolare zona della

31 Ivi. p. 8.

32 Ivi, p. 125.

33 A. Ong, *Neoliberalism as Exception*, cit., pp. 75 e seg.

34 D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., p. 62.

35 Cfr. G. Arrighi (1996), *Il lungo XX secolo*, Milano, il Saggiatore, 2014; W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe. Experts, Cartels, and International Organizations*, Londra, Palgrave MacMillan, 2014.

Francia rurale, e come prestissimo abbia iniziato a viaggiare e a fare conoscenza con spazialità inedite che lo avvolgeranno. Londra, *in primis*, capitale di un impero che ragionava in termini di «punti d'appoggio e di linee di comunicazione»³⁶, per richiamare la lettura storica che ne fa Carl Schmitt. E poi il Canada, dove effettua un'esperienza che qui paragoneremo (seppur ovviamente non sovrapponendola) a quella di Alexis de Tocqueville. Lì scoprì la forza politica delle infrastrutture (in particolare ferroviarie) utili a collegare materialmente i destini di popoli e culture diverse. Ma lì fece anche l'importante conoscenza con i vertici della Hudson Bay Company (HBC), che rappresentava la principale «multinazionale del mare»³⁷ dell'epoca. Canadese, con sede a Londra, la HBC era una grande compagnia logistica e poteva contare su una flotta commerciale imponente. Monnet divenne sostanzialmente agente del gruppo, e come tale durante la prima guerra mondiale fu uno dei promotori dell'AMTC reso possibile grazie alla disponibilità di quella flotta.

Nel secondo capitolo ci concentreremo sulla materializzazione dello spazio europeo. Partendo da un'analisi che richiamerà esplicitamente l'«actor-network theory» del sociologo francese Bruno Latour, cercheremo di indagare i motivi per cui le infrastrutture possono essere considerate dei reali agenti politici. Detta altrimenti, proveremo a mostrare come le infrastrutture possano essere analizzate nella politicità che incorporano, gli effetti che esse hanno storicamente veicolato, e il modo attraverso cui le interpretava Monnet. A questo prelude teorico seguirà una ricostruzione puntuale del processo di installazione delle reti ferroviaria sul continente europeo. Analizzeremo i vari passaggi che, a partire da metà Ottocento, hanno condotto alla costruzione di determinati *asset continentali* standardizzati, la cui interoperabilità è stata garantita da una sequenza di accordi tecnici e normativi. Elencando queste operazioni entreranno in contatto prima con agenti della *governance* ferroviaria privata come il *Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen* (associazione delle compagnie ferroviarie tedesche), e poi con i loro omologhi *interstatali* sviluppati in organizzazioni internazionali come la Società delle Nazioni. All'interno di questi ultimi indagheremo il ruolo di Monnet, che per tutto il periodo dell'*interbellum* ha affiancato alla sua attività di banchiere un ruolo più propriamente interessato alla costruzione di opere pubbliche quali, appunto, le strade ferrate.

Nel terzo capitolo introdurremo in termini ampi la chiave interpretativa di questo lavoro: la logistica. Esporremo anzitutto alcuni dei suoi percorsi genealogici, sottolineando sostanzialmente il suo primordiale rapporto sia con la guerra e il commercio, sia con la politica, il potere e le “inedite spazialità”. In secondo luogo vedremo come questi elementi si

36 C. Schmitt (1941), *Terra e mare*, Milano, Adelphi, 2014, p. 97.

37 Cfr. S. Bologna, *Le multinazionali del mare*, Milano, Egea, 2010.

interfaccino proprio con la figura di Monnet a partire almeno dalla prima guerra mondiale. Durante quel conflitto per la prima volta la mobilitazione divenne “totale” (secondo un linguaggio diffuso in particolare nello stato maggiore tedesco) e Monnet fu interprete di questa prospettiva realizzando un comitato centrale di coordinamento interalleato dei rifornimenti. Nel capitolo indagheremo le caratteristiche di questo comitato logistico (il già richiamato AMTC) la cui reale forza innovatrice fu quella di installare, per la prima volta nel panorama politico statale europeo, un elemento di sovranità concorrente. Analogamente Monnet agì durante il secondo conflitto mondiale, ricreando un organo molto simile (l'AFCOC) che ebbe tuttavia vita breve a causa della rapida caduta della Francia. In entrambi i casi il desiderio inesaudito di Monnet fu di proseguire l'esperienza di simili organizzazioni logistiche anche nei periodi di pace. Ciò tuttavia non avvenne, e nell'ultima parte di questa sezione vedremo come sia stata determinante per lui l'esperienza alla testa del “piano di modernizzazione francese” tra il 1946 e il 1950. Lì egli acquisì le “*skills*” metodologiche che lo condussero a ideare il *piano Schuman* nella tarda primavera del 1950: un piano che, in fondo, ha molto più di un tratto in comune con gli organi di coordinamento logistico sviluppati nelle due guerre.

Il quarto capitolo sarà diviso sostanzialmente in due tronconi principali. Nel primo accompagneremo le trattative che condussero alla firma del Trattato di Parigi il 18 aprile 1951, e alla conseguente messa in opera della CECA il 23 luglio 1952. Qui produrremo uno sguardo attento al dettaglio dei negoziati, nonché alle lettere, ai memorandum e alle note che Monnet scambiò con i protagonisti delle delegazioni dei sei Paesi che accettarono il piano. Vedremo il ruolo che in questo percorso giocarono Inghilterra e Stati Uniti d'America, e cercheremo di evidenziare la posizione preponderante che in questo percorso ebbe la “razionalità logistica” di Monnet. Nel secondo troncone, invece, condurremo un'analisi sui concetti generali che la nascita della CECA mise in discussione. Stato, spazio ed Europa: queste tre categorie subirono un'indubbia scossa dal sorgere della Comunità, e proveremo ad applicare anche a questi concetti la logistica come matrice d'indagine. Obiettivo del capitolo è mostrare come la logistica offra una produttività intrinseca sia se si intende analizzare l'integrazione europea attraverso l'opera degli uomini che l'attuarono, sia se si vogliono richiamare le classi teorico-politiche che essa ridisegnò.

Il quinto capitolo, infine, seguirà una traiettoria temporale che giungerà all'ingresso del Regno Unito nella CEE il primo gennaio 1973, e perfezionerà le linee d'intreccio tra lo “spazio logistico europeo” e le analisi critiche degli spazi logistici contemporanei. Una prima parte rileverà anzitutto come il progetto di Comunità Europea di Difesa (tratteggiato dallo

stesso Monnet) si ponga in forte risonanza con il funzionamento di quella che oggi Deborah Cowen definisce la «Supply Chain Security»³⁸. Certo, non si avrà l'ardire di sviluppare un paragone diretto. Ciononostante vedremo come molti elementi della CED possano essere interpretati come cenni anticipatori di questo nuovo paradigma di sicurezza. In secondo luogo, si guarderà alla logica che condusse alla firma dei Trattati di Roma del 25 marzo 1957. Oltre a confermare nuovamente la razionalità logistica che ne struttura le fondamenta, si analizzerà il rapporto che intercorre tra spazio logistico (Monnet) e la ragione ordoliberal alla base della Comunità Economica Europea³⁹. Infine, attraversando l'ultima parte della vita di Monnet, si percorrono gli anni della cosiddetta *logistics revolution*⁴⁰: il decennio dei Sessanta. La storia europea di quel periodo rimase incagliata nell'ingombrante presenza di Charles de Gaulle. Guardando all'attività di Monnet entro il Comitato d'Azione per gli Stati Uniti d'Europa⁴¹ si leggerà in controtuce una difformità di fondo rispetto al Presidente francese, che in ultima analisi ne determinerà i differenti comportamenti anche nei confronti della richiesta d'adesione dell'Inghilterra alla Comunità Europea.

38 D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., p. 53.

39 Cfr. M. Foucault, *Nascita della biopolitica. Corso al Collège de France (1978-1979)*, Milano, Feltrinelli, 2012; P. Dardot, C. Laval, *La nuova ragione del mondo. Critica della razionalità neoliberista*, Roma, DeriveApprodi, 2013.

40 W.B. Allen, "The logistics revolution and transportation", in *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 553, 1997; E. Bonacich e J.B. Wilson, *Getting the goods. Ports, labor, and the logistics revolution*, Ithaca, Cornell University Press, 2008.

41 L'impegno che lo coinvolse fino alla fine della sua vita, dopo le dimissioni dalla presidenza dell'Alta Autorità.

NOTA SULLE FONTI D'ARCHIVIO

Le ricerche sulle fonti inedite di questo elaborato si sono sviluppate principalmente in due archivi. In primo luogo va citato l'“Archivio Jean Monnet”, ospitato dalla *Foundation Jean Monnet pour l'Europe* sita alla *Ferme de Dorigny* di Losanna (Svizzera). Grazie alla borsa di studio Henri Rieben messa in palio dalla stessa fondazione ho potuto beneficiare di due mesi di soggiorno presso quegli archivi (aprile-maggio 2014), senza i quali questa ricerca non avrebbe potuto essere realizzata. In secondo luogo, e in misura minore ma non per questo meno rilevante, le ricerche si sono svolte sui materiali degli “Archivi storici dell'Unione Europea” allo *European University Institute* di Firenze. Infine, sono stati visionati (seppur in maniera digitalizzata) alcune lettere scambiate tra Jean Monnet e Étienne Clémentel, depositate presso gli “Archivi dipartimentali di Puy-De-Dôme” (Francia).

La *Foundation Jean Monnet pour l'Europe* ospita un'enorme quantità di documenti riferibili alla vita, all'azione e al pensiero di Jean Monnet. I venti fondi che compongono l'archivio sono per lo più suddivisi temporalmente, e le sezioni maggiormente utilizzate in questo lavoro sono quelle che precedono la nascita della CEE. In particolare, nel corso del testo sono citati documenti dei seguenti fondi: AMB, che si riferisce alla prima guerra mondiale; AMC e AMD, che comprendono il periodo dell'*interbellum*; AME, che racchiude testi riferibili a Monnet durante la seconda guerra mondiale; parzialmente si citano fonti di AMF, che riguarda il “piano di modernizzazione della Francia”; AMG e AMH si concentrano sul *plan Schuman* e sul periodo immediatamente successivo; infine, il fondo AMI che si riferisce alla parabola della Comunità Europea di Difesa. Solo parzialmente sono citate anche alcune fonti inserite in AMK (discorsi, lettere e note del periodo del Comitato d'Azione per gli Stati Uniti d'Europa) e in AMN (note dei suoi collaboratori). I richiami a tali documenti saranno preceduti dalla sigla FJME, a indicare la *Foundation Jean Monnet pour l'Europe*.

I documenti degli archivi dell'Unione Europea di Firenze saranno invece indicati con la sigla HAEU (Historical Archives of the European Union). Essi comprendo anzitutto alcune lettere scambiate tra Monnet e vari personaggi visionate direttamente presso gli archivi nel mese di dicembre 2015. In secondo luogo, si riferiscono a documenti presenti nei fondi PHS-28, PU-53 e PU 79 (che rimandano a Paul Henry Spaak e a Pierre Uri) che sono totalmente digitalizzati e reperibili sul sito degli archivi.

Si ringrazia qui la *Foundation Jean Monnet pour l'Europe* per il supporto offerto alla ricerca, tutto il personale degli archivi e il suo direttore Gilles Grin.

CAPITOLO I

MONNET ALLA SCOPERTA DEL MONDO: DI COGNAC, DEL CANADA E DI INEDITE SPAZIALITÀ

«Je crois que tout cela était dû au fait que mon père et ma mère, bien entendu, ont eu une influence sur moi, mais le milieu, l'environnement de Cognac a aussi eu une influence sur moi»¹. Monnet, così come gran parte delle sue biografie, riservano una notevole importanza all'influenza che su di lui ebbe la cittadina francese che ne ospitò i natali con il suo peculiare tessuto sociale. In questo capitolo proveremo a problematizzare almeno in parte questa interpretazione. Non negheremo l'influsso che il sostrato culturale di quella regione della Francia rurale ebbe su di lui. E tuttavia cercheremo di meglio definirne le traiettorie di lettura, concentrandoci da un lato sulle diverse concezioni delle spazialità geografiche e politiche che hanno indotto Monnet a leggere il suo tempo con grammatiche precocemente extrasatali. «Visitare il mondo è un'espressione letteraria che a Cognac non veniva usata. Dicevano che si andava a “visitare i clienti”»², ricorda nelle *mémoires*. Dall'altro lato, vedremo come, al pari di molti altri coetanei della Francia contadina, egli sviluppò fin dall'infanzia una fiducia in tecnica e progresso che ne segnò l'azione futura.

La seconda ipotesi che questo capitolo intende sviluppare è che la formazione di Monnet risulti costruita sui viaggi che lo hanno accompagnato fino alle soglie del primo conflitto mondiale. Il suo processo di crescita intellettuale destruttura i canoni classici dell'educazione scolastica. Egli si forma leggendo in presa diretta il «libro del mondo», e di lì ha origine la sua “razionalità logistica” già discussa nell'introduzione generale. Per dimostrare questa ipotesi il procedimento si compirà in tre passaggi. Il primo vuole innestare il francese all'interno di un insieme di personalità centrali della riflessione politica e filosofica, per le quali la dimensione del viaggiare ha costituito una parte cruciale nello sviluppo del loro pensiero. Dopo una panoramica generale sulle esperienze all'estero di Monnet, vedremo come un viaggio a Londra e (soprattutto) uno in Canada abbiano più di altri inciso sul suo modo di vedere il mondo. Il secondo passaggio intende ricostruire la formazione dello Stato nordamericano, perché emergerà così il ruolo delle infrastrutture (in particolar modo delle

1 Intervista di Alan Watson a Jean e Silvia Monnet, in H. Rieben, C. Camperio-Tixiere, F. Nicod (a cura di), *L'écoute de Jean Monnet*, Losanna, Fondation Jean Monnet pour l'Europe, 2004, p. 252.

2 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, Napoli, Guida, 2007, p. 36.

ferrovie) quale importante vettore d'integrazione politica. Il terzo passaggio, infine, proverà a contestualizzare la presenza di Monnet in Canada e tirerà le fila di quell'esperienza. Spazialità inedite, forza politica delle infrastrutture (ferroviarie), collaborazione laddove c'era competizione e guerra, un territorio modificato per agevolare i flussi di merci (costruito sui flussi di merci): per Monnet quel viaggio assume i crismi della rivelazione. Al contrario, la vecchia Europa con i suoi confini e le sue frontiere sarà precisamente quello che egli percepirà come qualcosa di anacronistico all'alba del XX secolo e della prima fase di globalizzazione.

1.1) DEFINIRE LA *COGNAC'S LESSON*

Un susseguirsi di terrazzamenti, piccoli borghi, pascoli e castelli. Colline dolci, vegetazione ricca e prospera, vigneti regolari a riempire lo sguardo. Dal Massiccio Centrale, il paesaggio della regione del *Poitou-Charentes* (parte centro-occidentale della Francia) sfuma dolcemente verso l'Atlantico. I colori sono tenui, i tratti quelli di un dipinto di Jean-Baptiste Camille Corot. Alla regolarità dei colli rispondono i corsi irregolari dei fiumi. Linee curve di un azzurro leggero solcano il territorio e lo caratterizzano. Tra questi, il *Charente* è di gran lunga il più imponente. Attraversa la regione per tutti i suoi trecentosessanta chilometri di larghezza, e offre scorci di bellezza autentica. Enrico IV di Francia (1553 – 1610) ne parlava come «le plus beau ruisseau de son royaume»³.

Panorama naturale notevole in linea con la qualità architettonica dei borghi, la storia che rappresentano, la memoria che raccontano. Dal ponte romano di Confolens, alla cattedrale romanica di Angoulême; dal porto di La Rochelle dove giungono le avventure dei *Tre Moschettieri* di Dumas, agli sbalorditivi villaggi di Angles-sur-l'Anglin, Coulon o Ars-en-Re. L'intero territorio offre paesaggi meravigliosi, che hanno poco o nulla da invidiare ai più famosi Castelli della Loira che puntellano il confine settentrionale del distretto. Anche dalla prospettiva enogastronomica la regione si difende bene. Circondata da mostri sacri dell'enologia come la stessa Loira, o il Bourdelais (distretto di Bordeaux), il Poitou-Charentes offre vere eccellenze culinarie. Tra queste, a primeggiare inarrivabile è il cognac, il cui nome deriva dal villaggio che il 9 novembre 1888 diede i natali a Jean Omer Marie Gabriel Monnet.

Nella storiografia il nome di Cognac rimanda soprattutto agli inizi del XVI secolo. Il 12 settembre 1494 nel castello della città vide la luce Francesco I di Valois (m. 1547), che si

3 E. (Abbé) Cousin, *Histoire de Cognac, Jarnac, Segonzac*, Bordeaux, Imprimerie G. Gounoilhou, 1882, p. 2.

insediò sul trono di Francia nel 1515. Spinto da una giovane intraprendenza e da una forte volontà d'ampliare i suoi domini, egli si impegnò in numerose campagne d'espansione rivolte soprattutto verso la penisola italiana. La potenza di Carlo V (n. 1500 – m. 1556), tuttavia, rendeva vane le sue velleità e a ogni tentativo di avanzata una forza superiore e contraria lo respingeva bruscamente. Il Sacro Romano Impero sembrava inattaccabile. Esteso su un territorio immenso dove “non tramontava mai il sole”, nessun'altra potenza sembrava poterlo impensierire⁴. Per sovvertire lo stato di cose presenti, Francesco Guicciardini – consigliere di Papa Clemente VII – nel maggio del 1526 contribuì a formare la coalizione denominata proprio “Lega di Cognac”. Francia, Papato, Firenze, Venezia e Milano riunirono i loro eserciti e sfidarono direttamente l'Imperatore. Ma la potenza dell'Asburgo era inarrivabile. Senza battere nemmeno un acuto la Lega morì su se stessa, e l'ambizioso tentativo di limitare Carlo V fu reso del tutto vano dalla successione di «incertezze e debolezze»⁵ che la caratterizzò.

Al di fuori della storia politica, il passato di Cognac e del distretto è indissolubilmente intrecciato al commercio. I Romani per primi sfruttarono le potenzialità del territorio⁶, e nel XII secolo la regione intratteneva già scambi con gran parte degli Stati dell'Europa del Nord (Inghilterra, Scozia, Norvegia e Danimarca in particolare). Grazie a questi commerci «s'était créée dans la masse rurale du bassin charentaise – scrive lo storico locale Robert Delamain – une mentalité propice aux échanges commerciaux, mentalité exceptionnelle à une époque où toute l'économie était ailleurs fermée dans les limites de la seigneurie»⁷. È suggestivo notare come già nel basso medioevo gli abitanti di quell'area fossero pervasi da un sentimento che, guidato dalle traiettorie dei loro commerci, trascendeva le spazialità politiche dell'epoca. Tema quest'ultimo che evidentemente risuonerà spesso nel corso della ricerca.

Un ulteriore impulso al commercio a forte inclinazione esterofila avvenne nel XVII secolo quando fu creato l'*eau-de-vie*: il cognac⁸. Il successo del distillato fu presto molto ampio grazie a due fattori principali. In primo luogo era eccellente. Nelle parole dello stesso Delamain «la plus fine et la meilleure du monde»⁹. In secondo luogo, la fama si diffondeva

4 Per un approfondimento e una contestualizzazione puntuale del regno di Carlo V vedi A. De Benedictis, *Politica, governo e istituzioni nell'Europa moderna*, Bologna, il Mulino, 2001, in particolare pp. 33-70.

5 C. Varotti, *Francesco Guicciardini*, Napoli, Liguori, 2009, p. 70.

6 Cfr. R. Delamain, *Histoire du Cognac*, Parigi, Editions Stock, 1935, p. 8.

7 Ivi, p. 13.

8 A onore del vero, pare che la distillazione del vino fosse una pratica già diffusa nel XVI secolo per creare medicinali. Tuttavia, solo dopo il 1630 si «généralise la distillation». Cfr. R. Delamain, *Histoire du Cognac*, cit., p. 17. È suggestivo peraltro notare che la definizione di “acqua della vita” deriva dalla credenza che il vino avesse nella sua essenza delle sostanze che allungavano la vita: delle vere e proprie caratteristiche magiche che si potevano sintetizzare distillandolo. Cfr. Ivi, p. 23. Da questo punto di vista, sia detto *en passant*, sembra in errore Frederic J. Fransen quando scrive “In the seventeenth century it was accidentally discovered that when distilled they produced excellent brandy”, in Id. *The Supranational Politics of Jean Monnet*, London, Greenwood Press, 2001, p. 17.

9 R. Delamain, *Histoire du Cognac*, cit., p. 41. Essa stessa è nominata anche nell'*Encyclopedie* di Diderot e

rapidamente attraverso i molteplici canali commerciali che si snodavano da quel territorio. A fine XVIII secolo era già diventato un «produit mondial» (diffuso in Europa, Asia, Canada e Stati Uniti), e gran parte della cittadinanza era coinvolta in attività direttamente o indirettamente collegate alla sua realizzazione. Tra questi anche gli avi di Monnet.

Entrambi i nonni erano originari della regione. Quello paterno, Jean, coltivava un piccolo appezzamento terriero nel comune di Cherves, distante pochi chilometri da Cognac. Rimasto vedovo in giovane età, visse fino a 102 anni immobile nel suo paese di meno di duemila abitanti. Suonatore di violino, affabile e lavoratore instancabile, Jean era uomo molto attento alla dimensione culturale. Negli ultimi anni della sua vita, racconta Monnet, «insegnava a leggere alla sua domestica settantenne»¹⁰, e si spese affinché i figli frequentassero buoni collegi e imparassero lingue straniere. Da parte di madre, il nonno Demelle aveva anch'egli umili origini. Bottaio dell'azienda Hennessy¹¹, divenne mastro cantiniere vivendo tutta la sua vita a stretto contatto con la produzione del distillato. Rimase fino alla fine con la moglie nella sua casa in centro a Cognac, luogo che Jean visitava ogni qual volta rientrava nel borgo.

Nella suddivisione dicotomica della società di Cognac che offre Monnet, i nonni appartenevano alla categoria dei «fornitori», dove si inserivano tutti coloro che concorrevano alla creazione del prodotto finito¹². Dall'altro lato dello spettro i commercianti. I primi immobili, radicati nella terra come la vite. I secondi sparsi ovunque a «visitare i clienti»: da New York a Singapore, dalle fredde pianure scandinave a luoghi esotici e tropicali. La sintesi delle due categorie restituiva un campanilismo caratterizzato da una interessata apertura verso il mondo esterno. Dei «cosmopolitan peasant» li definisce l'accademico Frederic J. Fransen¹³.

«Donc les gens de Cognac – rimarca Monnet in un'intervista ad Alan Watson – s'intéressent aux conditions qui existent dans ces différent pays. Je dirais même qu'ils s'y intéressent plus qu'aux conditions qui existent en France, parce que le

d'Alambert. Cfr. *Ibidem*.

10 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 34.

11 L'azienda Hennessy è oggi la più importante produttrice e distributrice di Cognac al mondo. Fondata dall'irlandese Richard Hennessy nel 1765, l'azienda produce circa cinquanta milioni di bottiglie l'anno, il 40% della produzione mondiale. Cfr.:

<http://www.hennessy.com/int-eu>;

<http://www.myluxury.it/articolo/whiskey-piu-famosi-al-mondo-i-marchi-imperdibili-foto/60353/>.

12 Scrive Monnet: «La società di Cognac era divisa in due categorie ben distinte: i commercianti e gli altri, cioè, praticamente, i fornitori. È nota la storia di Boucher, il vetraio di Cognac che ha inventato la fabbricazione delle bottiglie a stampo [...]. Nonostante avesse letteralmente rivoluzionato l'industria del vetro e il commercio delle acquaviti, per la società locale egli rimaneva sempre nella categoria dei fornitori». Id., *Cittadino d'Europa*, cit., p. 33.

13 F. J. Fransen, *The Supranational Politics of Jean Monnet*, cit. p.6.

commerce est plus sensible à ce qui se passe à Winnipeg, au Canada, qu'à Bordeaux ou en France. Donc le gens sont tout naturellement tournés vers l'extérieur. C'est naturel»¹⁴.

Alla sua tavola, racconta Monnet, «si parlava delle questioni mondiali come altri parlano degli affari comunali»¹⁵. La tensione interno/esterno, dentro/fuori, sfumava in un «provincialismo internazionalista», che è in fondo uno dei tratti che vengono attribuiti a Monnet anche da alcuni dei suoi collaboratori più stretti¹⁶. Di nuovo, leggendo le sue parole è evidente la volontà di sottolineare un precoce “sguardo globale” di cui egli richiama il carattere in qualche modo innato, attribuito alla peculiare storia legata a commercio e mare (approfondiremo nel proseguo della ricerca cosa intendiamo con questo) che ha segnato la popolazione di quell'area. Uno sguardo intriso di forme spaziali dissonanti rispetto allo *Zeitgeist* che informava l'epoca, ma fertile nella mente di Monnet.

In effetti, internazionalità e internazionalismo sono tratti della società *Cognaçais* su cui egli insiste molto. «La maggior parte delle grandi famiglie della città [...] erano di origine straniera»¹⁷, scrive il *nostro*. Scozzesi, svedesi o irlandesi da secoli vivevano in quelle terre, e lungo vicoli e viali si poteva parlare con commercianti provenienti da ogni angolo dell'orbe terraqueo. Un mondo a parte rispetto al resto del Paese, plasmato sulle necessità del mercato del cognac. Lì, nessun confine, limite o frontiera che impedisse il libero flusso del mercato aveva senso per gli abitanti: «Cognac had adopted free trade a long time before France»¹⁸, scrive Françoise Fontaine, collaboratore di Monnet. E non è certo un caso che una via della città porti da più di un secolo – unica nel Paese – il nome di Richard Cobden, «apostolo del libero scambio» di cui lo stesso Monnet parla fieramente nelle sue memorie.

Una «città aperta al mondo», che incorporava il rifiuto per ogni tipo di spazialità nazionalista chiusa, nonostante il profondo sentimento di revanscismo nei confronti dei tedeschi che aleggiava sulla Francia di allora. È lui stesso a marcare il legame:

14 Intervista di Alan Watson a Jean e Silvia Monnet, 15-16 novembre e 2-3 dicembre 1971, in H. Rieben, C. Camperio-Tixiere, F. Nicod (a cura di), *A l'écoute de Jean Monnet*, cit., p. 250. Monnet prosegue riportando l'esempio di «Monsieur Barrault», un contadino che ogni volta che lo incontrava gli chiedeva come andavano gli affari del mondo. Questo stesso esempio è riportato anche in *Cittadino d'Europa*, cit., p. 43.

15 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 37.

16 A definire Monnet un «provincial internationaliste» fu Georges Berthoin, capo di gabinetto di Monnet quando quest'ultimo era alla guida dell'Alta Autorità della CECA. Cfr. E. Roussel, *Jean Monnet*, Fayard, Parigi, 1996, p. 34.

17 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 37.

18 F. Fontaine, “Forward with Jean Monnet”, in *Jean Monnet: The Path to European Unity*, a cura di D. Brinkley e C. Hackett, New York, St. Martin Press, 2001, p. 34.

«Gli abitanti di Cognac – scrive – non erano nazionalisti neppure in un'epoca in cui la Francia lo era. Senza dubbio c'erano già lì le condizioni che un giorno mi fecero fare spontaneamente quanto mi parve necessario per mettere al lavoro, assieme, uomini divisi da ostacoli artificiali»¹⁹.

Analizzeremo più avanti alcune asserzioni stonate contenute in questa citazione. Per ora manteniamo la concentrazione su quanto circondò Monnet nel corso della sua infanzia e prima adolescenza. Tre categorie vanno in particolare affrontate che, sebbene non siano certo i cardini attorno a cui si costruirà questa ricerca, cionondimeno rappresentano altrettanti tasselli utili a ricostruire il processo da cui prese forma quella che già nell'introduzione abbiamo definito come “razionalità logistica”.

Il primo approfondimento va riservato al momento storico in cui crebbe Monnet. Seguendo categorie storiografiche affermate, la nascita nel 1888 colloca l'europaista in piena *Belle Époque*. Nella società era diffuso il sentimento sciovinista ma, allo stesso tempo, altrettanto profondi erano i cambiamenti che occorreano tutto attorno. Da un lato, certamente vanno annoverati tra questi «rivoluzione tecnica e industriale, urbanizzazione, suffragio universale maschile e avvento della Repubblica»²⁰: trasformazioni importanti che caratterizzano gli anni dal 1871 al 1914 e che contribuirono a una svolta per il Paese transalpino. Numerose riforme vennero portate a termine, specie nel campo scolastico ed economico. La società viveva una decisa dinamica di secolarizzazione e da molti narratori, pensatori, intellettuali e filosofi era celebrata la fede nel progresso e nella scienza. Le «grandi capacità dell'intelletto umano» erano esaltate: «i personaggi cui andavano le preferenze degli scrittori – scrive lo storico Georges Duby nell'opera da lui curata di storia francese – erano uomini impegnati in pieno nella trasformazione del pianeta, cioè ingegneri, scienziati, esploratori»²¹. Ai giovani francesi veniva così proposto un universo «“progressista” e liberale», decantato dall'avvolgente narrazione di autori del calibro di Jules Verne. E tutto questo era accompagnato da una diffusione capillare delle infrastrutture di trasporto (strade e ferrovie) e da sviluppi tecnici e scientifici senza precedenti, esaltati dal padre del positivismo Auguste Comte (1798 – 1857) nel famoso *Corso di filosofia positiva* pubblicato nel 1830.

Dall'altro lato vanno menzionati gli sviluppi del movimento operaio e socialista dopo la Comune di Parigi del 1871. Quest'ultima, «certamente uno degli episodi più importanti

19 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 42.

20 G. Duby (a cura di), *Storia della Francia, dal 1852 ai giorni nostri*, Milano, Bompiani, 1987, p. 1033.

21 Ivi, p. 1041.

della storia francese»²² seguendo le parole di storici quali Dominique Barjot, Jean-Pierre Chaline e André Encravé, durò poco meno di due mesi ma fu un episodio gravido di conseguenze. La repressione dei comunardi nella “settimana di sangue” (21-28 maggio) promossa dal governo di Adolphe Thiers, permise l'avvio definitivo della Terza Repubblica che accompagnò la Francia fino alla seconda guerra mondiale. Ma con quella «spietata repressione»²³ non venne cancellato né l'ideale che portò alla *Commune*, né venne oscurato «l'apparire, nello spazio della capacità politica e di governo, dell'essere-operaio»²⁴. Sebbene gli sviluppi dei movimenti operai e socialisti furono piuttosto lenti, fu proprio in concomitanza con i primi anni di vita di Monnet che assunsero rinnovato slancio. «Gli anni 1890 [...] vedono dunque lo sviluppo del socialismo» scrivono Barjot-Chaline-Encravé, che diede forma «in primo luogo [a] un partito di operai dell'industria»²⁵. Sotto la spinta di George Sorel, principale teorico del sindacalismo rivoluzionario, le formazioni operaie sindacali rivendicano un'importanza crescente, ed è nel 1895 che nacque la *Confédération générale du travail* che «fa leva sullo sciopero generale per compiere la rivoluzione»²⁶. Fu questo, esposto per sommi capi utili a dare una semplice inquadratura generale, il periodo storico in cui crebbe Monnet.

I tratti propri dell'epoca racchiusi in questa tensione erano filtrati a Cognac dalle peculiarità del contesto locale entrò cui egli trascorse il primo periodo di vita, segnato più dalla vicinanza alle ragioni del progresso scientifico che non da afflitti rivoluzionari. Sono questi gli aspetti che tendono a enfatizzare maggiormente gli studiosi che si sono occupati di lui, e in fondo le ragioni di questa parzialità sembrano giustificate. Capire la «Cognac's Lesson»²⁷, infatti, è utile non soltanto perché emergono alcune caratteristiche a cui rimandano le sue azioni degli anni successivi. Collegare certe peculiarità del modo di agire di Monnet al luogo dove trascorse infanzia e prima adolescenza, evidenzia anche l'unicità della sua figura. In questo senso, si esprime ad esempio lo studioso norvegese Trygve Ugland, secondo cui «Monnet's early life is interesting in itself as an independent object of inquiry»²⁸. Per capire a pieno il pensiero e l'azione di Jean Monnet, dobbiamo partire proprio dal contesto in cui crebbe. Da qui il prossimo passo diventa automatico: indagare l'ambiente a lui più vicino, quello della famiglia, che rappresenta il secondo approfondimento dei tre anticipati sopra.

22 D. Barjot, J-P. Chalin, A. Encravé, *Storia della Francia nell'Ottocento*, Bologna, il Mulino, 2003, p. 347.

23 Ivi, p. 350.

24 A. Badiou, *La comune di Parigi. Una dichiarazione politica sulla politica*, Napoli, Cronopio, 2004, p. 43.

25 D. Barjot, J-P. Chalin, A. Encravé, *Storia della Francia nell'Ottocento*, cit., 381.

26 Ivi, p. 449.

27 F. J. Franssen, *The Supranational Politics of Jean Monnet*, cit. p.7.

28 T. Ugland, *Jean Monnet and Canada. Early travel and the idea of European Unity*, Toronto, University of Toronto Press, 2011, p. 13.

Le donne anzitutto. Maria Demelle (1869 - 1956) era il nome della madre. Fu la persona più presente durante la sua infanzia. Dalle descrizioni dello stesso Monnet e dei suoi biografi, emerge la figura composta di uno spirito inquadrato nel solco della tradizione: «elle était conservatrice, elle n'aimait pas les nouvelles idées»²⁹, dice di lei Monnet. La cura della casa e delle faccende domestiche rappresentavano il suo mondo. Il marito commerciante era spesso assente, in viaggio per lavoro. Lei, sola, si prendeva cura dei figli che ben presto divennero quattro. Jean era il primogenito. Poi, nell'ordine, Gaston, Henriette e Marie-Luise, l'ultima, nata nel 1902. Devota cattolica, Maria aveva un carattere pragmatico, schivo e riservato, tutti tratti che trasmise anche ai figli. Più che al padre, a lei va attribuita la forgiatura del carattere di Monnet. Il loro legame era molto forte, e la fiducia che ella riponeva in lui era incontrastata. «Elle était très fière de lui, très très très fière – racconta di lei la moglie di Monnet –. Elle pensait qu'il pouvait arriver à tout ce qu'il voulait et elle était sûre que ce qu'il faisait était juste, ça elle en était sûre»³⁰.

Oltre alla madre, l'infanzia di Monnet fu circondata da molte altre donne (zie, cugine, sorelle) tutte contraddistinte da un carattere timido, ma nondimeno deciso e determinato. L'esempio forse più significativo in tal senso è rappresentato dalla sorella Marie-Luise. Ella non solo fu la prima uditrice laica ammessa al Concilio Vaticano II in quanto fondatrice del Movimento Internazionale d'Apostolato dei Ceti Sociali Indipendenti (Miamsi)³¹. Assunse anche un ruolo di forte influenza all'interno della Chiesa cattolica, tanto che Eric Roussel – autore di una lunga biografia di Monnet – scrive: Marie-Luise «manœuvrant les cardinaux avec la mémé *maestria* que son frère les ambassadeurs!»³².

Sia detto ora *en passant*, che la presenza forte e purtuttavia discreta di figure femminili nella vita di Monnet non fu soltanto un tratto della sua infanzia. Fu piuttosto una costante importante. Sono noti, ad esempio, il rispetto e la sincera considerazione con cui anche nei momenti più critici egli interpellasse la moglie, la pittrice italiana Silvia de Bondini: «you saw them together at every decisive moment»³³ conferma Fontaine. Secondo François Duchêne (altro biografo di Monnet già richiamato), l'opinione di Silvia «mattered more to him than that of anyone else»³⁴. Allo stesso modo, Georges Berthoin ne rimarca l'importanza: «je considère

29 Intervista di Alan Watson a Jean e Silvia Monnet, cit., p. 245.

30 Ivi, p. 247.

31 <http://www.laici.va/content/laici/it/sezioni/donna/notizie/le-uditrici-al-concilio-vaticano-ii.html>

32 E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 32.

33 F. Fontaine, “Forward with Jean Monnet”, cit., p. 36.

34 F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., p. 56. François Duchêne aveva relazioni personali e di lavoro dirette con Monnet. È descritto come il «most qualified» per scrivere una biografia dell'europeista, e il suo testo è in effetti considerato come la “bibbia” per chi vuole analizzare l'opera e il metodo di Monnet. Cfr. su questo la descrizione che ne dà il sito degli Archivi Storici dell'Unione Europea, in particolare: <http://archives.eui.eu/en/fonds/155387?item=JMDS>.

qu'on ne comprendrait pas Monnet si on oubliait Silvia»³⁵. Di diciannove anni più giovane di lui, anch'ella divenne una fervente cattolica dopo il matrimonio ortodosso contratto a Mosca il 13 novembre 1934. La sua figura rimane a tutt'oggi piuttosto oscura alla storiografia, che non le ha forse riservato lo spazio che avrebbe meritato.

In ogni caso, la sua influenza è confermata da Monnet stesso e da vari altri personaggi a lui vicini. Con lei egli aveva delle discussioni «toujours fructueuses»³⁶, e non di rado risulta a fianco di Jean anche a cavallo di momenti molto critici. Il 17 giugno 1940, in piena seconda guerra mondiale, Silvia appare accanto a Monnet in una cena con Charles De Gaulle, il «*Brigadiere Spears*»³⁷ e René Pleven³⁸, avvenuta proprio il giorno prima dell'appello di De Gaulle all'esercito francese dove contestava la resa del governo di Philippe Pétain e incitava a continuare la battaglia contro l'invasore nazista. Allo stesso modo, durante la permanenza di Monnet in Algeria di cui parleremo più avanti, a Silvia egli scriveva molte lettere affrontando anche tematiche piuttosto delicate. Di lei parla la giornalista francese, sua amica, Françoise Giroud dicendo: «même si elle n'exerça jamais un rôle politique direct, il est certain que son jugement était capital pour Jena Monnet»³⁹. E, infine, anche il politico francese e più volte ministro Luise Joxe la definiva la «premier de ses [di Monnet] confidents»⁴⁰. Una presenza costante dunque, mai ingombrante e comunque sia interpellata in modo assiduo.

Caratterialmente complementare alla madre era il padre Jean-Gabriel Monnet (1856 – 1939). Creativo, intraprendente, tenace e con uno spiccato spirito d'iniziativa, egli è significativamente considerato da Fontaine un moderno Don Chisciotte, la cui azione era spesso calmierata dalla pacatezza di Maria nelle veci di una cervantesca Sancho Panza. Piccolo produttore di cognac, Jean-Gabriel lottò tutta la vita in un mondo di giganti. Grandi

35 Intervista di Anne Dulphy e Christine Manigand a Georges Berthoin, *Histoire@Politique. Politique, culture, société*, N°10, gennaio-aprile 2010, p. 15.

Disponibile all'indirizzo:

http://www.histoire-politique.fr/documents/10/portraits/pdf/HP10_Portraitsettemoignages_pdf_280110.pdf

36 Intervista di Alan Watson a Jean e Silvia Monnet, cit., p. 240.

37 Lettera di Monnet a Charles De Gaulle, Londra, 24 giugno 1940, FJME, AME 9/1/2. Trattasi di Edward Spears, ufficiale dell'esercito britannico divenuto in seguito generale.

La cena è particolarmente importante proprio perché si colloca in un momento drammatico del Secondo conflitto. È significativo far notare come Monnet ricordi in modo corretto i partecipanti alla cena nell'intervista ad Alan Watson (p. 293). Al contrario, sia lui stesso nelle *Memoires* (p. 19) sia Eric Roussel (p. 243) parlano del tenente Geoffroy de Courcel (1912 – 1992) come quinto partecipante. Roussel richiama come fonte addirittura un'intervista diretta da lui effettuata proprio a de Courcel, avvenuta a Parigi il 29 gennaio 1992. (p. 944, nota 41). La prossimità della lettera che qui si utilizza come fonte inedita, fa evidentemente propendere per considerare quella come la più attendibile.

38 Due volte Presidente del Consiglio francese (luglio 1950 – marzo 1951; agosto 1951 – gennaio 1952), varie volte Ministro; stretto collaboratore di Monnet per lungo tempo antecedente la Seconda guerra mondiale (vedi prologo). Sui componenti partecipanti alla cena, cfr. Intervista di Alan Watson a Jean e Silvia Monnet, cit., p. 293-294.

39 Testimonianza inserita in E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 135.

40 Cfr. *Ibid.*

marchi come Hennessy e Martell dominavano il mercato e fagocitavano gran parte delle realtà minori. La *maison Pellisson* dove lavorava scampò all'accorpamento⁴¹, ma la libertà di movimento rimaneva decisamente limitata.

Fu proprio nel tentativo di intaccare questo sostanziale duopolio che, nel 1838, un produttore indipendente, Antoine de Salignac, raggruppò alcune centinaia di viticoltori e fondò la *Société des propriétaires vinicoles de Cognac* (SPVC). Retta per sessant'anni dai discendenti dello stesso fondatore, la società attraversò una grave crisi negli anni Ottanta dell'800. La *fillossera della vite* – patologia ormai estinta – non diede scampo a molte piante e la moria fu generalizzata con gravi danni ai raccolti. Così, nel 1897 gli “azionisti” (i piccoli produttori di Cognac) scelsero proprio Jean-Gabriel Monnet come nuovo presidente: «J.G. Monnet challenged the Salignac heirs' control and took over the vine-growers' association by one vote»⁴². Egli mise a servizio della compagnia tutta la sua «imagination» e il suo «esprit inventif mais prudent» che, nonostante le difficoltà, riportò la SPVC sul «chemin de l'expansion»⁴³.

La nuova posizione del padre fece fare un balzo in avanti alla famiglia quanto a reddito e responsabilità: «[Jean] Monnet – suggerisce Duchêne – was more squire than peasant»⁴⁴. Le nuove bottiglie di cognac avevano sull'etichetta il nome di “J.G. Monnet” accanto alla sigla “SPVC”, e la visibilità crebbe di conseguenza. Destino segnato per i figli quello di prendere il posto del padre: «mio fratello minore ed io [...] non avevamo scelta»⁴⁵, scrive Monnet. Seguire le orme, ereditarne il lavoro e portare avanti l'azienda.

«E se mi avessero annunciato che la vita mi avrebbe indotto un giorno a lasciare Cognac – parole di Monnet – mi sarei molto meravigliato [...]. Per questo motivo non ricordo di aver sognato grandi imprese e, forse proprio nell'età in cui si scoprono le vocazioni, capii che è inutile dire: “Voglio fare questo o quest'altro”. Le cose si svolgono in un'altra maniera [...] sono le circostanze a determinare il momento, e a suggerirmi o a offrirmi i mezzi»⁴⁶.

Certamente, l'apparente predestinazione che emerge da queste parole va tarata, e i ruoli svolti

41 Per la storia della *maison Pellisson* e altre, cfr. C. Genet, *La Belle Epoque au pays du Cognac*, Gemozac, La Caillerie, 1982.

42 F. J. Franssen, *The Supranational Politics of Jean Monnet*, cit. p. 9.

43 E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 28.

44 F. Duchêne, *The first Statesman of Interdependence*, cit. p. 28.

45 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 39.

46 *Ibid.*

durante la prima e la seconda guerra mondiale lo dimostrano. Note scritte da lui stesso nel suo diario quali «les circonstances ont fait que JM s'est trouvé mêlé à des grands événements»⁴⁷, vanno bonificate da un'umiltà ostentata. Ma (sia detto in una parentesi rispetto ai crismi della ricerca storica) dal punto di vista biografico, una concatenazione causale che lo vedono spesso al centro della scena è in effetti piuttosto sorprendente.

L'ultimo spicchio di mondo da chiarire in merito alla prima parte della vita di Monnet, è quello che coinvolge più specificamente la politica. Nella società francese di fine Ottocento essa era questione di genere. I maschi della famiglia se ne occupavano, e non di rado – specie nei contesti non urbani – una o l'altra preferenza si ereditava quasi come fosse un qualsiasi altro bene materiale. Quale prospettiva politica è dunque attribuibile al padre dell'europaista? Seguendo le principali ricostruzioni storiche, emerge come Jean-Gabriel fosse una figura tipica della Terza Repubblica. Nata dalla sconfitta di Sedan e della Comune parigina, nella Terza Repubblica «l'ordre et le mouvement sont représentés à parte égale»⁴⁸. Lo scacchiere politico era in pieno fermento, e Jean-Gabriel abbracciava la neonata inclinazione radicale, molto forte soprattutto nelle zone rurali del Paese fin dagli anni Settanta dell'Ottocento. Anticlericale, antimonarchico e favorevole all'instaurazione piena della Repubblica, il gruppo radicale affronterà un percorso politico piuttosto travagliato, e vedrà al suo interno nascere fazioni diverse. È verosimile sostenere che Jean-Gabriel Monnet appoggiasse le idee di Léon Gambetta, strenuo difensore della proprietà privata ma, allo stesso tempo, con una forte fiducia nello Stato e nella pianificazione centralizzata sia nel campo economico sia sociale. Al netto delle divisioni interne, il “Partito repubblicano e radical-socialista” (nome adottato dal 1901) si rispecchiava nella «filosofia dell'Illuminismo e nei principi del 1789»⁴⁹, e rappresentava una posizione di mediazione nello spettro politico francese. Una primordiale “terza via”, insomma, sintesi di un'ideologia di compromesso il cui metodo (ma forse anche il merito) influenzerà il lavoro di Jean Monnet durante tutto il corso della sua vita.

Con quest'ultimo aspetto biografico concludiamo il paragrafo. Dando conto degli aspetti che hanno circondato i primi anni di vita di Monnet, abbiamo qui cercato di tratteggiare alcune caratteristiche del tessuto sociale di Cognac che, in ultima analisi, per molti tratti corrisponde a quello più generale della società rurale francese a cavallo tra XIX e XX secolo. Anche lì dunque, piuttosto che gli echi socialisti che si sviluppavano soprattutto a Parigi e in altre zone più urbanizzate, prevalevano ideali di stampo conservatore (come quelli

47 H. Rieben, C. Camperio-Tixiere, F. Nicod (a cura di), *A l'écoute de Jean Monnet*, cit., p. 67. Nelle note personali, Monnet parla di sé in terza persona.

48 E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 30.

49 D. Barjot, J-P. Chalin, A. Encrevé, *Storia della Francia nell'Ottocento*, cit., p. 399.

della madre di Monnet) benché positivisti, che veicolavano una forte fiducia nel progresso tecnico e scientifico. Ciò che contraddistingue in particolar modo la regione del Poitou-Charentes era piuttosto una spiccata attenzione al commercio e agli affari internazionali: sono questi aspetti che hanno fatto parlare molti biografi di Monnet di una «Cognac's Lesson». Se ciò in parte può essere accettato, dall'altro lato il collegamento risulta, come vedremo, finanche troppo banale. Certo, un circondario profondamente liberale che rifuggiva dallo spirito sciovinista che aleggiava sulla Francia dell'epoca, resero Cognac «quelque chose d'assez exceptionnel»⁵⁰ come ebbe a dire Monnet. E tuttavia, quanto va forse più puntualmente considerato è l'influenza che subito giocarono sulla sua *forma mentis* spazialità che non necessariamente erano limitate dai confini statali, ma che assecondavano piuttosto la necessità di particolari traiettorie commerciali. Insomma, fiducia nel progresso tecnologico reso tangibile dal diffondersi capillare di infrastrutture (le ferrovie su tutte) e tendenza a pensare le spazialità politiche in linea con le esigenze commerciali piuttosto che con le tradizioni nazionali. Tecnica e spazi inediti hanno segnato Monnet fin dall'infanzia.

1.2) MONNET E IL «LIBRO DEL MONDO»

«Le troppe letture servono solo a creare dei presuntuosi ignoranti».

J.J. Rousseau, *Emilio, o dell'educazione*, Roma, Armando Editore, 1981, p. 676.

In apertura del capitolo intitolato «Dei viaggi», libro quinto dell'*Emilio*, Jean-Jacques Rousseau si schiera esplicitamente contro l'esclusività della scuola e dell'istruzione classica quali uniche vie verso l'apprendimento. Sedentarietà, immobilismo e vita spesa puramente sui testi formavano personalità colte, ma non necessariamente pronte a cogliere il mondo che le circondava. Anzi, secondo il filosofo ginevrino, l'eccessivo tempo speso sui libri aveva effetti fortemente negativi perché induceva a «dimenticare il libro del mondo»⁵¹. Rischio reale per molti studiosi di ogni epoca. Non certo un rischio che correva Monnet.

A sedici anni egli abbandonò la scuola e da Cognac partì per un soggiorno a Londra. L'obiettivo era anzitutto quello di imparare l'inglese, la lingua «dei compratori», utile a

50 Intervista di Alan Watson a Jean e Silvia Monnet, cit., p. 249.

51 J. J. Rousseau, *Emilio*, cit., p. 676.

vendere il cognac all'estero: «For the most part, clients lived in the same latitude. The language was English»⁵² ricorda Fontaine. In secondo luogo, scopo di Monnet era di apprendere direttamente abitudini e «modo di fare» di quel popolo, e di «osservare le tradizioni degli ambienti commerciali britannici»⁵³. Dopo un'infanzia trascorsa a Cognac, nel 1904 diede letteralmente una svolta al suo percorso formativo iniziando a viaggiare. Del resto: «perché avrei dovuto percorrere la strada più lunga del diritto – si chiede Monnet – [...], quando potevo facilmente entrare alla scuola della vita e visitare il mondo?»⁵⁴. Rousseau non avrebbe avuto obiezioni.

La dimensione del viaggiare, «il desiderio di rottura, di fuga dal luogo che abitualmente ci definisce»⁵⁵, è parte strutturante dell'*ethos* umano. In una accezione consapevolmente esagerata potremmo dire che da Ulisse al turismo globale il viaggio ha proprio nella ricerca il suo minimo comune denominatore. Perfino le vacanze nel villaggio turistico tra «le capanne di paglia di Djerba» rispondono, secondo Michel Foucault, a un'esigenza di «nudità primitiva». «Eterotopie di eternità» al contrario, con lo scopo di cancellare il tempo «ritornando alla nudità e all'innocenza del peccato originale»⁵⁶. Ricerca soprattutto interiore, dunque, come del resto fu per Ulisse che «alla fine del suo viaggio che lo aveva portato dall'altro capo del mondo conosciuto a quell'epoca, è ripartito [...]. Alla ricerca di sé stesso»⁵⁷, ricorda Marc Augé in un articolo recente. Entro questa polarità si installa e talvolta si sovrappone ai termini della ricerca la dimensione più propria del percorso formativo. Dopo alcuni passaggi in cui verrà evidenziato il legame diretto che intercorre tra viaggio e pensiero (e una breve digressione utile a innestare nella sezione un respiro che si riversa entro i termini di spazialità e logistica), ciò che si cercherà di capire in questa parte sarà il ruolo che ha giocato questa dimensione dell'apprendimento nella formazione del pensiero politico di Jean Monnet.

Gli esempi di pensatori le cui teorie sono direttamente legate a esperienze vissute lontano dal luogo di vita abituale non mancano. Prendendo a prestito le parole del filosofo americano Sheldon Wolin – a cui si farà corposo riferimento tra poco: «political theorists have always been great journeyers»⁵⁸. Alcuni di questi percorsi sono descritti nella interessante

52 F. Fontaine, “Forward with Jean Monnet”, in D. Brinkley, C. Hackett (a cura di), *Jean Monnet: the Path to European Unity*, cit., p. 5.

53 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 40.

54 Ivi, p. 36.

55 M. Augé, *Noi come Ulisse viaggiatori senza ritorno*, «la Repubblica», 26/06/2015, p. 37.

56 M. Foucault, *Utopie Eterotopie*, A. Moscati (a cura di), Napoli, Cronopio, 2004, p. 22.

57 M. Augé, *Noi come Ulisse viaggiatori senza ritorno*, cit., p. 37.

58 S. Wolin, *Tocqueville between two worlds: the making of a political and theoretical life*, Princeton, Princeton University Press, 2001, p. 34.

raccolta curata da Maria Bettetini e Stefano Poggi intitolata *I viaggi dei filosofi*. Una miniera di informazioni dove si propongono «i diversi volti che il viaggio può assumere o ha assunto nelle diverse epoche storiche, illustrando quanto esso sia stato fondamentale nella creazione di pensiero filosofico»⁵⁹.

Nel testo, anzitutto, scopriamo come quello tra viaggio e pensiero sia un binomio dalle radici antiche. Lo stesso uso del verbo greco “filosofare” è collegato alla decennale peregrinazione che l'ateniese Solone fece tra Lidia ed Egitto per “amore del sapere”, per apprendere costumi, istituzioni e riti di altri popoli. Da Platone e le sue lunghe permanenze a Siracusa, ad Aristotele e al suo soggiorno ad Atene – dove trasse ispirazione definitiva per comporre la *Politica* –, già nella storia antica si rileva l'importanza dell'esperienza lontano dalle mura domestiche che affianca e completa lo studio dei testi.

Con il trascorrere dei secoli il legame intimo tra viaggio e pensiero non cambia. Dal tardo Impero Romano⁶⁰ a tutto il Medioevo è l'ambito spirituale a esserne maggiormente coinvolto. Viaggi verso l'ascetismo o pellegrinaggi redentori si diffondono sul territorio europeo. E anche nel mondo islamico il percorso da Medina alla Mecca fatto dal profeta Maometto nel 632, diventerà simbolo e tradizione per milioni di fedeli nella storia. Ancora in ambito sacro, vediamo come fu un viaggio nel cuore della capitale dell'Impero d'Occidente – Milano – a portare Agostino d'Ippona (354 – 430 d.C.) all'apostasia e all'abbandono della fede manichea per abbracciare a pieno quella Cattolica⁶¹. E lo stesso Tommaso d'Aquino (1225 – 1274) aderì all'ideale domenicano soltanto dopo un soggiorno a Napoli, dove farà la conoscenza di due frati dell'ordine che lo persuasero profondamente⁶².

Oltre il Medioevo, il viaggio assurse a simbolo dell'età Moderna. Esso divenne esperienza cruciale per un crescente numero di intellettuali, ma soprattutto i “nuovi mondi” modificarono sostanzialmente un sistema di pensiero dato da secoli. Modelli mentali precostituiti si incrinarono fino a spezzarsi, messi in discussione da avanguardie sempre più folte che riportavano racconti straordinari di «spazi, genti e tempi tutti diversi»⁶³. Da un lato, ciò concorse alla costruzione di una “nuova” identità europea. Dall'altro, però, questa presunta collocazione temporale futura, unita a una tangibile superiorità tecnica, giustificò

59 L. Gilli, *Il viaggio e il pensiero filosofico*, Itinera, n. 4, 2012, p. 333.

60 Con questa categoria si intende genericamente il periodo compreso dalla presa del potere di Diocleziano nel 284 d. C. alla caduta dell'Impero Romano d'Occidente nel 476.

61 Cfr. M. Bettetini, *Tunisi – Brianza – Tunisi. Agostino d'Ippona*, in M. Bettetini, S. Poggi, *I viaggi dei filosofi*, Milano, Cortina Editore, 2010, pp. 23 – 38.

62 Cfr. P. Porro, “Tra Napoli e la rive gauche. Tommaso d'Aquino”, in M. Bettetini, S. Poggi, *I viaggi dei filosofi*, cit., pp. 57-71.

63 G. Pagano, *Introduzione*, in Id. *Altrove: viaggi nel diverso, viaggi nella storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2003, p. XI.

atteggiamenti prepotenti e riprovevoli. Dall'Africa, milioni di persone vennero estirpate per rispondere alle sempre più imponenti esigenze di manodopera provenienti da oltreoceano, in un “viaggio” imposto e senza ritorno. E nello stesso suolo americano, i nativi vennero trattati alla stregua di bestie feroci da scacciare in un territorio che, come scrive il più famoso viaggiatore di quelle terre Alexis de Tocqueville, «occupavano senza possederlo»⁶⁴.

Schiavitù e nativi ci portano alla breve digressione annunciata, necessaria a introdurre due collegamenti che per ora affronteremo soltanto superficialmente, ma che è bene profilare subito. Anzitutto, va notato come una categoria sempre più folta di intellettuali e studiosi – come richiamato nell'introduzione generale – si collochi tra coloro i quali leggono il primo grande impianto logistico proprio nel processo di deportazione dalle coste africane alle piantagioni statunitensi tra il XVI e XVII secolo. Il trasferimento coatto di milioni e milioni di persone imbarcate sulle navi transoceaniche come fossero normali merci richiese una programmazione logistica rilevante e durevole. In secondo luogo, il genocidio nativo (di cui si parlerà molto tra poco) può essere letto da molteplici angolazioni. Con i canoni propri di questo elaborato, vediamo come sia un'antitetica interpretazione dello spazio a divergere nel rapporto tra nativi ed europei. Introducendo un pensatore la cui opera attraversa tutto il testo, il filosofo e urbanista francese Henri Lefebvre, emerge come la differenza possa essere letta in termini di dominazione e appropriazione. «Inizialmente ci fu appropriazione senza dominazione: la capanna, l'igloo, la casa contadina ecc.» scrive Lefebvre. Con i coloni europei però il rapporto con lo spazio cambia: «la dominazione si accresce con l'uso delle armi, della guerra, dello Stato e del potere politico»⁶⁵. Con essi, come vedremo a breve, cambiò il modo di produzione e dunque si modificò anche lo spazio proprio perché «se ogni modo di produzione ha, per ipotesi, il suo spazio appropriato, durante la transizione si produce un nuovo spazio»⁶⁶.

Tornando più propriamente al rapporto tra viaggio e pensiero, abbiamo visto come lo scontro, ma anche l'incontro degli europei con i popoli «altri» contribuì a forgiare un sistema di pensiero «nuovo e assai più complesso»⁶⁷ anche sul Vecchio Continente, frutto di tensioni creative che portarono alla nascita di un nuovo soggetto da studiare e analizzare. Tra i più attenti a questo tema è d'obbligo citare nuovamente Jean-Jacques Rousseau. Evidentemente richiamare figure così centrali nella storia del pensiero politico potrebbe portare a compiere torsioni che farebbero deragliare la linearità del discorso. Per evitare questo inconveniente

64 A. de Tocqueville, *La democrazia in America*, Milano, BUR, 2011, p. 39.

65 H. Lefebvre, *La produzione dello spazio*, Milano, Moizzi editore, 1976, p. 170.

66 Ivi, p. 66.

67 G. Pagano, *Introduzione*, cit., p. XI.

diciamo subito che in questa ricerca quanto importa del filosofo svizzero non è tanto il pensiero ma il metodo. E dunque, al di là dei temi trattati nel *Discorso sull'origine della disuguaglianza tra gli uomini* (1750) o nel *Contratto sociale* (1762), è su uno spunto de *L'Emilio* (1762) che focalizzeremo qui l'attenzione. Per l'«eterno viaggiatore» affetto da «dromomania» secondo alcuni⁶⁸, la «natura umana» fu campo d'indagine che riuscì a cogliere soltanto grazie al confronto con persone di ogni luogo e di ogni classe incontrate durante i suoi numerosi soggiorni lontano da casa. Un autentico «cosmopolita sociale», che grazie a questo particolare percorso educativo sposò la «radicale ispirazione democratica»⁶⁹ che ne contrassegna le opere.

La produzione rousseauiana fu pertanto decisamente influenzata dalla sua formazione errante e costellata dalla pratica dei mestieri più umili, tanto che il filosofo si spese esplicitamente contro la «cultura libresca» quale fulcro del processo educativo. Nel capitolo dell'*Emilio* da cui è tratta la citazione in epigrafe, infatti, il precettore consiglia al suo giovane allievo di abbandonare sedentarietà e *vita contemplativa*. È il mondo esterno, in ultima analisi, il “libro” più importante da studiare, capire e osservare, e per farlo l'unico modo è quello di viaggiare. Non ovviamente per il semplice gusto di farlo, che equivarrebbe a «errare qua e là a guisa di vagabondi»⁷⁰. Piuttosto, viaggiare con lo scopo di istruirsi e di ricercare il luogo dove la forma di governo offra maggiori garanzie di vita serena. Di conseguenza, egli consiglia a Emilio di evitare i grandi centri e scoprire piuttosto le «province remote». Capitali e città troppo popolate, secondo Rousseau, si assomigliano tutte, «rimescolano» le genti e «confondono» gli usi e i costumi. Al contrario, è in provincia «che il popolo si caratterizza e si mostra qual è nella sua vera essenza; è qui che i buoni e cattivi effetti del governo si avvertono più nettamente»⁷¹. Insomma, tra Rousseau e dimensione del viaggiare il legame è biunivoco: impossibile capire a fondo il primo senza considerare il ruolo giocato dai suoi spostamenti, né è meno importante Rousseau per cogliere a pieno lo sviluppo che il viaggio ha avuto a partire dal XIX secolo.

Nella prima metà dell'Ottocento il simbolo del viaggiatore rimane un pensatore come Alexis de Tocqueville. Viaggiare fu qualcosa di caratterizzante la vita del filosofo parigino, e proprio i viaggi «fanno tutt'uno [...] col progredire della sua esperienza intellettuale e politica,

68 Cfr. B. Carnevali, *L'«eterno viaggiatore». Jean-Jacques Rousseau*, in M. Bettetini, S. Poggi, *I viaggi dei filosofi*, cit., pp. 137-158. Carnevali qui cita un professore dell'Università di Bordeaux, Emmanuel Régis, che a inizio Novecento attribuì a Rousseau una sindrome da mobilità compulsiva. Appunto, la dromomania. (p. 138).

69 Ivi, p. 150.

70 J. J. Rousseau, *Emilio*, cit., p. 678.

71 Ivi, p. 701.

con la sua disincantata analisi del passaggio dall'antico regime alla modernità»⁷². Aristocratico, di formazione giuridica, ma desideroso di affermarsi nel campo della cultura o della politica, al «Nostradamus della democrazia»⁷³ è sempre appartenuto «l'antico gusto per la vita errante»⁷⁴. Non certo per seguire *l'air du tempes*. Piuttosto, lo muoveva «l'appassionato e tenace perseguimento di una ispirazione profonda nella ricerca»⁷⁵. La viva curiosità e il disprezzo per «l'uniformità dell'esistenza», lo portarono ventenne a partire per un *Grand Tour* in Europa che si concluderà in Sicilia, e a farsi finanziare poco dopo il viaggio in America dal Ministero dell'Interno francese⁷⁶.

Scopo formale del viaggio oltreoceano era lo studio del sistema penitenziario statunitense, unanimemente apprezzato in Francia. Il motivo reale e personale di Tocqueville (e di Gustave de Beaumont, l'«amico americano») era però un altro. Ad attrarlo era la voglia di capire e conoscere più a fondo le istituzioni degli Stati Uniti, convinto com'era che «la democrazia, che ormai regna sovrana nelle società americane, avanza a gran passi verso il potere anche in Europa»⁷⁷. Trascorse in America nove mesi tra il 1831 e il 1832, muovendosi a piedi o a cavallo e attraversando pressoché tutte le colonie di quel Nuovo Mondo che nel frattempo erano diventate ventiquattro. Lo mosse una sostanziale «necessità euristica»⁷⁸, quella stessa che, al ritorno dall'America, lo portò nuovamente a visitare Inghilterra, Svizzera, Irlanda e Algeria. Una ricerca empirica, etnografica per certi aspetti, alla scoperta delle «diverse tracce dell'ascesa del nuovo tipo umano che stava popolando il mondo»⁷⁹ dopo la caduta della vecchia Europa ormai sulla via dell'*égalité des conditions*.

Ma dopo Tocqueville e gli altri filosofi, è dalla seconda metà dell'Ottocento che il viaggio assume dimensioni mai rivelate. In buona parte ciò fu merito del lavoro di illustri narratori dell'epoca. Luoghi reali o fantastici si instillarono nella mente di molti dalle penne di autori celebri come Herman Melville (*Moby Dick* – 1851), Lewis Carroll (*Le avventure di*

72 U. Caldagelli, *Sulle tracce dell'uomo democratico*, introduzione a A. de Tocqueville, *Viaggi*, a cura di U. Caldagelli, Torino, Bollati Boringhieri, 1997, p. LXXXIII.

73 C. Crain, *Tocqueville for the neocons. A new translation of the French social philosopher that the political right can embrace*, «New York Times», 14 gennaio 2001.

74 U. Caldagelli, *Sulle tracce dell'uomo democratico*, cit., p. XII.

75 *Ibid.*

76 Le ragioni per cui Tocqueville partì così giovane in un viaggio negli Stati Uniti vanno in realtà al di là della mera spinta conoscitiva. Come scrive Caldagelli, infatti, fu anche il contesto sociale e familiare a spingerlo ad «andarsene per qualche tempo». Il suo allinearsi alla monarchia orleanista era invisibile dalla sua famiglia, dove le radici aristocratiche erano ancora molto spesse. A nulla valse la giustificazione che voleva «preservare il paese dall' "anarchia rivoluzionaria"». Nel suo ambiente familiare «giurare fedeltà a Luigi Filippo poteva apparire un atto di pura convenienza materiale e dunque di vera e propria codardia» (p. XXVI). Per questo motivo sia lui sia Beaumont (che viveva una situazione simile) volevano entrambi andarsene il prima possibile.

77 A. de Tocqueville, *La democrazia in America*, cit., p. 19.

78 U. Caldagelli, *Sulle tracce dell'uomo democratico*, cit., p. XXV.

79 *Ivi*, p. LXXXIV.

Alice nel paese delle meraviglie – 1865), Robert Luis Stevenson (*L'isola del tesoro* – 1883), e il già citato Jules Verne. Con i suoi «viaggi straordinari» quest'ultimo stuzzicò moltitudini di ragazzi e ragazze non solo francesi. Fu proprio Verne che ne *Il giro del mondo in ottanta giorni* (1873), consacrò definitivamente la nuova figura del viaggiatore-turista. Al tratto spirituale, formativo, esplorativo o commerciale che caratterizzò i viaggi dei secoli precedenti, si affiancò così un carattere ludico. Motivi più frivoli erano causa sufficiente per giustificare un periodo di vacanza propriamente intesa, e località come Blackpool (Inghilterra) sul finire del XIX secolo si affermarono al grande pubblico diventando «mecca del turismo di massa»⁸⁰.

Il connubio intimo tra viaggio e pensiero ha avuto dunque espressioni molteplici nello scorrere dei secoli. In questa stessa storia del pensiero, non dimentichiamo certo pratiche altrettanto importanti del tutto opposte di statica *vita contemplativa*, volontaria o indotta. La dimensione meditativa claustrale o eremitica ha fornito altrettanta saggezza e conoscenza. Nell'ambito più vicino a questa ricerca, sono noti gli esempi di Altiero Spinelli, Ernesto Rossi o Eugenio Colorni che svilupparono la loro idea di Federazione Europea negli angusti spazi delle celle di regime fascista, o confinati in piccole isole del Tirreno. Gli esempi potrebbero continuare: il viaggio della mente ha un'importanza del tutto paragonabile a quello reale, e qui non si vuole giudicare la maggiore incisività di uno o dell'altro nel processo di formazione personale. Piuttosto, la suggestione che si vuole proporre è mostrare il filo rosso che, partito proprio da Rousseau, attraversa il percorso intellettuale di Tocqueville e infine irrompe nella biografia di Monnet.

L'avversione a scuola e, più in generale, a qualsivoglia libro o insegnante, pone in primo piano l'esigenza di capire meglio il peculiare processo di formazione mobile del giovane di Cognac. A Monnet la scuola non era particolarmente gradita. Secondo le sue parole non gli era «mai piaciuta», e fin da piccolo il solo fatto di andarci fisicamente lo digeriva con malcelato scontento. Anche in classe non era certo uno studente modello, tanto che gli fu concesso un permesso speciale dalle maestre affinché potesse muoversi liberamente durante la lezione. La spiegazione offerta da alcuni testi a proposito di questa ripulsione è che l'intelligenza di Monnet aveva una propensione alla concretezza non adatta al sistema educativo francese di inizio secolo⁸¹. Altri amici e conoscenti vedono in questa tensione un fattore estremamente positivo, perché in questo modo non fu «limited by a French formal

80 P. Capuzzo, *Culture del consumo*, Bologna, il Mulino, 2006, p. 263. Nel saggio, Capuzzo traccia una storia del rapporto tra società, cultura, consumi, economia e politica che attraversa tutta l'età moderna. La parte su viaggi e turismo è minoritaria nel libro, ma pure significativa e in relazione di continuità con le conquiste coloniali del Seicento, di cui molto si parlerà tra poco.

81 E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 33.

education»⁸² o «forced into cartesian categories»⁸³. Sia come sia, è in linea di massima diffuso il giudizio secondo cui a Monnet «les théories ne l'intéressaient absolument pas»⁸⁴, come ebbe a dire l'ex presidente francese Pierre Mendès-France. Impossibile dunque ricostruire il suo pensiero esclusivamente attraverso i suoi riferimenti intellettuali: «If a reporter asked him who had been his teacher – scrive Fonatine –, he would reply, “It is a question that has never had meaning for me”»⁸⁵. Per giungere alla genealogia del suo ideale politico e della sua azione, diventa pertanto necessario seguirlo nelle sue peregrinazioni alla scoperta del «libro del mondo».

Monnet partì per Londra all'età di sedici anni. Ospite del «signor Chaplin», agente della famiglia e negoziante di vini, nel periodo trascorso in Inghilterra egli spese la maggior parte del tempo nella *City*. Frequentava soprattutto uffici, ma anche *clubs*, ristoranti e altri luoghi dell'alta borghesia commerciale inglese. Lì scoprì la misura dell'immenso Impero britannico proprio quando «la flessibilità dell'investimento di capitali su scala mondiale – nota l'economista e sociologo Giovanni Arrighi – [...] consolidò ulteriormente il ruolo della Gran Bretagna come principale centro del commercio e della finanza mondiali»⁸⁶. Il quartiere del business, centro nevralgico dell'Impero che proprio allora era ai massimi della sua espansione, colpì intimamente il giovane viaggiatore francese. Ed è interessante notare come la sua permanenza avvenne in un determinato frangente, quando cioè, «le industrie inglesi cominciarono a perdere terreno sui mercati mondiali» mentre trionfava «la sua finanzia» e la *city* si affermava come polo di controllo logistico globale: «i suoi servizi nel campo delle spedizioni marittime, del commercio e delle mediazioni nel sistema mondiale dei pagamenti diventarono più che mai indispensabili – osserva ancora Arrighi –. In effetti, se Londra si trovò mai a essere il perno economico del mondo [...] questo avvenne fra il 1870 e il 1913»⁸⁷. Questa constatazione di Arrighi risuona nelle parole di Monnet. A Londra egli percepì per la prima volta la potenza dell'organizzazione e la necessità di una «dimensione globale» del commercio, così come della politica:

«proprio quando la società francese era imbevuta di provincialismo, ho imparato

82 Intervista di Leonard Tennyson a Katharin Graham, 28 giugno 1981, FJME, p. 2. Katharin Graham (1917 – 2001) è stata a lungo publicista dell'*Washington post*. Era sposata con Phil Graham, amico personale di Monnet e coproprietario dell'*Washington post*.

83 Intervista di Leonard Tennyson a Stanley Cleveland, 12 giugno 1981, FJME, p. 12. Cleveland era ufficiale dell'ambasciata americana a Parigi nel 1950.

84 Intervista di Roger Massip a Pierre Mendès-France, 21 gennaio 1981, FJME, p. 1.

85 F. Fontaine, “Forward with Jean Monnet”, cit., p. 15.

86 G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 312.

87 Ivi, p. 313.

che vivevamo in un mondo di dimensioni vastissime, e mi veniva spontaneo pensare che avrei avuto a che fare con gente che parlava altre lingue e che aveva altre abitudini [...]. Non provav[ò] le reazioni nazionalistiche di difesa o di orgoglio che invadevano sempre più la vita politica francese»⁸⁸.

Possiamo allora leggere l'esperienza inglese come un primo importante snodo nella formazione di Monnet. Lì, un'attitudine a pensare in termini decisamente ampi intervenne su una mente in costruzione, che problematizzava naturalmente un pensiero strutturato in termini di spazialità nazionali limitate, e che preferiva ragionare nei più ampi terreni degli “spazi globali”.

Rientrato a Cognac, ci rimase soltanto pochi mesi. Nell'estate del 1907 ripartì verso il Quebec. L'obiettivo era avviare contatti commerciali in suolo canadese per l'azienda del padre, visitare i compratori e convincere che il *cognac Salamandre*⁸⁹ era «altrettanto rispettabile e più conveniente di quello delle marche che erano già famose»⁹⁰. In Canada si mosse alla continua ricerca di acquirenti. Visitò i «luoghi più reconditi» del Paese trovandosi in posti isolati come Winnipeg o in città neonate come Calgary. In questo ambito frequentò un «univers rude, sans frontière social, où la confiance lui parait spontanée»⁹¹. Come Rousseau, anche Monnet appare un vero «cosmopolita sociale». Ma fu davvero così? Solo in parte, in effetti. Le sue memorie e i commentari dei suoi biografi offrono una rappresentazione monolitica in questo senso. In realtà, però, l'elitismo che – come vedremo – contraddistinse la sua azione futura, attraverso vari momenti della sua formazione, si radica nella *city* londinese e in Canada ha notevoli sviluppi.

Il viaggio oltreoceano avvenne in un periodo peraltro non semplice per un venditore di cognac, con il proibizionismo che imperversava ovunque minaccioso (il primo referendum proibizionista fu in Ontario nel 1894). Le sue abilità strategiche e dialettiche gli permisero comunque di raggiungere i suoi scopi, e nel 1911 firmò con la Hudson Bay Company (HBC) un accordo commerciale che fece della sua famiglia «the sole suppliers of brandy to HBC's vast Canadian market»⁹². I termini dell'*agreement* vennero definiti in forma scritta attraverso uno scambio di lettere tra lo stesso Monnet e H. E. Burbidge, il commissario addetto alle

88 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 42.

89 La salamandra è il simbolo della municipalità di Cognac. Sotto lo stemma apparivano scritti sia “Société des propriétaires vinicoles de Cognac” sia il nome di J.-G. Monnet. Digitando cognac salamandre su un qualsiasi motore di ricerca appare il poster pubblicitario originale del prodotto degli anni '30.

90 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 45.

91 E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 35.

92 S.B. Wells, *Jean Monnet. Unconventional Statesman*, Londra, Lynne Rienner Publishers, 2011, p. 9.

vendite della HBC:

«The United Vineyard Proprietors Company of Cognac, J.G. Monnet and Co. – così recitava il contratto – grant to the Hudson's Bay Company their Agency for Western Canada from Fort William to Vancouver and Victoria included [...]. In the other hand, the HBC undertake to its best endeavors for promoting the sales of the United Vineyard Proprietors Company's Brandies [...]. The HBC binds itself not to take any other agency for other Brandies [...]. This agreement is to date from the 1st of september 1911 and to last five years»⁹³.

L'importanza di tale accordo esclusivo va al di là della mera dimensione economica. Durante le trattative, infatti, l'intraprendente francese sviluppò una relazione amicale con il «direttore generale di questa vecchissima e potente compagnia, il signor [Clarence Campbell] Chipman»⁹⁴, che ebbe modo di sfruttare pienamente in seguito.

Al di là del Canada (che rimarrà comunque la sua meta prediletta), nel periodo che precede la prima guerra mondiale Monnet fece altre esperienze all'estero. Attraversò gli Stati Uniti «da New York alla California», per esempio. Ritornò poi varie volte in Inghilterra, scoprì Svezia e Russia, vagabondò di villaggio in villaggio in Grecia e visitò l'Egitto⁹⁵ dove apprese «altri modi di pensare». Un «inveterate traveller» lo definisce il politologo Trygve Ugland⁹⁶ nel testo dedicato proprio a Monnet in Canada; un «gran nomade»⁹⁷ secondo Berthoin.

Di tutte queste esperienze potrebbe però a questo punto sfuggire il peso specifico. Detta altrimenti, Monnet non è stato certo l'unico uomo del suo tempo a girovagare per il mondo. Perché in lui, nella sua formazione, nella sua costruzione, i viaggi ebbero un peso più significativo che in altri? Cosa distingue un semplice viaggiatore da un filosofo o da un teorico politico? Una risposta a questa domanda la offre lo stesso Ugland, riprendendo il succitato testo scritto da Sheldon Wolin. Scrive Ugland, a guisa di giustificazione del suo saggio:

93 Accordo definito in data 18 settembre 1911. HAEU, JMDS-6. Nello stesso faldone è presente lo scambio di lettere citato datate rispettivamente 15 e 18 settembre 1911.

94 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 44.

95 Dalle fonti consultate risultano questi i viaggi compiuti da Monnet nel periodo 1906 – 1914. Sherril Brown Wells, sembra pertanto in errore quando sostiene che il *nostro* fu in quel periodo che visitò anche la Cina. Nel grand Paese asiatico, Monnet non giunse prima della seconda metà degli anni Venti. Cfr. Id. *Jean Monnet. Unconventional Statesman*, cit., p. 9.

96 Cfr. T. Ugland, *Jean Monnet and Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 2011, p. 10

97 Intervista di Antoine Marès a Georges Berthoin, 15 ottobre 1981, FJM, p. 24.

«According to Wolin, a theorist relies on the method of comparison and seeks to draw lessons from similarities and differences observed. A *theoria* is formed when the disparate empirical observations are elevated to an abstract plane and into a conceptual whole [...]. The book illustrates why Monnet should be considered a significant theorist in term of his own theory, although unbeknownst to him, in the context to historical theory»⁹⁸.

Monnet teorico politico dunque, perché grazie al viaggio riuscì a trovare elementi ideali in una società reale, a farli propri e a riadattarli a un altro contesto. Insomma, non solo il viaggiare in sé e per sé, ma il suo particolare approccio alla dimensione del viaggio trasformò Monnet «a sua insaputa – (unbeknownst)» in un *political theorist*.

Terminando con Rousseau, vediamo come in chiusura dell'inciso sul viaggio nell'*Emilio*, egli affermi: «chiunque sia andato correndo qua e là per il mondo, al momento del ritorno è ormai diventato quale sarà per tutta la vita»⁹⁹. Cogliendo la suggestione insistiamo nel processo che vuole determinare la formazione intellettuale di Monnet per ricavare i diversi aspetti del suo pensiero e della sua razionalità. Il «grande viaggio» in Canada ebbe un'ascendenza centrale su di lui, sia se guardato con l'inquadratura fissa sugli spostamenti del francese, sia se interpellato dalla prospettiva zenitale e più profonda della sua costituzione federale. Nelle ultime due sezioni di questo capitolo proveremo a esaminarle entrambe.

1.3) STORIA DELLA (DIS)INTEGRAZIONE CANADESE

Per capire come mai il Canada influì sul pensiero di Monnet, dobbiamo svolgere quindi in fase preliminare un passaggio che si inoltri nella storia dell'integrazione di quello Stato. In seconda battuta, ci concentreremo sul momento storico che stava attraversando il Paese nel periodo in cui era presente Monnet. Con questi due spunti tratteggeremo un quadro interessante non solo perché riecheggiano – seppur, si badi bene, in un contesto drasticamente differente – dei passaggi tecnici e politici che ritroveremo nel percorso di integrazione europea. In aggiunta a questo vedremo come proprio in Canada il giovane di Cognac poté da un lato fare esperienza della forza politica delle infrastrutture. Dall'altro di come una precisa

⁹⁸ T. Ugland, *Jean Monnet and Canada*, cit., p. 11.

⁹⁹ J.J. Rousseau, *Emilio*, cit., p. 682.

volontà amministrativa potesse realizzare uno spazio logistico utile, nella sua visione, a creare pace, prosperità e progresso. Proviamo quindi a legittimare queste affermazioni iniziando da un necessario *excursus* di storia canadese dove proprio un'infrastruttura (la ferrovia) giocherà un ruolo determinante.

Antitetici e contrapposti, ma complementari e necessari alla completezza della ricostruzione storica. Sono i due punti di vista attraverso cui si può raccontare la nascita della Confederazione Canadese. La prima è la versione “eurocentrica”, la più approfondita anche dalla scarsa storiografia italiana. Essa narra del processo glorioso di formazione di un grande Stato democratico, dove culture diverse (come quella inglese e quella francese) riuscirono a raggiungere una sintesi efficace e a convivere in unico nuovo grande contenitore federale. Meno affrontata, forse perché meno luminosa ai nostri occhi, è la storia dal punto di vista dei popoli nativi. Antichi abitanti di quelle stesse terre, essi vennero letteralmente cacciati e preclusi dal diritto di portare avanti il loro “altro” sistema economico e sociale. Apparivano né più né meno che ostacoli da superare sulla strada dell'integrazione «democratica e liberale» di cui gli europei erano portatori. Per questo gli appartenenti alle “Prime nazioni”¹⁰⁰ vennero trattati alla stregua di “bestie selvatiche” ed eliminati: erano esterni all'apparentemente universale «gioco della cittadinanza»¹⁰¹.

La storia di queste due opposte prospettive si intreccia attorno a un oggetto preciso: la ferrovia. Elemento dalla doppia funzione simbolica e concreta, essa sintetizza una dicotomia di unione ed esclusione, progresso e morte, utopia e distopia realizzate. Nella storia dell'integrazione di quel sistema statale è un elemento cruciale, e per questo cercheremo di analizzarla da diversi angoli prospettici. Detto più compiutamente, si elaboreranno tre “discorsi” in cui verrà in primo luogo presentata in quanto «tecnologia di potere»; la si analizzerà poi in relazione ai «media» del tempo, che servirono alla costruzione della nuova *comunità immaginata*¹⁰² canadese; infine, la si considererà come un reale «dispositivo biopolitico»¹⁰³, utile alla gestione della popolazione e del territorio. Secondo i termini del

100Con “Prime Nazioni” si intende il gruppo di seicento e oltre comunità autonome di nativi (diverse e talvolta in conflitto tra loro) che vivevano sul territorio dell'attuale Confederazione Canadese

101Cfr. O. Razac, *Storia politica del filo spinato*, Verona, ombre corte, 2005. Il passaggio che ruota attorno al «gioco della cittadinanza» è a p. 63. Tuttavia, tutto il secondo capitolo di questo breve ma intenso libretto («Il filo spinato e la gestione politica dello spazio») affronta il tema in modo originale e stimolante.

102B. Anderson (1991), *Comunità immaginate. Origini e fortuna dei nazionalismi*, Roma, Manifestolibri, 2009.

103I riferimenti in questo senso vanno necessariamente a Michel Foucault. Esempi significativi di applicazione di questo metodo ad altri contesti e ad altre epoche, sono offerti tra gli altri da S. Collier, *Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics*, Princeton, Princeton University Press, 2011, dove l'autore ricostruisce la storia di alcuni territori appartenenti all'ex Unione Sovietica, dal punto di vista di alcune infrastrutture (in particolare i collegamenti elettrici e le tubature del gas). Altro esempio interessante in questo senso, è il saggio di J. Guldi, *Roads to Power: Britain Invents the Infrastructure State*, Cambridge, Harvard University Press, 2012, dove Guldi definisce la Gran Bretagna un «infrastucture state».

sociologo francese Bruno Latour la ferrovia può dunque essere considerata come un “attante”, che gioca un ruolo preciso nella vicenda. Nell'approccio metodologico che porta Latour a delineare la cosiddetta *Actor-Network Theory* (la “Teoria dell'attore-rete” o “associologia”), infatti, egli utilizza volutamente quel termine proprio della semiotica per riferirsi in maniera generale a tutti gli elementi che compongono una storia. «To break away from the influence of what could be called “figurative sociology”, ANT uses the technical word *actant* that comes from the study of literature»¹⁰⁴ puntualizza Latour. Un tale utilizzo permette alla teoria una «freedom of movement» necessaria all'approccio sociologico latouriano, dove non si pone lo sguardo sul “morfismo” dell'oggetto di studio, ma sull'oggetto in sé: «*ideo-, or techno-, or bio-morphisms* are “morphism” just as much as the incarnation of some actant into a single individual»¹⁰⁵. Nella sintesi più propriamente storica, che ripercorrerà i passi che il primo luglio 1867 portarono alla nascita della Confederazione, considereremo dunque in modo centrale lo sviluppo della ferrovia, proprio perché tanto quanto i protagonisti “umani” essa ha svolto un ruolo decisivo e non di contesto. Un'analisi dove emergerà chiaramente quanto il modello economico dominante abbia veicolato un certo tipo di ordine socio-politico.

La storia moderna del Canada rimanda a tre gruppi culturalmente ed etnicamente diversi: popolazioni native, inglesi e francesi. I primi europei ad arrivare furono questi ultimi, quando l'intera area era abitata da non più di cinquecentomila persone¹⁰⁶. Inuit e Prime Nazioni si spartivano il territorio. A differenza delle volontà di dominio di altri europei più a sud, i francesi che si insediarono lungo il fiume San Lorenzo erano inizialmente interessati esclusivamente alla pesca e alla tratta di pellicce, che scambiavano con «utensili in metallo e tessuti di vario genere»¹⁰⁷. Più che di una colonia, si deve dunque dapprima parlare soltanto di avamposto commerciale, utile alle compagnie private per concludere scambi vantaggiosi e proficui. Il clima rigido non invogliava a rimanere. L'unico insediamento di una certa consistenza (si parla comunque in termini di poche decine di persone) era il villaggio di Quebec, fondato nel 1608.

Il primo tentativo di colonizzazione vera e propria non tardò comunque ad arrivare.

104B. Latour, *Reassembling the social. An introduction to actor-network-theory*, Oxford, Oxford University Press, 2005, p. 54. In un testo tradotto in italiano Latour scrive: «Voi discriminate tra umani e non-umani. Io non ho questo pregiudizio (perlomeno questo) e vedo solo *attanti* – alcuni umani, altri non-umani, alcuni competenti, altri dequalificati – che scambiano le rispettive proprietà», B. Latour, “Dove sono le masse mancanti? Sociologia di alcuni oggetti di uso comune”, in A. Mattozzi (a cura di), *Il senso degli oggetti tecnici*, Roma, Maltemi editore, 2006, p. 95.

105B. Latour, *Reassembling the social*, cit., p. 54.

106Cfr. L. Codignola, L. Bruti Liberati, *Storia del Canada. Dalle origini ai giorni nostri*, Milano, Bompiani, 1999, p. 23. Va detto che, oltre 200.000 persone appartenenti a questi gruppi vivevano sulla costa pacifica, e pertanto subirono – è il caso di dirlo – il “contatto” con gli europei molti decenni dopo.

107Ivi, p. 31.

Avvenne quando si intravidero più nitidamente le potenzialità di quelle terre: miniere, legname, controllo diretto della redditizia tratta delle pellicce e infinite possibilità di pesca. Così, la Corona di Francia cominciò a interessarsi maggiormente a quella parte di mondo, e nel 1627 Armand-Jean du Plessis, cardinale di Richelieu (1585 – 1642), fondò la “*Compagnie des Cent-Associés*”. Gli obiettivi della Compagnia erano quelli di ampliare gli insediamenti stabili, di convertire gli indiani alla fede cattolica (attraverso l'opera dei missionari gesuiti) e di espandersi verso l'interno. In altre parole, lo scopo era quello di acquisire il controllo del territorio e delle sue risorse. Nessuno di questi intenti, tuttavia, raggiunse risultati rilevanti e immediati. Fino alla metà del XVII secolo nella regione i nativi mantennero la loro posizione, e con essi gli europei avevano rapporti prettamente commerciali vantaggiosi per entrambi.

Dal 1650 le cose cambiarono. La sconfitta della Nazione degli Huron da parte degli Irochesi tolse ai francesi gli intermediari prediletti nella tratta di pellicce. La colonizzazione divenne in qualche modo una necessità. Tra il 1651 e il 1682 la Nuova Francia si trasformò da avamposto missionario e commerciale in una colonia autosufficiente.

Nei decenni successivi la presenza francese si fece sempre più prorompente. Gli insediamenti aumentarono di numero e divennero stabili ma, inevitabilmente, anche i rapporti con le Prime Nazioni cambiarono e gli scontri erano sempre più frequenti. Un contrasto non propriamente definibile in termini di invasore e invasato, ma piuttosto da intendersi come una vera e propria lotta tra due strutture economiche incompatibili. L'una o l'altra doveva cedere il passo. Numerosi focolai si accesero dopo il 1682, specie con la confederazione degli Irochesi. Con questi ultimi si giocava la sfida decisiva per il controllo completo, e solo dopo anni di battaglie fu siglata la Pace di Montreal nel 1701 che sancì la loro resa. L'intero versante orientale del Nord America a nord-est dei Grandi Laghi divenne così controllato dai francesi, e lo rimase almeno fino al 1754.

Parallelamente all'affermarsi della Francia una nuova protagonista si affacciò sulla scena: la Corona Inglese. Quest'ultima, defilata e più attenta ad altre colonie che non a quelle aride lande ghiacciate, trovò il modo di esercitare un controllo reale e concreto attraverso la Hudson Bay Company, fondata da Carlo II d'Inghilterra il 2 maggio 1670. Capire la storia della HBC è determinante per capire la storia del Canada. Il suo ruolo fu decisivo non solo nella tratta delle pellicce, che per molto tempo fu il prodotto principale esportato da quelle terre. Lo fu almeno per altre due ragioni. Anzitutto, essa deteneva di fatto il controllo di uno spazio immenso, che si collocava attorno alla Baia di Hudson (lato Nord) e in parte delle regioni centro-occidentali. Praticamente un territorio grande quanto un terzo della superficie

dell'intero Canada di oggi¹⁰⁸. In secondo luogo, essa fu la prima a interessarsi della zona più a Ovest finanziando esplorazioni e promuovendo nuovi insediamenti. Per molti aspetti, la HBC e non altro è da considerare «the precursor of the Canadian state»¹⁰⁹. Prima della ferrovia, essa era il collante fra Est e Ovest e, grazie a James Cook, nel 1778 stabilì il primo “contatto” britannico con le comunità native dell'altro versante.

La tensione tra francesi e inglesi si sviluppò in modo contenuto fino al 1754, quando anche oltreoceano giunsero gli echi della Guerra dei Sette Anni (storiograficamente le si attribuisce l'inizio nel 1756). Sia nel Vecchio Continente sia nel Nuovo lo scontro si risolse con una sostanziale vittoria del Regno di Gran Bretagna, sancita dal Trattato di Parigi del 10 febbraio 1763. Da allora, la Francia cedette agli inglesi il controllo su tutto il Nord America, e la Corona Britannica si trovò a gestire una popolazione ormai radicata con tradizioni, caratteristiche e lingua del tutto differenti dalle proprie. Cominciò così il secolo che lentamente portò alla nascita della Confederazione. Nucleo della vicenda fu la zona geografica che ospita oggi Ontario e Quebec: più a Ovest solo HBC e territori inesplorati (o quasi).

A seguito del Trattato di Parigi, il parlamento britannico stipulò il *Regio Proclama* (7 ottobre 1763, entrato effettivamente in vigore il 10 agosto 1764), con l'obiettivo di riassorbire la comunità franco-canadese nella nuova provincia britannica. Vennero garantite di fatto (ma non esplicitamente sulla carta) libertà di praticare il culto cattolico, e altre usanze derivate dall'antico costume di Parigi. Gli inglesi, che a poco a poco crescevano di numero, tentavano per la prima volta la via della coabitazione con i francesi «in the bosom of a Single State»¹¹⁰. Sanzione legale delle libertà concesse dal *Proclama* avvenne nel 1774 con il *Quebec Act*. Tutti i privilegi civili, politici e religiosi vennero formalmente garantiti in cambio di un sostanziale riconoscimento delle istituzioni britanniche. La strada per la convivenza pacifica tra i due gruppi sembrava definitivamente tracciata, garantita da questa nuova «*Magna Charta*»¹¹¹.

La trasposizione di tale atto dalla teoria alla pratica si rivelò però tutt'altro che automatica. L'incremento della popolazione anglofona in Quebec, dovuta al massiccio approdo di lealisti britannici seguito alla Rivoluzione Americana (si stima oltre 40.000¹¹²),

108La corona britannica nel 1670 aveva infatti concesso alla HBC il territorio chiamato Rupert's Land. Seguendo quanto scrivono Codignola e Bruti Liberati «in termini moderni, essa comprenderebbe il Québec settentrionale, l'Ontario settentrionale, tutto il Manitoba, quasi tutto il Saskatchewan, l'Alberta meridionale e una fetta dei Territori del Nord-Ovest». Id. *Storia del Canada. Dalle origini ai giorni nostri*, cit., p. 345.

109A. Kroker, *Technology and Canadian Mind*, Montreal, New World Perspective, 1984, p. 94.

110J.M. Bumsted (a cura di), *Canadian History before Confederation*, Georgetown (Ontario), Irwin-Dorsey Limited, 1979, p. 520.

111Ivi, p. 522.

112Cfr. L. Codignola, L. Bruti Liberati, *Storia del Canada. Dalle origini ai giorni nostri*, cit., p. 269.

giustificò le loro sempre più pressanti richieste di governo. La Corona, nell'onda più ampia del riassetto di ciò che le rimaneva in Nord America, varò il *Constitutional Act* (19 giugno 1791). Il territorio venne diviso e nacquero *Upper Canada* e *Lower Canada* (attuali Ontario e Quebec), l'uno a forte prevalenza inglese, l'altro francese. Neanche questo compromesso, tuttavia, raggiunse gli effetti sperati e collassò «in fire and bloodshed»¹¹³.

La storia della convivenza nel *British North America* tra anglo-canadesi e franco-canadesi, fu dunque la costante ricerca di un «punto di equilibrio e di compromesso»¹¹⁴ che soddisfacesse entrambi i componenti di questo binomio. Per provare a saldare questa forzosa unità, nel 1841 il Parlamento Britannico votò l'«*Act of Union*». Costituzione di natura federale, con tale atto la madrepatria obbligava la maggioranza anglofona a governare in accordo con la minoranza francofona, imponendo una nuova convivenza che presto fece esplodere le sue tensioni latenti. Ciò avvenne quando il leader dell'Ontario George Brown indisse una campagna al grido di “Rep. By Pop” (“Representation by population”). Essendo gli anglofoni numericamente superiori ai francofoni, Brown rivendicava il diritto di avere un peso maggiore nel governo. Così cadeva anche l'ultimo esperimento unitario promosso dall'Inghilterra. *Upper* e *Lower Canada* rimanevano due entità separate: l'una anglofona e protestante, con velleità di controllo su tutto il British North America; l'altra francofona e cattolica, minoritaria, ma assai radicata.

I tentativi di fare coesistere i due gruppi con atti di natura politica calati dall'alto si rivelarono, in buona sostanza, una lunga e inesorabile serie di fallimenti. Se a tutto ciò si aggiunge che le Province Marittime, esterne a queste dispute (situate nella parte più a Est), erano comunque distanti molte miglia, si capisce come negli anni Quaranta dell'Ottocento un accordo federale (o confederale) sembrava decisamente di là dall'essere realizzato. Tuttavia, in quello stesso periodo ci furono almeno due cambiamenti che fecero apparire l'unione davvero desiderabile sia ai francesi (posti di fronte a problemi di bilancio), sia agli inglesi (per i quali uno sbocco diretto sull'oceano era sempre più una necessità primaria).

Da un lato una spinta venne inconsapevolmente dalla stessa Inghilterra. Nel 1846 il *British Corn Law* annullava un precedente trattato (il *Canada Corn Act* del 1843) che aveva garantito alle colonie enormi benefici dovuti all'esclusività del commercio di grano con la Corona. Il *British Corn Law* distrusse tali privilegi, avviando una prospettiva di libero mercato con conseguenti effetti negativi per le loro economie: «truly, the coming of free trade had stuck them with all the shock of a revolution»¹¹⁵. Uno *shock* subito tanto dall'Ontario

113J.M. Bumsted (a cura di), *Canadian History before Confederation*, cit., p. 524.

114L. Codignola, L. Bruti Liberati, *Storia del Canada. Dalle origini ai giorni nostri*, cit., p. 279.

115J.M.S. Careless, *Canada. A story of challeng*, Toronto, MacMillan of Canada, 1963, p. 208.

quanto dal Quebec che dovettero ripensare le loro politiche economiche.

Dall'altro lato, invece, un commercio dominato da prodotti di piccola taglia come le pellicce, trasportate con le canoe attraverso la rete fluviale, venne gradualmente puntellato da altri materiali più grandi provenienti in gran parte dalle zone a Ovest. Legno, granaglie e, in misura minore, alcuni minerali (tra i quali l'oro) subirono un enorme incremento della domanda, ma il trasporto dall'interno alla costa atlantica era tutt'altro che agevole. La rete delle infrastrutture era del tutto insufficiente a garantire un'efficiente trasportabilità e a consentire il passaggio di mezzi più grandi per raggiungere l'oceano. Per risolvere questo problema, nel corso degli anni Quaranta si intensificò l'opera di costruzione di canali lungo la «great natural avenue»¹¹⁶ rappresentata dal fiume San Lorenzo. Battelli a vapore con innovativi motori a propulsione e una portata esponenzialmente aumentata necessitavano di acque più profonde e passaggi più ampi dove navigare. Spinti da questa urgenza e dalla minaccia che il commercio delle zone più occidentali cadesse totalmente nelle mani americane¹¹⁷, le regioni orientali del British North America si trovarono a gestire un primo progetto infrastrutturale comune. Numerosi canali vennero costruiti *ex novo*, e altri vennero ampliati aprendo definitivamente il passaggio dall'Atlantico a Sault Ste. Marie, nel cuore del subcontinente. Un primo laccio al contempo simbolico e tangibile unì Quebec e Ontario. I propositi di giungere a una piena collaborazione politica non erano più soltanto un'utopia, benché non fossero ancora prossimi. Un nuovo grande cambiamento era ancora necessario. Un reale «sweeping economic change»¹¹⁸ (il “Canadian Commercial Revolution”), avvenuto grazie «to the coming of the railways»¹¹⁹.

Le trasformazioni che occorsero a partire dal 1850 hanno in effetti tutte le caratteristiche per essere definite epocali. La ferrovia irruppe nella vita degli abitanti come una tempesta. Fino ad allora, benché i dibattiti e i progetti di nuovi tronconi ferroviari fossero da tempo discussi, rimanevano spesso dichiarazioni effimere. Molti commentatori critici non lesinavano di farlo notare nei loro *pamphlet*: «In the United States they build railways: in Canada we talk about it»¹²⁰. I grandi investimenti di denaro per la costruzione dei canali sul

116G. P. de T. Glazebrook, *A History of transportation in Canada*, Toronto, Toronto University Press, 1966, p. 78.

117All'interno del British North America, specie tra i mercanti di Montreal, va ricordato che non erano pochi quelli che vedevano una tale opzione non come un rischio, ma piuttosto come un'opportunità da cogliere. Questa inclinazione portò alla diffusione nel 1849 del cosiddetto “Annexation Manifesto”, che si schierava esplicitamente per l'annessione agli Stati Uniti. Tale Manifesto venne tuttavia rigettato dalla maggioranza dei canadesi: «The Annexation Manifesto, however, was overwhelmingly rejected by popular opinion in all parts of the province of Canada». J.M.S. Careless, *Canada. A story of challeng*, cit., p. 209.

118Ivi, p. 207.

119Ivi, p. 212.

120G. P. de T. Glazebrook, *A History of transportation in Canada*, cit., p. 160.

fiume San Lorenzo avevano avuto certo un forte significato. Tuttavia, le difficoltà di navigazione durante i lunghi mesi invernali (quando spesso i fiumi si ghiacciavano completamente), e la «American railways hurried»¹²¹, spinsero gli amministratori a pianificare concretamente la realizzazione dei nuovi progetti.

Dal 1850 al 1860 la rete ferroviaria aumentò in modo poderoso. Le sessantasei miglia di rotaie attive nel 1850 raggiunsero e superarono le duemila miglia dieci anni dopo comportando un cambiamento imponente nelle relazioni economiche. Questo fu determinante per la nascita della Confederazione. Pressoché la totalità degli storici canadesi concorda nell'attribuire alla ferrovia una simile importanza. Uno su tutti George Glazebrook:

«It is possible then, to argue that confederation was not an illogical step taken by embarrassed politicians, but the fulfillment of an old dream, made possible by the linking of economically complementary areas by railways»¹²².

Dunque, la rete ferroviaria agì concretamente nel processo che portò anzitutto all'unità di Ontario, Quebec e Province Marittime. Poi, miglio dopo miglio, insinuandosi in territori prima disconnessi andò a incidere sull'enorme spazio racchiuso dai confini del Canada di oggi, sostanziando l'unità. A partire da questo convincimento, proviamo allora a capire in che modo concretamente influi.

Del tutto evidente è, anzitutto, quanto essa abbia contribuito a spostare verso Ovest la frontiera del controllo politico europeo¹²³. La parte occidentale del territorio era infatti ancora a forte prevalenza nativa e la strada ferrata rappresentava la testa di ponte di un'invasione ormai prossima. Dove essa arrivava, gli indiani arretravano: «The history of the Canadian Pacific Railroad – scrive lo storico canadese Harold Innis – is primarily the history of the spread of western civilization over the northern half of the North American continent»¹²⁴. Agente simbolico e concreto della forza del colono, la ferrovia agiva dunque in maniera diretta, tangibile ed efficace grazie anche alla combinazione con un altro elemento, immediatamente più crudele, sviluppatosi contemporaneamente. Il riferimento è al filo spinato, la cui nascita e diffusione è direttamente collegata – da autori come Olivier Razac¹²⁵,

121Sostanzialmente, la competitività con i vicini Stati Uniti ha giocato un ruolo determinante in non poche occasioni. Tra poco alcune di queste emergeranno, ma va fin d'ora tenuto a mente questo fattore come agente propulsore per la nascita della Confederazione Canadese *tout court*.

122G. P. de T. Glazebrook, *A History of transportation in Canada*, cit., p. 165.

123Si ricordi che la HBC esercitava soprattutto un controllo commerciale.

124 H. Innis, *A history of the Canadian Pacific Railway*, Londra:, P. S. King & Son; Toronto, McClelland and Stewart, 1923, p. 287.

125O. Razac, *Storia politica del filo spinato*, cit.

Alan Krell¹²⁶ e Reviel Netz¹²⁷ – proprio alla diffusione della rotaia in suolo nordamericano.

Leggiamo dunque in maniera complementare filo spinato e ferrovia perché, innanzi tutto, furono entrambi determinanti per il controllo delle immense praterie dell'Ovest e per il conseguente «etnocidio»¹²⁸ dei popoli nativi: «barbed wire and the iron horse sealed the fate of Native American civilization»¹²⁹. Eppure, a livello figurativo sembrano oggetti opposti. Il filo spinato appare senza dubbio una tecnologia di morte, che irruppe in Stati Uniti e Canada celebrando definitivamente l'arrivo di un'idea del tutto estranea alle Prime Nazioni: la proprietà privata (dominio sull'appropriazione, potremmo dire in termini lefebvriani). Nato per recintare i campi impedendo che «indiani o bestie selvatiche»¹³⁰ rovinassero le coltivazioni, la sua funzione andava al di là del mero aspetto tecnico. Piuttosto, esso rappresentava un cambiamento epocale nelle relazioni politiche e sociali di quel territorio, modificando i rapporti di produzione pre-capitalistici e pre-borghesi e, con essi, la struttura economica esistente. I nativi avrebbero potuto essere integrati, ma soltanto «attraverso la loro distruzione in quanto indiani. Il nuovo progetto di integrazione sostenuto dai riformisti [...] mira[va] dunque a trasformarli in buoni contadini fortemente attaccati al concetto di proprietà»¹³¹. In sostanza, con il filo spinato si realizzava una divisione tra uomini e corpi, in un giudizio senza appello tra ciò che doveva vivere e ciò che doveva morire:

«Da un lato vi sono i soggetti produttivi – osserva Razac –, preservati e ricoperti dalla tunica dei diritti democratici, che formano un gregge, ma dal volto umano. Dall'altro lato vi sono i corpi abbandonati e senza diritti, che assomigliano più a bestie che a uomini»¹³².

Rispetto al filo spianto la ferrovia era diversa. Costruita in modalità strutturalmente identiche – «repeated bases of wood, set perpendicularly to support long lines of custom-made metals»¹³³ – aveva un effetto molto più fine. Agiva nell'intimo: un'allegoria. Come le strade, i ponti o altre infrastrutture, anche le linee ferroviarie non erano «just technical

126A. Krell, *The devil's rope: a cultural history of barbed wire*, London, Reaktion books, 2002.

127R. Netz, *Barbed Wire. An ecology of modernity*, Middletown CT, Wesleyan University Press, 2009.

128Il termine viene utilizzato dallo stesso O. Razac, *Storia politica del filo spinato*, cit., p. 19.

129Nigel Fountain, *The guardian*, 14 dicembre 2002. Commento al testo di Razac; versione integrale in:

<http://www.theguardian.com/books/2002/dec/14/history.highereducation1>

130O. Razac, *Storia politica del filo spinato*, cit., p. 15.

131Ivi, p. 19.

132Ivi, p. 68.

133R. Netz, *Barbed Wire. An ecology of modernity*, cit., p. 29. Netz fa notare più volte nel testo la coincidenza strutturale e materiale di questi due elementi.

objects», ma piuttosto mezzi che operavano «on the level of fantasy and desire»¹³⁴. Concettualmente radicata nell'idea illuminista e liberale di un mondo in movimento e aperto, la ferrovia si legava indissolubilmente a una «evolutionary way of thinking». Un progresso nel senso più positivo del termine, che stuzzicava l'immaginario sia del colono, sia del nativo: «the senses of awe and fascination they stimulate – is an important part of their political effect»¹³⁵. Ritorrerà spesso questo aspetto nel corso dell'elaborato proprio perché la portata simbolico-politica delle infrastrutture e la loro incorporazione di autorità e potere non è qualcosa di eccezionale, ma anzi rappresenta una delle loro caratteristiche centrali.

A livello concreto, invece, ferrovia e filo spinato agivano entrambi (di nuovo, in modo apparentemente opposto) sulla mobilità attraverso lo spazio, o meglio sulla *produzione dello spazio*, per richiamare Lefebvre. Il condizionamento che comportava l'utilizzo del filo spinato è intuitivo: le sue recinzioni impedivano il libero movimento di animali e uomini, sanzionando con la pena fisica chiunque provasse a superarle. Con esso non era più né perdonato né giustificato nemmeno il tentativo di invadere la “proprietà” divenuta privata. Nacque per dividere, e la sua efficacia era letteralmente micidiale.

La regolamentazione che imponeva la ferrovia è decisamente meno banale. Essa infatti, apparentemente aveva quale unico obiettivo quello di unire, e di ampliare le possibilità di mobilità. Eppure, non solo – riprendendo Netz – si possono considerare forme di limitazione le stesse Stazioni Ferroviarie, «building whose walled lines enclose space and control motion»¹³⁶. A ben guardare, le stesse rotaie nella loro linearità permettevano soltanto delimitati e determinati movimenti collegando, certo, ma anche escludendo e veicolando il moto¹³⁷. Paradossalmente, dunque, leggiamo le infrastrutture come la ferrovia quali agenti di divisione e non solo di collegamento. Mezzi che «literally providing the undergirding of modern societies – scrive ancora l'antropologo Brian Larkin –, and they generate the ambient environment of everyday life»¹³⁸.

È corretto allora considerare sullo stesso piano ferrovia e filo spinato, identificandoli foucoltianamente come reali «tecnologie del potere»? Da quanto scritto sembrerebbe proprio di sì, nella misura in cui entrambi concorsero all'istallazione di un nuovo modello economico, segnatamente il modello capitalista, e alla distruzione del modello precedente.

134B. Larkin, “The Politics and Poetics of Infrastructure”, in *Annual Review of Anthropology*, 2013, p. 333.

135 *Ibid.*

136R. Netz, “Introduction”, in Id. *Barbed Wire. An ecology of modernity*, cit., p. XII.

137Cfr. su questo il testo di P.N. Edward, “Infrastructural and Modernity: Force, Time, and Social Organisation in the History of Sociotechnical Systems”, in T.J. Misa, P. Brey and A. Feenberg, *Modernity and technology*, Cambridge, MIT Press, 2003, pp. 185-226.

138B. Larkin, “The Politics and Poetics of Infrastructure”, cit., p. 328.

La seconda prospettiva attraverso cui guardare alla ferrovia, è quella che la collega al mondo della comunicazione a mezzo stampa, e alla sua influenza per creare nuove comunità immaginate. È nota l'importanza che lo storico Benedict Anderson attribuisce a tale aspetto. «Media» quali i giornali quotidiani, offrono a suo parere «gli strumenti tecnici per “rappresentare” quel tipo di comunità immaginata che è la nazione»¹³⁹. Lo fanno agendo in due modi. Da un lato, rendono il tempo «vuoto e omogeneo», creando una narrazione continua e sincrona dove «il mondo marcia deciso in avanti»¹⁴⁰. Dall'altro lato, l'immaginazione che il quotidiano induce è dovuta proprio alla sua obsolescenza. Leggere ogni mattina degli eventi del giorno prima, crea quella che Anderson chiama una «straordinaria cerimonia di massa». Ovvero: un «rito»¹⁴¹, e l'accezione religiosa di questo termine non è ovviamente casuale. Con esso, Anderson intende esprimere proprio l'agire nel profondo (nello «spirito») di ogni rito, utile a creare un sentimento identitario. Infatti, così come nelle cerimonie religiose è sufficiente sapere di professare la stessa fede per sentirsi comunità, anche nella laica lettura del quotidiano, «ogni partecipante al rito è comunque ben conscio che la cerimonia che sta praticando viene replicata da migliaia (o milioni) di altri, della cui esistenza è certo ma della cui identità non ha la minima idea»¹⁴². Questioni di sincronia e condivisione che influiscono direttamente sulla «percezione del tempo».

A differenza di Anderson, un grande studioso canadese di comunicazione già richiamato quale Harold Innis enfatizza invece la dimensione spaziale della stampa. Fondatore della Scuola di Toronto, maestro del più famoso Marshall McLuhan e padre del cosiddetto *determinismo tecnologico*, nel saggio *Empire and communications* Innis propone una storia della civiltà occidentale leggendo i vari “imperi” susseguitisi attraverso il loro mezzo di comunicazione dominante. Per fare questo si appoggia a uno schema teorico che divide i media in due categorie: quelli che agiscono sullo spazio e quelli che agiscono, appunto, sul tempo. I primi sono determinanti per la legittimazione del potere politico, «permettendo la circolazione delle informazioni su vaste aree, e quindi il sorgere della burocrazia, o “governo al di sopra dello spazio”»¹⁴³. I secondi, al contrario, favoriscono l'accentramento del sapere rinforzando quindi le istituzioni religiose. Secondo Innis la prevalenza di un medium piuttosto che di un altro determina l'organizzazione della civiltà.

139B. Anderson, *Comunità immaginate*, cit., p. 41.

140Ivi, p. 47.

141Interessante come Anderson ricordi che Hegel identificò i giornali quali sostitutivi delle preghiere mattutine per l'uomo moderno. Cfr. Id. *Comunità immaginate*, cit., p. 48.

142Ibid.

143A. Miconi, *Introduzione. Le tecnologie del potere*, in H.A. Innis, *Impero e comunicazioni*, Maltimi, Roma, 2001, p. 10.

Pietra, papiro, oralità, scrittura, pergamena, carta fino ad arrivare alla tecnologia elettrica: con Innis tutta la storia del mondo si può cogliere seguendo le traiettorie di queste tipologie di «media». Da questo angolo di analisi, «l'Impero» dello Stato-Nazione fu favorito proprio dal media della carta, la cui facile trasportabilità la rese adatta al governo di grandi spazi. Combinata al torchio per la stampa, con essa fu possibile la creazione prima dei vernacoli e dei bollettini, e poi degli opuscoli e dei giornali con la conseguente nascita del «rito» di cui sopra si è parlato. È evidente che, più ampia era la superficie di diffusione del quotidiano, più persone si potevano raggiungere per creare comunità più vaste. E qui entrò in gioco la ferrovia.

Questa infrastruttura non appartiene ovviamente al mondo dei «media». Tuttavia, essa indiscutibilmente funge da *medium* nel suo significato latino di “mezzo” o “strumento” per consentire un agevole trasferimento a distanza di informazioni, notizie, burocrazia o comunicati politici. In questo senso, «il controllo dello spazio tramite l'estensione di infrastrutture comunicative, è il fondamento della governabilità per tutte le istituzioni»¹⁴⁴. La ferrovia, in altri termini, permise di instillare in persone diverse e lontane, un nuovo senso di «nazion-ità», cioè un nuovo «manufatto culturale di un tipo particolare»¹⁴⁵. Certo, non fu solo la ferrovia “l'attante” che determinò questo mutamento. Altri fattori concorsero alla costruzione della Confederazione Canadese. Alcuni di questi si vedranno nel prossimo paragrafo, dove risulterà più chiara la modalità attraverso cui è stato «inventato»¹⁴⁶ questo tipo di tradizione. Nel frattempo concludiamo sulla ferrovia presentandone l'ultimo carattere, quello che abbiamo definito in apertura «dispositivo biopolitico».

Si è già fatto notare come il giudizio degli storici sia pressoché unanime nel ribadire l'importanza della ferrovia per la nascita della Confederazione. Il più volte citato George

144Ivi, p. 38.

145B. Anderson, *Comunità immaginate*, cit., p. 23.

146Con questo termine si vuole rimandare al testo di E.J. Hobsbawm e T. Ranger (a cura di), *L'invenzione della tradizione*, Torino, Einaudi, 1994. Nella raccolta, i saggi mostrano come tradizioni apparentemente senza tempo abbiano spesso «un'origine molto recente, e talvolta siano inventate di sana pianta» (p. 3). Alla base del processo di invenzione della tradizione, secondo Hobsbawm, c'è la «ritualizzazione e formalizzazione caratterizzato dal riferimento al passato, se non altro perché impone la sua ripetitività» (p. 6). Così, le pratiche tradizionali «davvero antiche» sono la minoranza rispetto a quelle inventate: «Le prime erano pratiche sociali specifiche e fortemente vincolanti, le seconde davano spesso definizioni aspecifiche e vaghe dei valori, dei diritti e degli obblighi inculcati dal senso di appartenenza al gruppo: “patriottismo”, “lealtà”, “dovere” [...] e via dicendo» (p. 13). Inutile dire che secondo Hobsbawm, «pseudo-comunità onnicomprensive» quali le Nazioni si rifanno a tradizioni inventate. Interessante il passaggio perché direttamente collegato al ragionamento che stiamo portando avanti in questo capitolo: «buona parte delle occasioni in cui la gente si sente consapevole della propria cittadinanza in quanto tale rimangono legate a simboli e pratiche semi-rituali (le elezioni, ad esempio), quasi sempre nuovi sul piano della storia, e in larga misura inventati: bandiere, immagini, cerimonie e musica» (p. 14). Lungo il testo si analizzano invenzioni quali quella degli «Highlands in Scozia», le nuove e moderne «tradizioni gallesi», la moderna procedura dell'incoronazione della regina britannica o l'istillazione della tradizione vittoriana in India.

Glazebrook sottolinea come «without such a communication political union would be absurd»¹⁴⁷. Secondo James Careless, essa svolse un «solid groundwork for union»¹⁴⁸, e lo stesso Innis, tra i «varied effects» che le attribuisce, rileva soprattutto quello dell'aver creato «the prosperity, the expansion and the integration»¹⁴⁹. Senza la ferrovia, non solo non ci sarebbe stato dunque quel cambio nella struttura economica di cui parla anche Glazebrook nel suo saggio. Sarebbe anche venuta a mancare la riduzione del tempo e dello spazio necessaria per la diffusione dei quotidiani, della burocrazia e, più in generale, per la nascita di una collettività e per il suo controllo. La cosa che qui vogliamo aggiungere è che essa giocò un ruolo decisivo anche dal punto di vista biopolitico.

Alla totalità delle infrastrutture molti autori attribuiscono grande importanza nella storia della biopolitica moderna. In questa accezione, anche la ferrovia canadese si può considerare un meccanismo chiave «through which the health, welfare, and conditions of existence of population have been constituted as objects of governmental management»¹⁵⁰. La partecipazione statale diretta alla sua costruzione perde dunque il carattere meramente positivo e portatore di progresso, e rivela tutta la sua essenza intrinseca che, in ultima analisi, si traduce in volontà governamentale. Con la rotaia, in altre parole, si posero le basi per la “produzione” di nuovi individui – nuovi soggetti governabili – adattando le attitudini degli abitanti a nuovi contesti e a nuove condizioni produttive. È così che infrastrutture e governo diventano ontologicamente connessi. A tal punto che nasce quello che Joe Guldi chiama proprio «infrastructure state». Uno “spazio nuovo” dove «governments regularly design the flow of bodies, information, and goods»¹⁵¹.

Giunti a questo punto tiriamo allora delle somme. Nel paragrafo è emerso come la Confederazione del Canada, sia stato il contenitore nel quale hanno trovato dimora due culture intimamente diverse sul suolo europeo. Dopo una propedeutica quanto tragica cacciata delle popolazioni native, derivata dall'imposizione di un nuovo modello economico, il dominio assoluto dei colonizzatori li rese gli unici reali decisori sul destino di quelle terre. Ma le difficoltà di convivenza tra i dominatori rimasero e ostacolarono la possibilità dell'unione fintanto che non sorsero esigenze comuni figlie del commercio. Così vennero prima avviati lavori condivisi attorno alla costruzione di canali sul fiume San Lorenzo e poi, in un'ottica più

147G. P. de T. Glazebrook, *A History of transportation in Canada*, Toronto, Toronto University Press, 1966, p.

201. Nello stesso libro l'autore parla di come la modifica della struttura produttiva in Canada sia stata letteralmente una *conditio sine qua non* per la modifica della sovrastruttura e la nascita della Confederazione.

148J.M.S. Careless, *Canada. A story of challenge*, cit., p. 213.

149Cfr. H. A. Innis, *A history of the Canadian Pacific Railway*, cit., pp. 292-293.

150S. Collier, *Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics*, cit., p. 205.

151J. Guldi, *Roads to Power: Britain Invents the Infrastructure State*, cit., p. 4.

ampia, quelli per la realizzazione di vari tronconi ferroviari. Con la ferrovia il passo verso l'integrazione proseguì più spedito perché contribuì alla nascita di un nuovo spirito comunitario. Nella suggestione che vuole offrire questa ricerca, la quale tenta in qualche modo di testare categorie analitiche proprie del presente globale su situazioni del passato, possiamo sostenere che il primo luglio 1867 lo “spazio logistico della Confederazione canadese” divenne Stato. O meglio, quello spazio logistico fu la base su cui quello Stato andò a costituirsi. Un progetto che fino a trent'anni prima sembrava ancora irrealizzabile, benché da tempo ricercato, poté insomma concretizzarsi grazie all'azione preliminare di una imponente costruzione infrastrutturale e alla «Canadian Commercial Revolution»¹⁵² a cui sopra s'è fatto riferimento. Certo, la Confederazione impiegò del tempo per affinare i suoi ingranaggi socio-politici comunitari, e quando Monnet sbarcò in quelle terre essi erano in piena fase di collaudo. Tuttavia, il destino d'integrazione di quei territori sembrava segnato, e fu proprio questo che permise al giovane viaggiatore francese di cogliere quella che già nell'introduzione abbiamo definito la “produttività politica della logistica”.

1.4) SPAZI INEDITI, SPAZI LOGISTICI

Il 19 luglio 1907 Monnet si imbarcò dunque a Liverpool sulla nave *SS Virginian* della compagnia Allan Line direzione Quebec. Il giovane viaggiatore francese trascorse in Canada molto tempo tra 1907 e il 1914. Girò in lungo e in largo con l'obiettivo di vendere cognac e avviare contatti commerciali con le principali aziende del Paese. Gli occhi erano quelli curiosi di un ragazzo non ancora ventenne, pronto a cogliere ogni “lezione” gli si presentasse di fronte. Nemmeno un libro nello zaino. Il padre era stato chiaro: «nessuno può riflettere per conto tuo»¹⁵³. Viaggia e impara dunque, senza preconcetti o pregiudizi. Vecchio mondo alle spalle; quello nuovo davanti e rivelatore: «the journey, from the beginning to end, served as inspiration for his theory of European supranational unity»¹⁵⁴. In questo paragrafo cercheremo di capire perché fu davvero così.

Anzitutto, in linea di continuità con il paragrafo precedente, è necessario indagare il momento socio-economico che in quegli anni stava attraversando il Canada. A seguito del *British North America Act* del 1867, l'impegno principale del primo governo unitario guidato da John Alexander Macdonald era quello di rafforzare un labile sentimento nazionale. La cosa

152J.M.S. Careless, *Canada. A story of challenge*, cit., p. 207.

153J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 42.

154T. Uglan, *Jean Monnet and Canada*, cit., p. 20.

non fu né scontata né immediata. Il fascino dei vicini Stati Uniti, specialmente dopo la Guerra di secessione americana (1861 – 1865), attirava una buona parte dei cittadini della Confederazione, e gli stessi governanti a stelle e strisce guardavano con molto interesse le colonie britanniche a nord-ovest non ancora annesse al nuovo Stato canadese. Del resto, esse apparivano praticamente vuote e non sarebbe stato difficile procedere all'accorpamento, proprio come si era fatto con l'Alaska in quello stesso 1867. Anche per questo motivo Macdonald si mosse con decisione nell'ottica di rinforzare la compagine confederale in termini sia geografici sia economici. Sui territori ceduti dalla HBC egli creò nel 1870 la provincia del Manitoba, nel 1871 concluse l'accordo per l'ingresso della British Columbia e, nel 1873, ci fu l'annessione dell'Isola del Principe Edoardo. Da qui in poi le velleità annessionistiche degli Stati Uniti terminarono, il Canada dispense la sindrome da accerchiamento e «i due popoli nordamericani gradualmente cessarono di pensare a un confronto in termini militari e si aprì una nuova fase [...] che alla fine portò alla solida amicizia cementata nelle due guerre mondiali»¹⁵⁵.

L'altro versante su cui Macdonald si impegnò notevolmente fu quello economico, con politiche volte alla valorizzazione dei prodotti nazionali e a favore del commercio interno. Fu una strategia fruttuosa a partire almeno dal 1885, anche se la svolta vera e propria non avvenne prima del 1896. Alla morte di Macdonald nel 1891 seguirono quattro brevi governi conservatori guidati da John Abott, John Thompson, Mackenzie Bowell e Charles Tupper. Alle nuove elezioni, l'11 luglio 1896 venne eletto il governo presieduto dal liberale francofono Wilfrid Laurier, che rimase in carica fino al 5 ottobre 1911. Furono anni di forte crescita, che la storica canadese Margaret Conrad definisce significativamente i «boom years»¹⁵⁶.

A livello esogeno il 1896 vide due eventi molto significativi. In primo luogo, globalmente la congiuntura economica entrò in un *trend* espansivo che sostanzialmente durò fino allo scoppio della Grande Guerra. Dopo la «grande depressione» del 1873-1896, i vent'anni successivi portarono ai «magnifici tempi» tanto decantati anche se, in realtà, «al pari di tutti i momenti alti che avevano caratterizzato le fasi conclusive dei precedenti cicli di accumulazioni – in questi termini parla Arrighi –, il momento fu splendido solo per una minoranza»¹⁵⁷. In secondo luogo, in quell'anno gli Stati Uniti decretarono la fine della corsa all'Ovest e degli spazi liberi da occupare, cosicché le praterie canadesi divennero «the last

155L. Codignola, L. Bruti Liberati, *Storia del Canada*, cit., p. 455.

156M. Conrad, *A concise history of Canada*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012, p. 178.

157G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 190.

best west?»¹⁵⁸.

Fu a livello endogeno tuttavia che occorsero i cambiamenti maggiori, e Laurier ebbe il merito di assecondarli dando un nuovo forte impulso alla costruzione della ferrovia. Le industrie produttrici di beni di consumo (tessile, scarpe, sigari) vissero un notevole sviluppo, a cui seguì un'espansione delle aziende dedicate alla realizzazione di mezzi di produzione (macchinari e altro equipaggiamento), delle industrie di ferro e acciaio e delle industrie chimiche. Anche nel campo energetico i miglioramenti furono rilevanti grazie all'avvio della prima centrale idroelettrica di grande potenza sorta nelle vicinanze delle cascate del Niagara proprio nel 1896. E, per finire, un altro deciso incremento lo ebbe la produzione agricola, specie nel settore cerealicolo.

Locomotiva trainante di questo sviluppo era la parte Occidentale del Paese. La Canadian Pacific Railway fu completata a inizio degli anni Ottanta dell'Ottocento. Il 7 novembre 1885 giunse a Yale (British Columbia, costa pacifica) il primo treno proveniente da Montreal: «A nebulous dream was a reality: an iron ribbon crossed Canada from sea to sea»¹⁵⁹, riporta in tono solenne la stele commemorativa installata proprio a Yale. Il collegamento dei due Oceani giocò un ruolo fondamentale per integrare due economie divise: «The marked prosperity of Canada, especially from 1896 to 1913, paralleled the prosperity, the expansion, and the integration of the Canadian Pacific during that period»¹⁶⁰. Inoltre, permise il popolamento di zone fino ad allora poco ospitali, cosa assai importante in un periodo di forte migrazione interna e in entrata. Nuovi centri urbani come Calgary, Edmonton (capoluogo dell'Alberta) e Regina (capoluogo del Saskatchewan) sorsero dal nulla, e altri già esistenti come Vancouver o Winnipeg aumentarono vertiginosamente la loro popolazione. «The last best West», come recitavano anche i manifesti, attirava persone provenienti da ogni parte d'Europa richiamate dai grandi spazi e dalla ricchezza promessa. Dei quasi tre milioni di immigrati in Canada di quel periodo, circa la metà si insediarono là. Le immense praterie permisero un forte incremento nella coltivazione del grano la cui produzione passò da ventinove a duecentonove milioni di tonnellate l'anno, e vennero scoperti importanti giacimenti d'oro. Il grano, l'oro e il legname, venivano poi commerciati con l'Est e con l'Inghilterra senza soluzione di continuità grazie proprio alla ferrovia e alle navi merci dirette a Londra¹⁶¹. Ciò contribuì in maniera decisiva a saldare la nuova identità nazionale canadese,

158D. Morton, *A short history of Canada*, Toronto, McClelland&Stewart Inc, 1994, p. 138.

159La targa così prosegue: «Often following the footsteps of early explorers, nearly 3.000 miles of steel rail pushed across vast prairies, cleft lofty mountain passes, twisted through canyons, and bridged a thousand steams. Here on Nov. 7, 1885, a plain iron spike welded East to West».

160A. Innis, *The Canadian Pacific Railways*, cit., p. 292.

161Scrive Careless a conferma di ciò: «the most significant feature of the new age of prosperity was the growth

e grande merito in tutto questo lo ebbe Laurier che divenne simbolo stesso del nazionalismo: «With the prosperity of the Laurier era and the success of the national policy, sectional strife dwindled away in Canada, and unity and nationalism again became the order of the day»¹⁶².

Oltre a questi cambiamenti strutturali ed economici, altri fattori concorsero a saldare l'unità. Per esigenze di sintesi ne citiamo uno soltanto che forse più di altri si rivelò efficace. Nel 1899 scoppiò in Sud Africa la Seconda Guerra Boera (terminata nel 1902), e il Canada fu chiamato a scegliere se spedire o meno le sue truppe in appoggio alla Corona Britannica. Non fu facile per Laurier prendere una decisione che soddisfacesse sia gli anglofoni sia i francofoni. Questi ultimi, infatti, si identificavano in parte proprio con la fazione boera, e temevano di andare incontro a egual sorte: in fondo la loro percezione restava quella di appartenere a una precaria minoranza, nonostante gli accordi confederali fossero oramai istituiti da più di trent'anni. L'abilità politica di Laurier riuscì però a capovolgere la situazione che da potenzialmente esplosiva concorse a saldare l'unità. Le truppe canadesi vennero spedite a fianco della Corona, ma tale atto venne percepito «as much as nationalism as imperialism. Canada was asserting itself and acting by her own decision»¹⁶³. Al termine del conflitto, monumenti commemorativi e cenotafi sorsero a eterna memoria delle vittime. Da allora, anche nell'immaginario nazionalista canadese si aggiunse la presenza di quel Milite Ignoto la cui assenza corporea diventa cruciale per il sorgere delle «fantasmatiche immaginazioni nazionali»¹⁶⁴.

Dopo il soggiorno biennale a Londra, Monnet sbarcò in Canada il 26 luglio 1907 a sette giorni dalla partenza da Liverpool. Non ci fu alcuna spinta particolare a condurre il francese sull'altro lato dell'Atlantico proprio in quel periodo. «Pure chance» come scrive Uglan¹⁶⁵, casualità assoluta. Eppure il *timing* del viaggio merita approfondimento. Come scrive il filosofo statunitense Sheldon Wolin, che ha dedicato un'importante opera all'influenza che ebbe il viaggio in America per Tocqueville: «it is not just a question of what one saw theoretically, or even how one saw it, but, equally crucial, when»¹⁶⁶. Abbiamo già osservato come il suo soggiorno a Londra coincise con l'affermarsi dell'Inghilterra quale nuovo centro di controllo logistico e finanziario mondiale. I primi anni del Novecento si inseriscono in una fase di transizione (dal terzo al quarto ciclo di accumulazione secondo

of trade from east to west, carried across the continent by the railways [...] the east-west system really ended on the other side of the Atlantic». Id. *Canada. A story of challeng*, cit., p. 311.

162J.M.S. Careless, *Canada. A story of challeng*, cit., p. 314.

163Ivi, p. 318.

164B. Anderson, *Comunità immaginate*, cit., p. 29.

165T. Uglan, *Jean Monnet and Canada*, cit., p. 82.

166S. Wolin, *Tocqueville between two worlds*, cit., p. 139.

l'analisi di Arrighi sullo sviluppo del sistema capitalistico), e per Monnet vivere la *city* in quella parentesi fu certamente un'esperienza utile a comprendere l'importanza che nel nuovo secolo avrebbero avuto i flussi commerciali per via marittima e il loro controllo. In Canada egli affinò questa percezione. Lì fu in qualche modo testimone di come anche su un grande territorio si potessero applicare le stesse categorie. Grazie a infrastrutture come la ferrovia lo spazio ruvido poteva allentare la sua “forza di frizione” e permettere un agevole scorrimento dei flussi di merci utili alla prosperità.

In effetti, Monnet approdò in Canada in un momento che si rivelerà particolarmente propizio. In fase di piena maturazione teorica e politica, il suo viaggio fu proprio a ridosso della prima guerra mondiale, quando gli Stati-nazione europei sembravano avere definitivamente perso la loro egemonia militare, economica, politica e ideale sul mondo, diventando d'un tratto «anacronistici»¹⁶⁷. In Canada, invece, egli visse i fasti di un grande Stato federale neonato con immense prospettive di crescita (forte allora era nel Paese la percezione che si stesse entrando nel “secolo canadese”¹⁶⁸), dove due culture diverse come quella francese e quella inglese, convivevano sottostando a norme costituzionali precise. Tale formazione statale si rivelava a Monnet come accogliente verso i nuovi immigrati¹⁶⁹ e incredibilmente prospera. Queste condizioni lo colpirono profondamente, e il Canada divenne per lui “modello politico” in un modo simile per molti versi a come la democrazia statunitense fu ispirazione per Tocqueville:

«Just as Tocqueville's journey to America in 1831 convinced him that he had witnessed the future – scrive Ugland –, it appears that Monnet's trip to Canada in 1907 formed the quintessential core of the inspiration for his lifelong fixation on

167L'aggettivo “anacronistici” riferito agli Stati-Nazione venne utilizzato da varie personalità già a ridosso della Prima guerra mondiale. Tra questi si può citare ad esempio Trotsky, che nel 1914 indicava una «incompatibilità tra le dimensioni di questo tipo di Stato e lo sviluppo delle forze produttive»; oppure Einaudi, che intuì «l'incompatibilità tra Stato nazionale ed equilibrio internazionale». Cfr. L. Levi, *Il superamento dei limiti dell'internazionalismo*, in S. Pistone (a cura di), *L'idea dell'unificazione europea dalla prima alla seconda guerra mondiale*, Torino, Fondazione Luigi Einaudi, 1975, pp. 204-206. Oltre a questi, un grande critico degli Stati-nazione in anni di poco successivi fu l'italiano Altiero Spinelli. Cfr. Id. *Il manifesto di Ventotene*, cit. o Id. *Manifesto dei federalisti europei*, cit.

168Vari racconti molto efficaci per far capire quanto ampio fosse tale sentimento sono inseriti in AA. VV. *The dawn of Canada's Century: hidden history*, a cura di G. Darroch, Montreal-Kingston, McGill-Queen's University Press, 2014.

169L'accoglienza, a dire il vero, non era così aperta a tutti i popoli. Se infatti i migranti bianchi erano generalmente ben accolti, il discorso era molto diverso per giapponesi e cinesi, i quali erano spesso respinti, o sottoposti a condizioni di lavoro e di vita molto diverse rispetto agli altri e spesso erano arruolati nella costruzione della Canadian Pacific Railway. A un certo momento vennero pure imposte restrizioni di accesso, anche se non tutti gli Stati ne erano soggetti: l'India, ad esempio, i cui migranti pure non erano certamente tra «i più graditi», non sottostava a tali restrizioni in quanto, come il Canada, era una colonia inglese. Cfr. M. Conrad, *A concise history of Canada*, cit., in particolare il capitolo “Nation and Immigration”, pp. 171-192.

European supernational unity. Although their approaches were different in number of ways, comparisons between Tocqueville's and Monnet's encounters with America can be made»¹⁷⁰.

L'accostamento suggerito da Uglan tra Tocqueville e Monnet sarà quello che ci appresteremo a fare in quest'ultima parte del capitolo. Tale confronto sarà utile a capire quanto sia reale il *fil rouge* che unisce le due esperienze. Vedremo come non risulti affatto azzardato da questa prospettiva considerare Monnet un "Tocqueville del XX secolo" che, grazie all'esperienza in Canada (che perfezionò un pensiero in via di strutturazione già dagli anni londinesi), fu testimone degli effetti politici (della *produttività politica*, potremmo dire) di uno spazio infrastrutturale e logistico. Evidentemente non si vuole con questo affermare una profondità critica equiparabile tra i due. I lavori teorici di Tocqueville sono indubbiamente più articolati, così come infinitamente più colta era la sua formazione e diverso era l'oggetto studiato. Tuttavia, con l'azione successiva al viaggio in Canada, Monnet dimostrò non solo di aver inteso concretamente il modo in cui là funzionavano le cose, ma anche di aver percepito un tendenziale processo a cui il sistema mondo era inevitabilmente rivolto.

Proviamo allora a mettere in risonanza l'esperienza di Monnet e quella di Tocqueville, e a comprendere quanto abbia in effetti influito il viaggio in Canada sul suo pensiero. Per accostare le due esperienze ci concentreremo su alcuni aspetti che ne esaltano l'importanza e giustificano una dissertazione. Anzitutto, il primo è già stato accennato poco fa e riguarda il *timing* del viaggio. Tocqueville attraversò l'America distante abbastanza dalla Rivoluzione per formulare dei giudizi, ma ancora abbastanza vicino per conoscerne in dettaglio gli elementi. Ciò fece nascere in lui un sentimento di unicità e fierezza, figlio del fatto che la provvidenza «has given us – scrisse Tocqueville – a light denied to our fathers that allows us to see the first causes, in the destiny of nations, that the darkness of the past had obscured for them»¹⁷¹. Come osserva Wolin dunque, Tocqueville aveva una fiera percezione di straordinarietà: «because he had been born between two worlds, he could see into them both in ways that others, coming from different origins, could not and that his journey to America was perfectly timed»¹⁷².

Anche Monnet era pervaso da un sentimento simile. Lo persuadeva la convinzione di vedere le cose da una prospettiva singolare e, di conseguenza, di poter offrire soluzioni innovative. «Ta vue lointaine des choses est généralement juste», scrive in una note personale

170T. Uglan, *Jean Monnet and Canada*, cit., p. 10.

171Citato in S. Wolin, *Tocqueville between two worlds*, cit., p. 139.

172Ibid.

il 23 luglio 1943; «tu vrai force, c'est la vue objective, désintéressée, complète d'un problème, et la solution que tu y donnes»¹⁷³. Con questo spirito, durante la prima guerra mondiale andò a «bussare direttamente alla porta»¹⁷⁴ di René Viviani per proporre la gestione comune delle risorse tra Francia, Gran Bretagna e Italia (se ne parlerà in dettaglio nel terzo capitolo). Un'intraprendenza al limite dell'arroganza, ma dovuta alla visione nitida di un problema che gli Alleati «non erano preparati a risolvere».

«Questo problema – scrive Monnet – mi appariva evidente *perché* ero molto giovane e non *quantunque* fossi molto giovane. Si trattava infatti di un problema nuovo, un problema già del XX secolo, che una mente senza pregiudizi e senza ricordo del passato poteva capire meglio degli esperti nutriti di concetti del XIX secolo»¹⁷⁵.

Rientrato dal Nord America, Monnet fece sua la convinzione che una gestione comune delle risorse era possibile anche dove le culture e i popoli erano differenti. Nella situazione di guerra a cui si trovò di fronte decise subito di impegnarsi per la realizzazione di questa prospettiva. Più in generale, una “gestione logistica comune” come avveniva in Canada dove in tutto il territorio le merci potevano scorrere senza interruzioni di sorta, fu la vera fascinazione che lo colpì e che volle trasferire anche al Vecchio Continente. Il Canada gli appariva uno spazio (logistico) funzionante e funzionale al mondo così come se lo immaginava nel XX secolo. L'Europa (un concetto ancora indefinito al suo sguardo) doveva al più presto assumere le stesse caratteristiche.

Il secondo aspetto in comune, pone l'attenzione su un punto vicino alla sostanza del pensiero di Monnet e Tocqueville. Prima dei rispettivi viaggi entrambi erano scevri di una reale formazione teorico-politica. Seguendo Wolin, «Tocqueville did not come to theory from a background of firsthand political experience. Unlike his contemporaries – Hegel, Marx, and Mill – Tocqueville did not come to politics with a theoretical preparation»¹⁷⁶. Lo stesso si può affermare nel caso di Monnet. Certamente, abbiamo visto nel primo paragrafo come il contesto storico, sociale e finanche geografico che circondò la sua giovinezza abbia in

173H. Rieben, C. Camperio-Tixiere, F. Nicod (a cura di), *A l'écoute de Jean Monnet*, cit., p. 43. Una tale fiducia è figlia anche dell'educazione impartitagli dalla madre, la quale ha sempre avuto molte aspettative dalle capacità di Monnet. Vedi *supra* e cfr. Ivi, p. 247.

174J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 49. In realtà, Monnet fu introdotto a Viviani da un amico comune, tale Fernand Benon, avvocato amico del Presidente. La sostanza tuttavia rimane: dopo il ripiego del Governo a Bordeaux a causa dell'attacco tedesco, Monnet si presentò in prima persona al Primo Ministro.

175Ivi, p. 47. Corsivo nel testo.

176S. Wolin, *Tocqueville between two worlds*, cit., p. 92.

qualche modo inciso. Alcune inclinazioni quali liberalismo, anti-nazionalismo e una certa tendenza alla gestione centralizzata del potere, trovano lì la loro origine. Tuttavia, prima del viaggio in Canada nessuna soluzione politica, istituzionale o filosofica gli era apparsa in maniera chiara. Una mente vergine modellata dal viaggio attraverso un «new political world», dove fece per la prima volta esperienza di una forma giuridica e politica federale diversa da quella statale-nazionale europea. Il federalismo canadese, come la democrazia statunitense per Tocqueville, fu dunque per Monnet la scoperta di un modello ideale a cui tendere che implicava spazialità inedite extrastatali da produrre.

In terzo luogo, a stimolare le intuizioni sia di Tocqueville sia di Monnet fu la tensione teorica tra il vecchio e il nuovo continente. Il paragone tra i due mondi è una costante dell'analisi tocquevilliana. Tutti gli aspetti rilevati della società americana sono posti su un tavolo di confronto con quelli della società francese la quale, in fin dei conti, gli appariva soltanto in ritardo su un percorso inevitabile: «presto o tardi – Tocqueville ne era convinto – arriveremo anche noi, come gli americani, all'eguaglianza quasi completa delle condizioni»¹⁷⁷. È questa accezione comparativa che rende la ricostruzione di Tocqueville puntuale e completa. Citando ancora Wolin, «the theoretical form that we know as *Democracy in America* resulted from a political insight stimulated by the contrast between the New and the Old»¹⁷⁸. Le stesse parole sono utilizzate da Ugland per descrivere il progetto sovranazionale di Monnet. «Monnet's ideas for Europe – scrive Ugland – were clearly prompted by the contrasts between the Old and the New World»¹⁷⁹. In Canada egli visse il rapido successo di un'area continentale strutturata in una singola zona infrastrutturale, dove retaggi culturali per molto tempo avversi (come quello francese e quello inglese) erano uniti in un grande «spazio-di-flussi»¹⁸⁰, per dirla con il sociologo Manuel Castells che incontreremo spesso in questa ricerca. Là Monnet fu testimone dell'ottimismo con cui i cittadini guardavano al futuro, e ciò strideva con il cupo avvenire che si profilava in un'Europa al crepuscolo della *Belle Époque*. Ma l'aspetto forse più eclatante emergeva da un'analisi comparativa in termini economici. La forte crescita che stava vivendo quel Paese rivelava tutte le potenzialità di un grande spazio logisticamente uniformato. Insomma, di uno spazio logistico, da intendersi come un'area di vasta standardizzazione tecnica e normativa che trascende le proprietà politiche, sociali o economiche dei territori su cui si installa¹⁸¹. A differenza degli Stati europei, che pure

177A. de Tocqueville, *La democrazia in America*, cit., 27.

178S. Wolin, *Tocqueville between two worlds*, cit., p. 93.

179T. Ugland, *Jean Monnet and Canada*, cit., p. 31.

180Cfr. M. Castells, “Grassrooting the space of flows”, *Urban Geography*, Vol. 20, N. 4, pp. 296-302.

181Cfr. su questo D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., pp. 1-10. Vedi anche G. Grappi, *Logistica*, cit., pp. 11 e seg. Ovviamente ritorneremo ampiamente su tutto questo.

godevano di un tasso di crescita positivo, le potenzialità del Canada apparivano direttamente proporzionali alla sua estensione territoriale, e la crescita non scorgeva limiti all'orizzonte.

Ancora a proposito della produttività del confronto tra i due mondi, è interessante notare come nel contrasto teorico tra vecchio e nuovo Tocqueville fosse stimolato da ciò che Wolin definisce «a certain absence». Nello specifico, l'assenza di aristocrazia e istituzioni feudali che negli Stati Uniti non erano mai state presenti. Pertanto, «the comparison was between a society in which a certain institution barely survives as an anachronism and one where it never existed»¹⁸². Anche questo pensiero mi sembra possa essere riadattato a Monnet. La strenua resistenza dello Stato-nazione di matrice europea, con le sue tradizioni e i suoi presupposti, è ciò che in Canada egli visse soltanto come ricordo di un luogo lontano nello spazio e nel tempo. Nessun «ostacolo artificioso» rappresentato dai confini statuali era posto in un territorio enorme, e dove era garantita la più completa libertà di movimento. Proprio la mobilità di persone e merci deve aver colpito profondamente il viaggiatore europeo. Per giungere fino a Winnipeg egli percorse senza soluzione di continuità quasi tremila chilometri in treno: impensabile nella vecchia Europa coprire quella distanza senza subire controlli doganali o rallentamenti causati da incompatibilità tecniche. Agli occhi di Monnet, il Canada appariva unito, accogliente e soprattutto pronto alle sfide del XX secolo, allorché «le condizioni di potere erano mutate»¹⁸³. Una variante diacronica tra un luogo già proiettato nel futuro e un altro strenuamente invischiato nel passato: così gli apparivano Canada e Europa.

Un'altra categoria rilevata da Tocqueville fu «l'eguaglia delle condizioni» di partenza dei cittadini nordamericani che ne rinforzava lo spirito democratico. Anche Monnet, pur in modo diverso, fu colpito dagli abitanti del Canada. Lo spirito di iniziativa personale, il dinamismo, la fiducia nel futuro e nel prossimo lo «impressionarono molto». Nella sua analisi, egli attribuisce tali caratteri alla grandezza del territorio, visto che pure negli Stati Uniti rilevò la stessa attitudine: «dove gli spazi non erano delimitati, non si misurava neppure la fiducia»¹⁸⁴. Ma ciò che lo colpì più di tutto fu il constatare che i protagonisti del fermento canadese erano migranti europei, quegli stessi che sul Vecchio Continente rimanevano legati ad atavici tradizionalismi. Anche Ugland sottolinea questo elemento: «because those whom Monnet met in Canada were immigrants, newly arrived from Europe, Monnet concluded that change was also possible in Europe – if only the overriding context of people's lives could be modified»¹⁸⁵.

182S. Wolin, *Tocqueville between two worlds*, cit., p. 93.

183J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 47.

184Ivi, p. 44.

185T. Ugland, *Jean Monnet and Canada*, cit., p. 25.

Analizziamo meglio questo passaggio. Monnet rimase impressionato da come «attitudes and behavior can be modified by changing the settings in which people live and work»¹⁸⁶. Articolata in termini marxiani, possiamo dire che percepì come la struttura economia stesse modificando la sovrastruttura politica e culturale del Canada, e assunse questo metodo come modello da riadattare all'Europa. In termini più propri all'analisi dell'organizzazione del capitalismo contemporaneo, potremmo invece sostenere che egli aveva precocemente appreso che «la logistica “fa politica”»¹⁸⁷ per dirla con Giorgio Grappi, e fu tra le più importanti lezioni che si portò a casa già alle soglie della prima guerra mondiale. Come vedremo fra poco, infatti, la messa in comune di risorse naturali e materiali grezzi fu qualcosa che Monnet aveva in mente ben prima di scrivere la “dichiarazione Schuman” del 9 maggio 1950, e che ebbe origine proprio da questo lungo viaggio.

La positività e l'acume con cui i due francesi guardavano gli abitanti nordamericani, è inversamente proporzionale al modo in cui entrambi difettavano quando dovevano invece affrontare il tema dei nativi. Tocqueville ne parla, ma superficialmente e in maniera del tutto denigratoria. Monnet pare ignorare totalmente la questione. Gli ambienti che frequentò, i luoghi che visitò e forse anche la sua scarsa preparazione scolastica, lo indussero a vedere soltanto l'aspetto più superficiale della società canadese. Per questo non sembra azzardato affermare che la sua lettura unilateralmente positiva era forse più simile a una “fantasia politica” che alla realtà.

Un quinto aspetto che lega i due conterranei, vede sia Tocqueville sia Monnet come portatori di soluzioni di compromesso. Nessun radicalismo. Nessuna spinta troppo in avanti. Per il primo «democracy would always remain foreign, his subject matter rather than his element»¹⁸⁸. Allo stesso modo, per Monnet si può sostenere – e si mostrerà meglio in seguito – che, nonostante il suo scopo dichiarato fosse la realizzazione degli Stati Uniti d'Europa, non si spese mai davvero per avviare un vero e proprio processo costituente in senso federale. Al contrario, si tenne sempre piuttosto alla larga da ogni velleità federalista. Il suo spirito pratico gli impose piuttosto di evitare forzature, perseverando in azioni «più pragmatiche e più concrete»¹⁸⁹, elaborando un nuovo modo di operare. Quest'ultimo è stato definito da alcuni «metodo comunitario»¹⁹⁰, altri lo hanno chiamato «federalismo funzionale»¹⁹¹. Al di là delle

186Ibid.

187G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 11.

188S. Wolin, *Tocqueville between two worlds*, cit., p. 157.

189J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 251.

190Cfr. in particolare l'articolo del direttore della Fondation Jean Monnet pour l'Europe, Gilles Grin, *Méthode communautaire et fédéralisme: le legs de Jean Monnet à travers ses archives*, Losanna, Fondation Jean Monnet pour l'Europe, Collection débats et documents, n. 2, settembre 2014, 27 pp.

191Cfr. i vari scritti di Cornelia Navari. Tra questi soprattutto Id. “Functionalism Versus Federalism: Alternative

definizioni proprie al campo dell'analisi politica, constatiamo qui che la sua azione davvero concreta fu volta alla realizzazione di uno spazio infrastrutturale europeo normato uniformemente, per cui – per questo sì – si spese con costanza anche prima del suo impegno istituzionale.

Sesto e ultimo tratto in comune che portiamo all'attenzione, peculiare sotto certi aspetti anche della loro ideologia politica, era la propensione all'ordine e all'organizzazione. Tocqueville affronta la questione in termini più strettamente filosofici e lega in un rapporto causale ordine e dubbio. «Doubt was Tocqueville's demon»¹⁹², sostiene Wolin. Proprio il dubbio era per Tocqueville causa di instabilità rivoluzionaria e, peggio ancora, del soggettivismo che temeva più del pericolo della violenza anarchica. Insomma: «Doubt was in his eyes, a prime cause of social instability and a contributory factor to modern revolutionary moments»¹⁹³. Destabilizzante per l'ordine e causa di messa in discussione di quelle «socially necessary truths» che dovrebbero essere, nella sua concezione, «as widely shared as possible»¹⁹⁴.

Per quanto riguarda invece Monnet, il problema era affrontato in termini più direttamente politici: «la liberté, c'est civilisation. La civilisation, c'est les règles et les institutions»¹⁹⁵. Il potere costituito era e doveva essere sinonimo di ordine, garante delle libertà e fulcro dell'organizzazione. «Durante i miei viaggi – scrive – avevo imparato che [...] dove regna l'organizzazione regna la vera potenza»¹⁹⁶. Se consideriamo che uno degli usi correnti del termine logistica è proprio quello che la intende come «insieme di conoscenze relative all'organizzazione di tutto ciò che è necessario per lo svolgimento con successo di una determinata attività»¹⁹⁷, vediamo come si possa porre in risalto il legame concreto tra quelle esperienze e l'instillarsi in lui di una razionalità specifica (logistica). È su tale insegnamento che svilupperà la sua azione: «era questo bisogno continuo di riportare l'ordine che teneva in movimento la mia energia»¹⁹⁸. Si vedranno più avanti nel corso della ricerca esempi pratici in tal senso. Per ora, l'intento era di portare alla luce gli elementi comuni ai due viaggiatori francesi e dimostrare come, tanto per Tocqueville quanto per Monnet, i periodi trascorsi in Nord America abbiano influenzato il loro pensiero filosofico e politico.

Vision of European Unity”, in P. Murray, P. Rich (a cura di), *Vision of European Unity*, Oxford, Westview Press, 1996.

192S. Wolin, *Tocqueville between two worlds*, cit., p. 81.

193Ivi, p. 82.

194Ivi, p. 84.

195H. Rieben, C. Camperio-Tixiere, F. Nicod (a cura di), *A l'écoute de Jean Monnet*, cit., p. 72.

196J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 48.

197G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 20.

198J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 92.

Come scrive Ugland, il viaggio in Canada fornì dunque a Monnet l'ispirazione al suo progetto di creazione della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio. Tuttavia, alcune condivisibili recensioni al libro¹⁹⁹ identificano vaghe, tenui e poco approfondite basi teoriche a favore di questa asserzione. Anche nel tentativo di puntellare tali mancanze è stato pensato questo capitolo. Siamo infatti del tutto concordi nel sostenere il collegamento diretto che intercorre tra il viaggio in Canada di Monnet e la sua idea di integrazione europea. Tuttavia, solo esponendo la nascita della Confederazione canadese come qui è stato fatto, si può davvero cogliere l'essenza di quell'esperienza. Lì egli non fu illuminato sulla via di Ottawa da chissà quale lampo federalista: in fondo in Canada s'era recato per vendere cognac e non certo per studiarne il sistema politico (e forse non ne aveva nemmeno i mezzi). La “lezione” più importante, piuttosto, fu l'incontro con spazialità inedite costituite sulla mobilità e organizzate attorno a progetti infrastrutturali precisi. Ai suoi occhi i retaggi ancora vivi di sensi di nazionalità differenti che avevano segnato la storia del territorio canadese (come quello inglese e quello francese), erano stati superati a partire proprio dalla creazione di “collettività infrastrutturali” che a poco a poco si erano trasformate in “collettività logistiche”. Quindi non soltanto territori uniti da artefatti quali le linee ferroviarie, ma successive centralizzazioni gestionali che portarono diverse “spazialità politiche” (come quelle dell'*Upper e Lower Canada*) a costituirsi in un'unica federazione installata su quella “spazialità logistica”.

Detto più chiaramente, fu in Canada che egli capì quanto infrastrutture come la ferrovia potessero incorporare un'efficacia che andava ben al di là del loro mero aspetto tecnico. Attraverso di esse, si materializzava direttamente il potere politico centrale, come se la locomotiva trainasse non soltanto vagoni merce, ma anche uno spirito nazionale o comunitario che induceva un immediato senso di obbedienza e sudditanza. La costruzione della ferrovia da parte del governo diventava quindi fondamentale per contrarre il tempo, rendendo tutto più vicino, e lo spazio, che da ruvido diveniva liscio e piatto. In questo modo, l'obiettivo di raggiungere «la vera potenza» era davvero realizzabile. Questo percepì in Canada. E proprio perché «biography, unlike method, is unique and untransferable»²⁰⁰, è stata data tanta importanza all'esposizione della sua peculiare formazione mobile. Perché solo capendo questa fino in fondo si può leggere la sua azione degli anni successivi, rifuggendo al “presentismo”, ma sfruttando a pieno le categorie analitiche proprie della contemporaneità.

199C. Pentland, *International Journal*, 67/2 (Spring 2012): 554-556; I. F. Dumka, *Canadian Journal of Political Science*, March 2013, Volume 46 (Issue1): 224-225.

200S. Wolin, *Tocqueville between two worlds*, cit., p. 87.

CAPITOLO II

MONNET E INFRASTRUTTURE:

LA MATERIALIZZAZIONE DELLO SPAZIO EUROPEO

Le infrastrutture sono «una sorta di scheletro»¹, il «sistema nervoso»² dell'economia e della società. Il ruolo da esse giocato nella costruzione e nel consolidamento dello Stato moderno è stato analizzato da diverse parti. Esempi concreti, e in sintonia con il periodo storico e il quadro geografico di questa ricerca, si possono fare richiamando l'articolata opera dello studioso francese Eugen Weber sul processo di modernizzazione della Francia rurale avvenuto nella seconda parte del XIX secolo, in concomitanza con l'infanzia di Monnet. La realizzazione di «strade, strade e ancora strade»³ (e di linee ferroviarie), portò alla «appropriazione» dello spazio che venne a poco a poco «posto sotto controllo»⁴. Esse, da un lato, possono agire anticipando l'integrazione politica⁵ creando «collectivity through connectivity across a defined space»⁶. «This infrastructural integration was critical in the making of national territory, identity and economy»⁷ scrive Deborah Cowen riferendosi proprio alla Francia. Dall'altro, contribuiscono a rendere «leggibile»⁸ e governabile la società insinuandosi in essa. È quello che il sociologo inglese Michael Mann, definì *infrastructural power*: «the capacity of the State actually to penetrate civil society, and to implement logistically political decision throughout the realm»⁹.

La tesi che si intende dimostrare in questo capitolo va in prima battuta nella direzione volta a sostenere quanto le infrastrutture come e più di altri oggetti siano pervase di una politicità intrinseca. Sarà un passaggio utile allo sviluppo del ragionamento, e rappresenterà

1 E. Weber (1976), *Da contadini a francesi*, Bologna, il Mulino, 1979, p. 367.

2 S. Opitz e U. Tellmann, «Europe as Infrastructure: Networking the Operative Community», *The South Atlantic Quarterly*, Vol. 114, N. 1, 2015. In particolare, p. 180.

3 E. Weber, *Da contadini a francesi*, cit. Così titola il capitolo XII del testo. L'autore si occupa anche delle linee ferroviarie per cui si potrebbe fare lo «stesso discorso» da pagina 368.

4 Ivi, p. 365.

5 Cfr. D. van Laak, «Infra- Strukturgeschichte», *Geschichte und Gesellschaft* 27, 2001, pp. 368-391. Cit. in F. Schipper, *Driving Europe: Building Europe on Roads in the Twentieth Century*, Amsterdam, Aksant, 2008, p. 19.

6 S. Opitz e U. Tellmann, «Europe as Infrastructure: Networking the Operative Community», cit., p. 175.

7 D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., p. 189. In questo e altri passaggi simili Cowen si rifà a un testo del geografo David Harvey, *Paris, Capital of modernity*, New York, Routledge, 2003.

8 Cfr. su questo J. Scott, *Seeing like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, Yale, Yale University Press, 1999.

9 M. Mann, «The Autonomous Power of the State: Its Origins, Mechanisms, and Results», *European Journal of Sociology* 25, N. 2, 1984, p. 113.

una cornice teorica adeguata alla comprensione della figura di Monnet. In seconda battuta, mira a evidenziare la lunga fase che portò alla “materializzazione dello spazio europeo”¹⁰ avvenuta proprio grazie al «debordare»¹¹ degli spazi politici tradizionali anche grazie alle infrastrutture. Indagheremo un processo che ha origini nella seconda metà del XIX secolo e che proseguirà ininterrotto anche nella prima metà del XX. Infine si intende qui sottolineare il ruolo ricoperto da Monnet nella traiettoria che ha utilizzato le infrastrutture come volano verso la realizzazione su scala continentale di uno spazio omogeneo da un punto di vista tecnico, propedeutico alla costituzione di uno spazio logistico. La figura di Monnet sintetizza i caratteri che richiamano tecnica, potere, e internazionalismo. Nelle prossime pagine vedremo come scientemente e ben prima della realizzazione della CECA egli si sia speso per la costruzione di una rete (in particolare ferroviaria) che integrasse diversi spazi statali in un'unica e omologata piattaforma europea.

2.1) IL RUOLO POLITICO DELLE INFRASTRUTTURE

*Things that talk*¹² è il titolo di un saggio della storica della scienza americana Lorraine Daston, il cui intento è dimostrare come gli oggetti siano «simultaneously material and meaningful»¹³. Secondo Daston, il significato degli oggetti «derives from certain properties of the things themselves, which suit the cultural purposes for which they are enlisted»¹⁴. Le cose “parlano” attraverso la loro funzione, attraverso l'utilizzo, ma anche attraverso il materiale con cui sono costruite. Dicono cose diverse a seconda di chi le “ascolta”, sono produttrici di senso, e inducono comportamenti tanto nel singolo quanto nelle collettività. Il testo discute gli elementi più diversi (dai dipinti di Jackson Pollock alle bolle di sapone, dai fiori finti in vetro ai ritagli di giornale), ma la prospettiva di fondo rimane quella di scorgere il significato articolato dagli oggetti attraverso la loro materialità.

Un passaggio ulteriore in questa direzione, è portato dagli autori dei saggi raccolti nel testo *Political Matter: Technoscience, Democracy and Public Life*, a cura di Bruce Braun e Sarah J. Whatmore. Il libro, che ha lo scopo di analizzare la politicità intrinseca degli oggetti,

10 Con questa formula si intende esplicitamente richiamare il testo di A. Badenoch, A. Fickers (a cura di), *Materializing Europe. Transnational Infrastructures and the Project of Europe*, Londra, Palgrave Macmillan, 2010.

11 S. Sassen, “When Territory Deborders Territoriality”, *Territory, Politics, Governance*, N. 1, 2013, pp. 21–45.

12 L. Daston, *Things That Talk: Object Lessons from Art and Science*, Londra, Zone Books, 2004.

13 Citato in B. Braun, S. Whatmore, “The stuff of politics: an introduction” in Id., *Political Matter: Technoscience, Democracy and Public Life*, Minneapolis, Minnesota University Press, 2010, p. XXI.

14 L. Daston, *Things That Talk: Object Lessons from Art and Science*, cit., p. 15.

offre una prospettiva interessante:

«This volume – scrivono i curatori – brings together science studies scholars and political theorists in an effort to address these questions and thereby to draw the insights of science and technology more fully into political theory and to bring political theory to bear more consistently on our understanding of scientific practices and technological objects»¹⁵.

Obiettivo: approfondire una «teoria materialista della politica». Mai come oggi, secondo l'opinione degli autori, è apparsa così evidente «l'alleanza ontologica» tra la politica e le cose non-umane: «the matter of politics and the politics of matter have never seemed so thoroughly entwined»¹⁶. Da qui lo sforzo di porre al centro questa relazione. Finora, sostengono Braun e Whatmore, né il filone degli studi richiamato dall'etichetta “Science, Technology and Society” (STS)¹⁷, né i teorici e i filosofi della politica, hanno rivolto la dovuta attenzione a questo intreccio. Tuttavia, nella vita di tutti i giorni è ormai troppo evidente l'influenza delle “cose” per pensarle ancora come elementi del contesto, e vanno quindi analizzate nella loro dimensione, appunto, politica. Lungi dall'asserire che ciò sia dovuto al passaggio a un nuovo periodo storico, l'attenzione rivolta verso la tecnica è data da una convinzione precisa: «technicity – whether understood in terms of language, equipment, or machine – is not merely a supplement to human life; rather, it is originary»¹⁸. I comportamenti degli esseri umani possono essere analizzati soltanto in relazione a questo mondo delle “cose”, che li precede ed eccede in un processo senza soluzione di continuità. Gli artefatti e altri elementi non-umani sono così una parte irriducibile dell'uomo, sia nella sua accezione individuale sia collettiva. Rappresentano quello che il già citato Bruno Latour chiama la «massa mancante», che sopperisce all'assenza di «legami sociali talmente forti da tenerci uniti tutti insieme o delle leggi morali che possano essere tanto inflessibili da costringerci a comportarci correttamente»¹⁹. Di qui la loro centralità.

15 B. Braun, S. Whatmore, “The stuff of politics: an introduction”, cit., pp. IX-X.

16 Ivi, p. X.

17 Con “Science, Technology and Society” si intende quella branca di studi necessariamente interdisciplinare che analizza quanto lo studio di fenomeni scientifici sia influenzato da fenomeni sociali e culturali. Allo stesso modo, ma dalla direzione opposta, si occupa di quanto lo sviluppo tecnologico e la scienza siano vettori d'influenza della società e della politica. Proprio questa bidirezionalità è tra le caratteristiche principali che la STS vuole portare all'evidenza. La rivista che risponde al nome di “Science, Technology and Society. An international journal” (edito da SAGE journal) è un punto di riferimento per chi si occupa di questi studi.

18 B. Braun, S. Whatmore, “The stuff of politics: an introduction”, cit., p. XVII.

19 B. Latour, “Dove sono le masse mancanti? Sociologia di alcuni oggetti di uso comune”, in A. Mattozzi (a cura di), *Il senso degli oggetti tecnici*, Roma, Maltemi editore, 2006, p. 83.

Rispetto al libro di Daston, che enfatizza il carattere materiale ed eloquente delle “cose”, Braun e Whatmore aggiungono una nuova categoria, che definiscono col termine (difficilmente traducibile) «*eventful*». Aggiungendo questa prerogativa, essi vanno al di là della lettura degli oggetti che si limita a considerarli «vivi e potenti» piuttosto che «morti e inerti». Ciò che vogliono evidenziare, è come gli artefatti (specie quelli tecnologici) siano caratterizzati da una certa indeterminatezza che deriva dalla loro temporalità. In altre parole, le cose ci conducono in un futuro che non può essere pronosticato, nonostante provenga «from behind»²⁰. Per questo motivo le novità tecnologiche sono, allo stesso tempo, celebrate e temute. Potrebbero riservare sorprese impreviste nel momento stesso in cui fossero combinate con altri elementi, istituzioni, pratiche o gesti che inizialmente non avevamo presupposto. All'indeterminatezza temporale va poi aggiunta anche quella spaziale. «It is not only that the technicity of the human opens us to a future that we cannot fully appropriate – asseriscono Braun e Whatmore –, it also brings about new assemblages and generates new spatial relations»²¹. Proprio questo è il tratto che coinvolge a pieno titolo le infrastrutture, e che le rende oggetti privilegiati in cui poter ricercare anche il carattere politico. Ci torneremo tra poco.

Prima c'è un ultimo aggancio teorico da segnalare. A livello metodologico è forse il passaggio più importante e colloca il dibattito in un orizzonte preciso. Il riferimento è alla Teoria dell'Attore-Rete (*Actor-Network Theory – ANT*), sviluppata da Latour e di cui già s'è accennato sopra quando è stato introdotto il concetto di “attante”. Rispetto a quanto induce a pensare la formula utilizzata, quella dell'attore-rete non è una teoria ma piuttosto una metodologia d'analisi: «al massimo – spiega Tommaso Venturini – è un'anti-teoria volta a impedire che l'osservazione dei fenomeni sociali sia pre-formatata da rigidi schemi concettuali»²². Metodologia dunque, oppure, detta in modo diverso, una “teoria empirica” o una “filosofia”, com'è intesa dal geografo Andrew Barry nel suo lavoro in cui mira a testare l'ANT al campo delle relazioni internazionali. L'ANT, scrive Barry, «is not a theory that can or should merely be applied, without distortion or modification [...]. By contrast, actor-network theory is an approach that always has had to be adjusted, responding to empirical situations as they were encountered»²³.

Una delle caratteristiche principali dell'ANT è, come detto, la generalizzazione della

20 B. Braun, S. Whatmore, “The stuff of politics: an introduction”, cit., p. XXI.

21 Ivi, p. XXII.

22 T. Venturini, *Piccola introduzione alla cartografia delle controversie*, in *Etnografia e ricerca qualitativa*, Vol. 3, 2008, p. 6. Accessibile on-line: www.tommasoventurini.it.

23 A. Barry, *The Translation Zone: Between Actor-Network Theory and International Relations*, Millennium: Journal of International Studies, Vol. 41, N. 3, 2013, p. 417.

nozione di attore in forma di “attante”, che problematizza nell'analisi la distinzione tra umano e non-umano, tra soggetti con intenzionalità ed elementi che ne sono privi. Seguendo Latour, ogni cosa, persona o idea che direttamente o indirettamente influenzi lo svolgersi di un processo deve essere presa in considerazione allo stesso modo. Non esiste contesto, né persiste la dicotomia attivo/passivo. Tutto quanto sfiora il nostro studio, sia che agisca (un essere umano, un agente atmosferico, una legge fisica), sia che “sia agito” (un oggetto, una norma, un mezzo), va debitamente preso in considerazione. In fin dei conti, sostiene Latour, oggi più che mai «siamo riusciti a delegare ai non-umani non solo la forza [...], ma anche i valori, i doveri, l'etica [...]. La quantità di moralità [...] aumenta enormemente con la popolazione dei non-umani»²⁴. Dunque, gli oggetti fanno pienamente parte del corpo sociale, lo modificano, lo determinano e, per certi versi, lo *riassemblano*.

Proprio in *Reassembling the Social*, Latour offre numerose applicazioni pratiche del suo metodo e, tra le altre cose, parla esplicitamente di infrastrutture. Come fanno notare Sven Opitz e Ute Tellman, Latour utilizza metaforicamente termini inerenti alle infrastrutture per descrivere i compiti della sua «associology»²⁵. Rispetto alla “sociologia del sociale”, il tratto caratteristico di quella che Latour chiama “associologia” è proprio che non si limita al campo del sociale, ma piuttosto guarda a «un'altra sostanza fatta di relazioni sociali»²⁶. Con questo obiettivo Latour analizza anche le infrastrutture letteralmente intese, come “attanti” che veicolano associazioni materiali creando nuove collettività («new entities not yet gathered together»²⁷). «The collective – incalzano Opitz e Tellman rimodulando Latour –, is not an organic community but a thoroughly synthetic aggregate»²⁸. Di conseguenza, è utile andare a scovare quale sia l'aggregante alla base di certe comunità e, facendo questa operazione, si riescono a scovare i gangli profondi che uniscono una specifica collettività. Se all'interno di questa prospettiva torna inevitabilmente in mente la storia del Canada, va detto fin d'ora che l'analisi di Opitz e Tellman verte invece proprio sull'Unione Europea, che ai loro occhi assume i tratti di una «infrastructural collectivity»²⁹, uno spazio politico e sociale rimodellato attraverso le infrastrutture.

E così arriviamo a un passaggio che contribuisce a delineare compiutamente il piano analitico di questo lavoro. Come leggere le infrastrutture da un angolo di visione

24 B. Latour, “Dove sono le masse mancanti?”, cit., p. 90.

25 Cfr. S. Opitz, U. Tellman, “Europe as infrastructure: Networking the Operative Community”, cit., pp. 173 – 174.

26 B. Latour, *Reassembling the social*, cit., p. 9. Traduzione mia.

27 Ivi, p. 75.

28 S. Opitz, U. Tellman, “Europe as infrastructure: Networking the Operative Community”, cit., p. 173.

29 Ivi, p. 172.

“latouriano”? È una domanda particolarmente importante che ne introduce un'altra: quale ruolo hanno giocato le infrastrutture nel percorso d'integrazione del continente europeo? Nella disamina storica che ha ricostruito la costituzione della federazione canadese abbiamo visto come la ferrovia assuma una posizione rilevante. Lì quell'infrastruttura ha svolto le funzioni di un agente del potere politico centrale utile al controllo e, allo stesso tempo, alla creazione di quello spirito di «nazion-ità» di cui parla Benedict Anderson nel suo testo citato (*Comunità immaginate*). Ma quello canadese non è che uno degli esempi possibili. Parafrasando il titolo di un articolo di Langdon Winner, che riprenderemo fra poco, in linea generale possiamo dire che «infrastructures have politics»³⁰. Si tratta ora di capire in che modo può essere declinata questa affermazione.

Le infrastrutture, come e più di altre cose materiali, racchiudono una grande varietà di messaggi sotto la loro superficie e al di là della loro mera funzionalità esplicita. In quest'ottica, l'antropologo americano Brian Larkin parla della «aesthetic dimension of infrastructure»³¹. Riprendendo uno scritto del collega Rudolf Mràzek³², Larkin spiega la «sensazione di modernità» che trasmettono. In esse è racchiusa l'idea illuminista di un mondo in movimento e aperto, rivolto al progresso. Secondo una certa prospettiva lì radicata, essere dalla parte delle infrastrutture implica immediatamente essere dalla parte giusta, dalla parte avviata sulla strada del futuro. Leggendo Mràzek, Larkin parla dell'Indonesia coloniale, dove le infrastrutture costruite dagli olandesi non erano da considerarsi «just a technical object but a language to be learned»³³. Un linguaggio che comunicava attraverso la materia: «the hardness of the road, the intensity of its blackness, its smooth finish, produces sensorial and political experiences [...]. The building of colonial infrastructure was the imposition of hard roads – metal ones for trains, tarmac ones for cars – over the dirty, muddy, soft paths of Indonesia»³⁴. A livello simbolico si materializzavano così la “durezza” e la “forza” del colono olandese, che anche nel suo richiamo immaginifico contrastava con “l'arretratezza” e la “docilità” dei nativi, ancora fermi alle strade soffici di terra battuta. L' “olandesità” era rappresentata da quelle vie lunghe, resistenti, nere e pulite. Il carattere autoctono, invece, era racchiuso nell'immagine della sabbia portata dal vento, che ancora sporcava le strade senza minacciarne l'integrità.

A questo discorso va aggiunto anche il carattere che potremmo definire “egemonico”

30 Cfr. L. Winner, “Do artifacts have politics?”, *Daedalus*, Vol. 109, N. 1, 1980.

31 B. Larkin, “The Politics and Poetics of Infrastructure”, cit., p. 336.

32 R. Mràzek, *Engineers of Happy Land: Technology and Nationalism in a Colony*, Princeton, Princeton University Press, 2002.

33 B. Larkin, “The Politics and Poetics of Infrastructure”, cit., p. 337.

34 *Ibid.*

delle infrastrutture. Un esempio, riportato ancora da Larkin, è interessante per cogliere il senso di questa affermazione. Egli riprende un articolo del suo collega antropologo Filip De Boeck del 2011³⁵, resoconto di una ricerca etnografica da lui condotta. Nel testo, De Boeck descrive l'opera di costruzione di una strada d'accesso a una zona residenziale nei pressi della città di Kinshasa, capitale della Repubblica Democratica del Congo. Secondo le direttive del piano urbanistico, l'infrastruttura doveva attraversare un quartiere tra i più poveri della città. Gli abitanti videro «brutalmente distruggere» le loro abitazioni e De Boeck, comprensibilmente, «sees this as a classic example of State violence against its most vulnerable citizens»³⁶. Eppure, ciò che stupì l'antropologo non fu soltanto la reazione tutto sommato quieta da parte degli abitanti usurpati. Notò perfino un «sense of pride» da quegli stessi abitanti: «Yes, we'll be the victims – si sentiva rispondere a domanda precisa – but still it will be beautiful»³⁷. Il senso di sbalordimento e fascinazione della infrastruttura sopperiva perfino a una violenta usurpazione, a dimostrazione della varietà degli effetti che veicola un simile artefatto.

Al di là dei contraccolpi simbolici, va ora considerata la relazione concreta tra infrastrutture e potere. L'articolo del filosofo americano Lagdon Winner che abbiamo richiamato sopra, è illuminante in questo senso. *Do artifacts have politics?* è il titolo del brano, nonché la domanda di fondo che si pone l'autore. Con alcuni esempi molto efficaci il testo mostra come le costruzioni infrastrutturali, che determinano gli spazi urbani e modificano gli ambienti naturali, incorporino forme di potere e definiscano relazioni sociali attraverso la politicità che racchiudono. «Certain technologies – scrive Winner – *in themselves* have political properties»³⁸. L'autore distingue due vie tramite cui può essere letta la politica degli artefatti. Da un lato, la modalità attraverso cui un dispositivo tecnologico diventa mezzo per veicolare dei rapporti in una comunità. Dall'altro, c'è il caso che egli etichetta come «inherently political technologies», vale a dire sistemi artificiali fortemente compatibili con particolari relazioni politiche.

Nell'economia di questa ricerca, è interessante approfondire la prima delle due modalità. Seguendo Winner, la *prescrizione*³⁹ degli artefatti emerge in modo lampante, ad esempio, se si analizza il caso dei cavalcavia che puntellano i viali di accesso alle spiagge di

35 F. De Boeck, “Inhabiting ocular ground: Kinshasa’s future in the light of Congo’s spectral urban politics”, in *Cultural Anthropology*, Vol. 26, N. 2, 2011, pp. 263–286.

36 B. Larkin, “The Politics and Poetics of Infrastructure”, cit., p. 334.

37 *Ibid.*

38 L. Winner, “Do artifacts have politics?”, cit., p. 122. Corsivo nel testo.

39 *Prescrizione* è qui utilizzato nel senso spiegato da Latour nell'articolo “Dove sono le masse mancanti?” (cit.). Con questo termine si intende dunque il «comportamento imposto dai delegati non-umani agli umani» (p. 90).

Long Island (New York). Winner fa notare che in essi c'è qualcosa di strano, di inconsueto, ed è la loro straordinaria bassezza. Ideatore del progetto fu Robert Moses, personaggio eclettico, repubblicano convinto e protagonista nella New York della prima metà del Novecento: «neither an architect, a planner, a lawyer nor even, in the strictest sense, a politician»⁴⁰. Uomo di grande personalità e forte peso politico, egli è considerato il «New York's master builder» del XX secolo, colui che fece della metropoli la «nation's first city for the automobile age»⁴¹. La sua attenzione verso le automobili giustificerebbe l'altezza dei cavalcavia di Long Island, ma a ben guardare questo aspetto cela in realtà un preciso proposito sociale. Infatti, l'altezza limitata impediva l'accesso a Long Island dei mezzi del trasporto pubblico, utilizzati per la maggior parte da «poor people and blacks»⁴². Le spiagge diventavano così a completa e pressoché esclusiva disposizione degli «automobile-owner whites of “upper” and “comfortable middle” classes»⁴³. Luoghi ricreativi da dove era di fatto esclusa un'ampia fascia sociale meno abbiente.

Un caso simile mostra come l'apparente innocenza di una strada o di un ponte, crolli di fronte a uno sguardo più attento e incorpori forme di potere. Da oggetto inanimato e apolitico, l'infrastruttura diventa un vettore i cui effetti politici e sociali sono reali e tangibili. Secondo il biografo di Moses Robert A. Caro, citato da Winner, questi dettagli architettonici riflettevano «Moses's social-class bias and racial prejudice»⁴⁴. Pregiudizi e preconcetti innestati nelle infrastrutture da lui progettate, diventano caratteristiche tanto quanto la materia di cui erano costruite, o la funzione che assolvevano: «i non-umani si impadroniscono degli atteggiamenti selettivi di coloro che gli hanno progettati», per usare un commento di Latour⁴⁵. Nel caso specifico di Moses poi, i ponti di Long Island sono soltanto uno degli esempi possibili: «Many of his monumental structures of concrete and steel embody a systematic social inequality, a way of engineering relationships among people that, after a time, becomes just another part of the landscape»⁴⁶.

I progetti del “master builder” di New York non sono un caso isolato nella storia dell'architettura, dell'ingegneria o della progettazione urbana. In molti frangenti, con un'analisi che si spinge al di sotto di quanto appare più in superficie, nelle infrastrutture si può scorgere una implicita o esplicita finalità politica. Rimanendo nell'ambito urbano, il caso storico forse

40 P. Goldberger, *Robert Moses, Master builder, is dead at 92*,
<http://www.nytimes.com/learning/general/onthisday/bday/1218.html>

41 *Ibid.*

42 L. Winner, “Do artifacts have politics?”, cit., p. 124.

43 *Ibid.*

44 Ivi, p. 123.

45 B. Latour, “Dove sono le masse mancanti?”, cit., p. 92.

46 L. Winner, “Do artifacts have politics?”, cit., p. 124.

maggiormente conosciuto è quello di Georges Haussmann. Politico e urbanista francese, Haussmann fu insignito del titolo di Barone da Napoleone III per la sua opera di ammodernamento di Parigi tra il 1852 e il 1869. Architettonicamente e strutturalmente irregolare, vicoli cechi, strade strette e curve come la gran parte delle città europee, Parigi venne rimodellata da Haussmann per rendere più efficace il controllo sociale e militare sulla città. Seguendo quanto raccontato da James Scott, la «geography of insurrection» evidenziava concentrazioni insurrezionali maggiori in «densely packed, working class quarters which [...] had complex, illegible street plan»⁴⁷. Così, Haussmann innestò nella città viali d'accesso molto ampi, ridefinendo in maniera profonda l'architettura urbana della capitale francese. Grazie a quest'opera, la gestione di Parigi divenne molto meno complessa, e la città più immediatamente «leggibile». Fu questo uno dei fattori, scrive Scott, che indeboliva sul nascere ogni tentativo di nuova insurrezione. Finanche il progetto politico socialista della Comune di Parigi di cui si è già parlato, durò soltanto pochi mesi – secondo la sua opinione – anche a causa della forza d'urto dell'esercito della Repubblica, che riuscì a muoversi agevolmente all'interno della città rimodellata.

Se si scava in profondità, la forza politica degli artefatti emerge in tutta la sua portata. Tra questi oggetti, le infrastrutture più di altro offrono scorci inediti dietro la loro facciata di efficacia, obiettività e funzionalità. Vanno per questo ricercati i legami che esse instaurano e distruggono, le nuove categorie che creano, le soggettività che trasformano, e le conseguenze nell'arte di governo e nella governamentalità che esse comportano. In effetti, si è già visto in questo senso il portato sotteso alla ferrovia canadese, che andava ben al di là della mera funzione tecnica. E se in Canada essa funse da *conditio sine qua non* al progetto di integrazione politica, in linea più generale mi sembra si possa affermare che le infrastrutture indirizzano la gestione sociale ed economica, e vincolano una certa prospettiva non soltanto di governo ma di *governance*.

La differenza è importante. Come scrive lo storico Alessandro Arienzo: «Il governo inteso come esercizio del potere pubblico statale (*government*) altro non è che una forma particolare, un sottotipo, delle forme molteplici e plurali dell'azione e del coordinamento collettivo che vanno sotto il termine generico di *governance*»⁴⁸. Le infrastrutture rispondono talvolta a dinamiche di potere che possono essere esterne al *government*, e assolvere piuttosto a esigenze di agenti non istituzionali. Il peso di questi ultimi è aumentato nell'affinarsi della globalizzazione, come vedremo ampiamente in questo studio rifacendoci anche al citato libro

47 J. Scott, *Seeing like a State*, cit., p. 61.

48 A. Arienzo, *La governance*, cit., p. 20.

di Keller Easterling (*Extrastatecraft*). Ma già sul finire dell'Ottocento emerge la centralità di questi attori proprio se si guarda al processo di costruzione infrastrutturale e standardizzazione tecnica dello spazio europeo. Vedremo tutto questo nella prossima parte. Prima di andare oltre, a chiusura di questa sezione si cercherà di mostrare il motivo per cui, nel proseguo del capitolo, si porrà l'attenzione su un'infrastruttura in particolare tra le diverse che avremmo potuto scegliere.

«Defining an infrastructure is a categorizing moment»⁴⁹, sottolinea Brian Larkin. Decidere a quale tipo di infrastrutture si vuole fare riferimento è un passaggio importante in termini di metodo, anche perché la loro lettura muta a seconda dello «sguardo che le interroga»⁵⁰. Lo “sguardo” di questa ricerca, come si è detto nell'introduzione, è uno “sguardo logistico” che analizza il processo di integrazione europea *attraverso* e *oltre* il pensiero e l'azione di Monnet. *Attraverso*, in quanto l'aspetto biografico è una componente importante, intimamente intrecciata alla gestazione del progetto politico dell'Europa Unita. *Oltre*, perché si tenterà di rifuggire dalle chiavi di lettura tradizionalmente utilizzate, che hanno carattere eminentemente politico (superare lo Stato-Nazione) o geopolitico (creare una “terza forza” nel mondo bipolare della Guerra Fredda) e si utilizzerà, per l'appunto, la lente della logistica. Astraendo dunque Monnet dal limitato recinto spaziale, temporale e dottrinale entro cui è solitamente rinchiuso, con lo “sguardo logistico” ricollocheremo la sua figura all'interno di un percorso storico di lungo periodo. Un percorso che intende dare il giusto risalto alla particolarità dell'integrazione europea e più nello specifico all'azione del francese. Allo stesso tempo, però, che intende anche rivelarne le traiettorie storiche, le radici profonde, e i collegamenti diretti con il presente del capitalismo globale.

L'infrastruttura che funge da *trait d'union* tra questo insieme di prospettive è giustappunto la ferrovia. Da un lato – come si vedrà nel seguito del capitolo –, Monnet ebbe molto a che fare nella prima parte della sua vita (quella che precede il progetto CECA) con la strada ferrata. Dall'altro, fino almeno alla prima metà del Novecento (ma in buona parte ancora oggi), la ferrovia più di qualsiasi altra infrastruttura era contemporaneamente simbolo e mezzo per raggiungere l'unità economica e politica. Fu questa «infrastruttura materiale»⁵¹ a creare “l'Europa dei flussi” («*Europe of flows*»⁵²) di cui parla Maarten Hajer, contribuendo in

49 B. Larkin, “The Politics and Poetics of Infrastructure”, cit., p. 330.

50 Cfr. S.L. Star, “The ethnography of infrastructure”, *American Behavioral Scientist*, Vol. 43, N. 3, 1999, pp. 377-391.

51 Per una differenza tra le infrastrutture materiali e immateriali cfr. W. J. Rankin, “Infrastructure and the international governance of economic development, 1950 – 1960”, in J-F. Auger, J. J. Bouma, R. Künneke (a cura di), *Internationalization of Infrastructure. Proceedings of the 12th annual international conference of the economics of infrastructure*, Delft, Delft University of Technology, 2009, p. 62.

52 Cfr. M.A. Hajer, “Transnational networks as transnational policy discourse: some observations on the politics

modo decisivo alla nascita dello “spazio liscio”⁵³ europeo (almeno per quanto riguarda le merci). Fu grazie alla ferrovia, in altri termini, che si poté plasmare l'Europa a forma di *monotopia*: «an organized, ordered and totalized space of zero-friction and seamless logistic flows»⁵⁴.

Detto in modo ancor più chiaro, in un primo momento la ferrovia agì all'interno dello spazio statale-nazionale per rendere più rapido e fluido il trasporto di merci e persone. Contribuì a creare una economia maggiormente interconnessa su una scala nazionale, legittimando e approfondendo anche il senso di appartenenza dei cittadini. Il già citato testo di Eugen Weber sulla Francia, o quello di Jo Guldi sull'Inghilterra⁵⁵ sono una dimostrazione esplicita in questo senso. Da questi studi emerge chiaramente la politicità intrinseca di quelle infrastrutture, il cui portato consisteva anche nell'indurre o nel creare un nuovo senso di comunità in una dimensione nazionale. Agendo su una scala differente tuttavia, quelle stesse infrastrutture hanno contribuito a minare quanto avevano costruito, modificando gli spazi politici dei moderni Stati europei e creando una nuova entità geografica specifica chiamata Europa. In altri termini, quanto si vuole qui sostenere è che lo storicamente ambiguo e controverso concetto di Europa⁵⁶, a partire dalla metà del XIX secolo ha trovato un nuovo parametro definitorio attraverso le infrastrutture. Europa è diventata (anche) quello spazio su cui incidevano determinati collegamenti. La definizione si è dunque emancipata dai legami storici, culturali, religiosi, etici o morali, e si è molto più comodamente appoggiata su una base offerta da elementi materiali e tangibili. Nacque “l'Europa delle infrastrutture”, la cui genesi andremo ora ad indagare.

Per concludere questo paragrafo, la costruzione di questa impalcatura teorica aveva lo scopo di fornire la cornice al quadro storico che ora dipingeremo, per giustificarne la parzialità. Quello su cui si focalizzerà l'attenzione sarà la costruzione dei tronconi ferroviari all'interno dei differenti spazi politici europei, la loro standardizzazione a livello continentale, e il parallelo processo di apertura di nuove varchi trans-nazionali. In questo modo potrà emergere chiaramente non soltanto «the capacity of things to interrupt political orderings and to open collectivities to new configurations»⁵⁷. Risalterà anche come, ben prima della CECA,

of spatial development in Europe”, in A. Faludi e W. Salet (a cura di), *The Revival of Strategic Planning*, Dordrecht, Kluwer, 2000.

53 Per una spiegazione dettagliata di cosa si intenda per “spazio liscio” si rimanda al prossimo capitolo.

54 O. B. Jensen, T. Richardson, *Making European Space. Mobility, power and territorial identity*, Londra&New York, Routledge, 2014, p. 3.

55 Le infrastrutture a cui i due autori fanno riferimento sono soprattutto le strade. Il concetto, comunque sia rimane lo stesso.

56 Per un'analisi specifica di questo tema si rimanda al capitolo IV, sezione 4.

57 B. Braun, S. Whatmore, “Introduction” in Id., *Political Matter: Technoscience, Democracy and Public Life*, cit., p. XXXI.

parte del territorio europeo avesse già costruito l'indispensabile ossatura che avrebbe poi retto il disegno politico di Monnet. In altri termini, prima dell'unione attorno a carbone e acciaio, l'Europa poteva già essere definita una «railway zones»⁵⁸ oppure, più generalmente, un'«area»⁵⁹ o una «zona»⁶⁰, che garantiva la continuativa circolazione dei treni, senza incorrere nei cosiddetti “bottlenecks” naturali (impedimenti quali catene montuose, fiumi, vallate ecc.) o in ostacoli tecnici (figli di diversi standard costruttivi o di diverse normative).

Riassumendo, in questa prima parte è stato mostrato come gli oggetti in generale, e le infrastrutture nello specifico, racchiudano una politicità immanente. A livello simbolico e immaginifico, esse possono veicolare un messaggio politico implicito. A livello concreto, esse incorporano relazioni di potere, modificano relazioni sociali e determinano l'arte di governare. «Is there a correspondence between technological zones and spaces of political rule?»⁶¹ si chiede Barry in *Political Machine*. Una risposta nettamente affermativa a questa domanda non sembrerebbe del tutto corretta, ma conterrebbe comunque una parte di verità. Secondo Barry, una «technological zones» corrisponde a uno spazio dove «differences between technical practices, procedures or forms have been reduced, or common standards have been established»⁶². Definita in questo senso, è chiaro che sarebbe azzardato affermare una perfetta corrispondenza tra le «zone tecnologiche» e gli spazi regolati da una stessa entità politica. Più corretto, invece, è fare un'affermazione che ribalta i termini della questione: ogni unità politica ha al suo interno un buon grado di uniformità tecnologica. Dilatando ulteriormente questa affermazione, possiamo sostenere che l'adozione di certi standard tecnologici sia condizione necessaria, ma non sufficiente, alla creazione di un'unica entità politica. Con questo piedistallo teorico a sostegno, proviamo ora a indagare se, a livello storico, l'Europa abbia mai vissuto un simile processo di uniformazione tecnologico-infrastrutturale.

2.2) LA MATERIALIZZAZIONE DELL'EUROPA

«Using the lens of technology, we situate European integration (typically viewed as a political process) as an emergent outcome of a process of linking and delinking of

58 Cfr. C. Divall, “Railway Imperialism, Railway Nationalism”, in M. Burri, K. Eisasser, D. Gugerli, *Die internationale der eisenbahn 1850-1970*, Zurigo, Chronos, 2003, p. 199.

59 Cfr. L. Bialasiewicz, S. Elden, J. Painter, “The Constitution of EU Territory”, in *Comparative European Politics*, Vol. 3, 2005, pp. 333 – 363.

60 Cfr. K. Easterling, “Zone: the spatial softwares of Extrastatecraft”, *Places Journal*, Novembre 2014. In linea più generale vedi, Id. *Extrastatecraft. The power of Infrastructure*, cit.

61 A. Barry, *Political Machine: Governing a Technological Society*, Londra, Athlone, 2001, p. 25.

62 A. Barry, “Technological zones”, in *European Journal of Social Theory*, Vol. 9, N. 239, 2006, p. 239.

infrastructures, as well as the circulation and appropriation of artifacts, systems and knowledge»⁶³. In queste parole è racchiusa la sintesi dell'approccio di Thomas J. Misa e Johan Schot alla storia dell'integrazione europea. Uno *special issue* della rivista "History and Technology" del 2005 da loro curato, si concentra proprio sull'apporto dato dalle infrastrutture all'unità del Vecchio Continente. Secondo quanto sostengono, questo processo è rimasto a lungo «invisible in the standard literature on European integration». Epperò, a loro parere, merita d'essere studiato e analizzato per un motivo preciso: reti stradali, ferroviarie, energetiche o delle telecomunicazioni «have been explicitly used to build Nation-States, continental and overseas empires, and also an integrated Europe»⁶⁴.

Obiiettivo del loro lavoro è di svelare quella che gli autori chiamano la "hidden integration" del continente, sottostimata ma propedeutica base su cui hanno poggiato i molteplici progetti di Europa comunitaria. Per palesare l'integrazione nascosta, osservano, ciò che conta è adottare una prospettiva più ampia che si concentri sulle linee di collegamento materiali tra i diversi «spazi politici», andando oltre la storia che si ferma alle frontiere dei singoli Stati-nazione. In qualche modo dunque, non soltanto è necessario dare respiro a un racconto più propriamente transnazionale, ma un punto di vista privilegiato è offerto dal panorama che emerge guardando il XX secolo proprio dai confini⁶⁵ e dalle infrastrutture utili al loro attraversamento. La «geometria politica moderna»⁶⁶, del resto, con il Novecento inizia la sua lunga fase di cambiamento e trasformazione, sfociata nella piena globalizzazione che viviamo tutt'oggi. Una nuova «epoca», la cui caratteristica sostanziale è lo «sconfinamento, sfondamento di confini, deformazione di geometrie politiche»⁶⁷.

Fino agli anni Novanta del Novecento, l'orizzonte nazionale è in effetti quello su cui si è maggiormente concentrata la storiografia, specie per quanto concerne il settore dei trasporti. La costruzione delle varie reti infrastrutturali è stata tendenzialmente raccontata in questa prospettiva, anche se con differenze rilevanti tra i diversi Stati. Secondo lo storico Federico Paolini, in Italia «all'argomento in questione è stata concessa assai raramente un'autonomia d'analisi»⁶⁸. Maggiore attenzione è stata invece dedicata in altri Paesi come Francia e Inghilterra, con approfondimenti sempre però limitati al recinto statale. Andare oltre questo

63 T. J. Misa, J. Schot, "Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe", *History and Technology*, Vol. 21, No. 1, Marzo 2005, p. 1.

64 Ivi, p. 10.

65 Seppur la prospettiva non sia certo limitata al tema di questa ricerca, va ricordato anche qui il testo di S. Mezzadra, B. Neilson, *Confini e frontiere*, cit.

66 C. Galli, *Spazi politici. L'età moderna e l'età globale*, Bologna, il Mulino, 2001, p. 113.

67 *Ibid.*

68 F. Paolini, "Verso una rete intermodale europea di trasporti. Tendenze, filoni e problemi della ricerca in Italia", in *Storia e futuro*, N. 2, febbraio 2003, p. 4.

steccato permette di aggiungere una visione che non può in alcun modo derivare dalla sommatoria delle diverse componenti nazionali. Permette, in altri termini, di assumere un'ottica europea sul processo di costruzione della rete infrastrutturale, senza la quale difetterebbe una visione d'insieme che si pone indiscutibilmente come valore aggiunto anche alle storie particolari di matrice nazionale. «Infrastructures have in effect created a specific European landscape or space»⁶⁹ scrivono ancora Misa e Schot, e a questo livello si deve porre il piano dell'indagine. Quanto emerge ha caratteri decisamente interessanti.

Anzitutto, va ribadito che la scelta di concentrarsi sulla ferrovia in questa ricerca si giustifica soltanto in termini di coerenza e linearità espositiva. La “materializzazione” dell'Europa attraverso il processo di costruzione delle infrastrutture, potrebbe infatti essere posta in risalto anche guardando ad altri *network*. Per rimanere nell'ambito dei trasporti si potrebbe, ad esempio, porre l'attenzione sullo sviluppo della rete stradale europea, esposto compiutamente nel saggio di Frank Schipper, *Driving Europe. Building Europe on Roads in the Twenty Century*⁷⁰. Oppure, si potrebbe analizzare lo sviluppo del trasporto fluviale, soprattutto (ma non solo) guardando al fiume Reno. Quell' “autostrada acquatica” transnazionale, collocata nel cuore del continente, «has been used for the trans-border transport of goods and people for centuries»⁷¹. Il suo sfruttamento ha inciso sensibilmente sull'economia dei territori bagnati dalle sue acque e, in particolare, ha inciso sullo sviluppo del porto di Rotterdam, posto sul suo delta, divenuto oggi il principale hub logistico continentale⁷². La “Convenzione di Mainz” prima (1831), e quella di Mannheim poi (1868), furono pionieristiche nell'ambito degli accordi internazionali europei per il commercio. Con essi vennero aboliti pedaggi e diritti che intervallavano il corso del fiume, e si aprì la navigazione gratuita e libera dalla foce al delta⁷³. Con riferimento all'integrazione europea, un'altra storia interessante sorgerebbe se si concentrasse l'attenzione sull'aviazione civile e commerciale. «Was civil aviation an early, “hidden” agent of European Integration?» si chiede

69 T. J. Misa, J. Schot, “Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe”, cit, p. 13.

70 F. Schipper, *Driving Europe. Building Europe on Roads in the Twenty Century*, Amsterdam, Aksant, 2008.

71 C. Henrich-Franke, I. Tölle, “Competition for European competence: the Central Commission for Navigation on the Rhine and the European Economic Community in the 1960s”, *History and Technology*, Vol. 27, No. 3, Settembre 2011, p. 331.

72 Per un'analisi dei trasporti sul Reno da un prospettiva europea cfr, oltre a Henrich-Franke e Tölle, anche C. Disco, “From Sea to Shining Sea. Making ends meet on the Rhin and the Rhon”, in A. Badenoch, A. Fickers (a cura di), *Materializing Europe*, cit, pp. 255 – 285. J-F. Auger, J. J. Bouma, R. Künneke (a cura di), *Internationalization of Infrastructures*, cit., in particolare la “Part V: Water” pp. 171 – 207. Più recente, vedi V. Lagendijk, “Europe’s Rhine power: connections, borders, and flows”, *Water History*, 2015, accesso libero su:

<http://link.springer.com/article/10.1007/s12685-015-0140-z>

73 Cfr. su questo punto particolare anche S. Ville, “Trasporti e Comunicazioni”, in D. Aldcroft, S. P. Ville (a cura di), *L'economia europea 1750-1914*, Milano, Vita&Pensiero, 2003, pp. 171 – 200.

Eda Kranakis⁷⁴. Il suo studio offre un contributo in questa direzione.

Al di là delle costruzioni per la mobilità di uomini e merci, allo stesso modo la “materializzazione” dell'Europa si potrebbe scorgere anche guardando ad altre infrastrutture. Un esempio sono le reti di telecomunicazione, dal telegrafo a internet passando per il sistema digitale per la telefonia denominato Group Special Mobile (GSM)⁷⁵. Oppure, si potrebbe guardare alle reti di approvvigionamento energetico, dal gas al petrolio, dall'elettricità al metano⁷⁶. Attraverso le “lenti della tecnologia” la storia dell'integrazione europea si pone su un terreno completamente diverso, seppur intimamente intrecciato con la storia più strettamente politica. Rispetto ad essa, però, ciò che risulta è un percorso molto più dilatato nel tempo. Un percorso, che situa il suo punto di partenza attorno alla metà del XIX secolo quando, per usare le parole degli editor del progetto *Making Europe* (lo stesso Schot e Philip Scranton), «a new era began, an era from 1850 to 2000 that we refer to as The Long Twentieth Century»⁷⁷. Non un «secolo breve» dunque, nella famosa definizione che lo storico Eric Hobsbawm⁷⁸ affibbia al XX secolo. La sua, scrivono Schot e Scranton, è una categorizzazione dovuta allo strumento attraverso cui egli ha letto il Novecento: un secolo di conflitti, che risulta “breve” perché osservato attraverso «le lenti della guerra». Al contrario, cambiando prospettiva il Novecento si espande trasformandosi in un secolo lungo, dove trasporti e tecnologie fungono da collante e comune denominatore al divenire storico.

Ora, leggendo la formula «The Long Twentieth Century» è inevitabile ricordare nuovamente il lavoro di Arrighi e appare in effetti singolare che gli autori non richiamino lo scritto in nessun frangente del loro testo. La “storia delle infrastrutture” o più in generale la “storia delle tecnologie” a cui si dedicano, è inevitabilmente intrecciata alla “storia del capitalismo” sviluppata da Arrighi. E in effetti quest'ultimo non manca di fare corposo

74 Cfr. E. Kranakis, “European Civil Aviation in an Era of Hegemonic Nationalism: Infrastructure, Air Mobility, and European Identity Formation, 1919 – 1933”, in A. Badenoch e A. Fickers (a cura di), *Materializing Europe*, cit., pp. 290 – 326.

75 Su questo argomento, alcuni scritti approfonditi sono inseriti in E. van der Vleuten e A. Kaijes (a cura di), *Networking Europe: Transnational infrastructures and the shaping of Europe, 1850 – 2000*, Sagamore Beach, Science History Publications, 2006; e in J-F. Auger, J. J. Bouma e R. Künneke (a cura di), *Internationalization of Infrastructures*, cit., in particolare la “Part IV: Telecommunications”, pp. 151 – 170. Sulle specificità di internet, per avere una panoramica generale con numerosi riferimenti bibliografici, vedi anche P. Griset, Valérie Shafer, “Hosting the World Wide Web Consortium for Europe: from CERN to INRIA”, *History and Technology*, Vol. 27, N. 3, Settembre 2011, pp. 353 – 370. Sugli standard per la telefonia, invece, cfr. P. Kammerer, “Off the Leash: The European Mobile Phone Standard (GSM) as a Transnational Telecommunications Infrastructure”, in A. Badenoch, A. Fickers (a cura di), *Materializing Europe*, cit., pp. 202 – 225.

76 Su questo tema vedi J-F. Auger, J. J. Bouma, R. Künneke (a cura di), *Internationalization of Infrastructures*, cit., in particolare “Part II: Oil and Gas”, pp. 79 – 106 e “Part III: Electricity”, pp. 107 – 150. Vedi anche E. van der Vleuten, A. Kaijes (a cura di), *Networking Europe*, cit.

77 J. Schot, P. Scranton, “Making Europe: an introduction to the series”, in W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe. Experts, Cartels, and International Organizations*, Londra, Palgrave MacMillan, 2014, p. X.

78 E. Hobsbawm (1994), *Il secolo breve*, Milano, BUR, 2014.

riferimento a un'opera classica di quella branca disciplinare qual è il *Prometeo liberato* di David Landes⁷⁹. Questa constatazione, che potrebbe essere letta come un mero appunto per un mancato richiamo dovuto, intende in realtà sottolineare come la sintonia delle formule utilizzate dia la cifra di quanto la storia europea letta dall'angolo visuale delle infrastrutture possa essere inserita appieno in una più estesa disamina sulle «origini del nostro tempo» (per citare il sottotitolo al testo di Arrighi). Un'analisi che sfocia prepotentemente nel presente globale dunque, non soltanto perché fonde assieme tecnica e politica, ma anche perché pone in un certo regime di risonanza alcuni specifici elementi. Se infatti oggi sembra quasi scontato rilevare come le grammatiche del capitalismo contemporaneo mettano sempre più in crisi gli spazi politici tradizionali, cionondimeno possiamo notare come già sul finire del XIX secolo si affacciassero i prodromi di questo processo. Con le dovute cautele dell'analisi storica pertanto proviamo a integrare i due piani, sfruttando quale *deus ex machina* proprio il treno. La costruzione della ferrovia, la realizzazione effettiva dei binari, la loro gestione e manutenzione, la regolamentazione qualora travalichino i confini nazionali, l'interconnessione pubblico-privato che ne ha contraddistinto l'esistenza: la strada ferrata è spesso stata elemento ambiguo, unendo – o dividendo –, nel dibattito come nella realtà, le diverse parti in gioco. Scrutiamone allora la storia intrecciata (anche) alla genesi dell'Europa unita.

Anzitutto una precisazione, banale ma importante. A quando datare la nascita della ferrovia? Essa, intesa come la combinazione tra una strada ferrata e un mezzo a trazione meccanica, nacque nel primo quarto del XIX secolo. I due elementi non videro la luce contemporaneamente. Strutture funzionalmente simili a quelle della ferrovia che conosciamo oggi, dunque doppi tronconi di ferro (in realtà, in origine erano di ghisa) che corrono paralleli, apparvero attorno al 1776 a Sheffield, città nel cuore dell'Inghilterra. Diffusi quasi esclusivamente negli ambienti delle miniere, i binari agevolavano il traino dei carrelli tirati per lo più da cavalli. Fu il 12 agosto 1812 che, sulla strada ferrata della miniera di Middleton (Leeds, Inghilterra), venne inaugurata la trazione a vapore. La prima “locomotiva”, sostanzialmente una caldaia poggiata su un piano di legno, era piuttosto rudimentale, ma il suo ingresso sulla scena portò a un'accelerazione decisa nel progresso tecnico della ferrovia. Siamo alle soglie della Seconda rivoluzione industriale, così perfezionamenti e migliorie vennero apportate in maniera costante negli anni successivi. E infatti, non trascorse molto tempo per vedere espandere la portata dei progetti oltre il ristretto ambito minerario. Il 27 settembre 1825 venne inaugurata la prima ferrovia pubblica che prevedeva l'utilizzo di mezzi

79 D. Landes (1969), *Prometeo liberato. La rivoluzione industriale in Europa dal 1750 ai giorni nostri*, Torino, Einaudi, 2000.

a vapore, nella tratta Stockton-Darlington (43 km, nei pressi di Newcastle). Una locomotiva, progettata dall'ingegnere George Stephenson, «inaugurò la linea trainando un treno composto da alcuni carri merci e da una vettura sulla quale avevano preso posto diverse persone»⁸⁰. Sull'onda del successo di questa primo test⁸¹, lo stesso Stephenson si impegnò nel progetto di più ampio respiro che mirava a collegare le città di Liverpool e Manchester. Nel 1826 egli ottenne l'autorizzazione dal Parlamento e il 15 settembre 1825 il treno inaugurale, con in testa la locomotiva *Rocket* (progettata dallo stesso Stephenson), sfrecciava sul tracciato con punte che raggiungevano i 47 km/h. Fu la prima linea ad applicare esclusivamente la trazione a vapore, la madre delle ferrovie che ancora oggi striano il territorio⁸².

I successivi dieci anni videro sorgere le prime ferrovie a vapore un po' ovunque in Europa. Il primo giugno 1832 toccò alla Francia, che avviò la tratta St. Etienne-Andrezieux (meno di 20 km). Poi, nell'ordine, fu il turno di Irlanda, Belgio, Germania, Austria, Russia, Olanda e Italia, che chiuse gli anni Trenta inaugurando il 3 ottobre 1839 la ferrovia a doppio binario che da Napoli portava a Granatello di Portici (7,6 km)⁸³. Di lì alla metà del secolo la crescita del chilometraggio delle linee nei vari territori fu esponenziale, tanto che «negli anni 1840 – scrive Landes – le costruzioni ferroviarie furono lo stimolo più importante allo sviluppo industriale dell'Europa occidentale»⁸⁴. Le linee inglesi nel 1850 toccavano già i 10.000 km, quelle tedesche sfioravano i 6.000 e quelle francesi i 3.000. Ancora, in ordine decrescente, nell'impero Austro-Ungarico le ferrovie ammontavano a 1.357 km, in Belgio a 854 km, mentre nella penisola italiana si era attorno ai 620 km⁸⁵. Il grande potenziale del trasporto su rotaia fu dunque compreso pressoché immediatamente⁸⁶.

Nella prima metà del XIX secolo, però, tali linee erano tendenzialmente interne ai singoli Stati, e i casi di tratte transnazionali erano piuttosto rari. Non pochi erano infatti i problemi che dovevano risolvere le compagnie ferroviarie (per la maggior parte private) per la costruzione di reti che debordassero un dato spazio politico. Problemi istituzionali, amministrativi e tecnici rendevano le cose straordinariamente complicate. Utilizzando le

80 G. Robert, *Le ferrovie nel mondo*, Milano, Vallardi Editore, 1964, p. 8.

81 Infatti, di test si trattava: su quegli stessi binari erano previsti anche traini da parte di cavalli o di argani fissi.

82 Su questo, così come sulla storia delle ferrovie in generale, cfr. W. Schivelbush, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi, 1988.

83 Per un elenco delle prime ferrovie pubbliche a vapore inaugurate in trenta diversi Stati nel mondo, vedi G. Robert, *Le ferrovie nel mondo*, cit., p. 9. È evidente che quanto scritto si riferisce alla conformazione politica attuale degli Stati. La linea Norimberga-Furth, inaugurata il 7 dicembre 1835, apparteneva in realtà alla Baviera, mentre la Napoli-Portici, costruita per concessione di Ferdinando II di Borbone, era interna al Regno delle due Sicilie.

84 D. Landes, *Prometeo liberato*, cit., p. 202.

85 Per tutti questi dati ho utilizzato B. R. Mitchell, *European Historical Statistics 1750 – 1970*, Londra e Basingstoke, Macmillan Press, 1975, p. 581.

86 In linea generale, per l'influenza della ferrovia sullo sviluppo dell'Europa (in particolare dell'Europa occidentale) cfr. D. Landes, *Prometeo liberato*, cit., pp. 201-210, e pp. 243 e seg.

parole del più volte citato Schot, in un articolo scritto in collaborazione con Hans Buitter e Irene Anastasiadou, le difficoltà si incontravano in diversi punti:

«to the harmonization of gauges and tariffs – scrivono gli autori –, but also to timetables, bumpers, signals, wagons, tickets, and liability, insurance, and transport policies. Moreover, nothing seemed stable in the railway business, innovation was rampant and new technologies and systems might cause older but agreed upon standards to become obsolete. Standards needed to be revised constantly»⁸⁷.

Christian Heinrich-Franke è forse ancora più chiaro e completo:

«When infrastructures are connected and utilized internationally, a multitude of issues need to be coordinated and regulated. They can be classified into certain areas of activity, the majority of which is associated with the harmonization of different parameters: technical harmonizations (for example, gauges, telegraph cables, radio equipment); operational harmonizations (for example, time tables, road signals, units of weight); administrative harmonizations (for example, clearings, organizational processes, ticket collectors); juridical harmonizations (for example, insurances, consumer protection); the harmonization of tariffs; and the harmonization of infrastructure networks»⁸⁸.

Approfondiamo almeno in parte questo punto. Un primo problema nasceva dalla diversa larghezza dei binari. L'ingegnere britannico George Stephenson, la cui influenza in materia si estendeva in gran parte del continente, adottò uno scartamento⁸⁹ di 1.435 millimetri (4 piedi e 8 ½ pollici), ispirandosi alla «distanza fra i lembi esterni dei vecchi carri»⁹⁰. Altri ingegneri inglesi, progettaronο invece linee a scartamento più ampio, pari a 2.134 millimetri. Il Parlamento d'oltre Manica non intervenne subito per stabilire una misura unica, lasciando la libera scelta alle diverse compagnie private. Vista la velocità della costruzione di nuove linee,

87 J. Schot, H. Buitter, I. Anastasiadou, "The dynamics of transnational railway governance in Europe during the long nineteenth century", *History and Technology*, Vol. 27, No. 3, Settembre 2011, p. 271.

88 C. Heinrich-Franke, "Changing patterns of infrastructure governance in the transport and communication sectors in Europe", in J-F. Auger, J. J. Bouma, R. Künneke (a cura di), *Internationalization of Infrastructures*, cit., p. 15.

89 Si definisce scartamento la distanza che intercorre tra una rotaia e l'altra in un binario

90 G. Robert, *Le ferrovie nel mondo*, cit., p. 53.

tuttavia, il governo tornò sui suoi passi e nominò una commissione di esperti per dirimere la questione. Nel 1845 optò per lo standard di 1.435 millimetri e lo impose su tutto il territorio nazionale. Già prima di quella data però, alcuni Stati del continente si erano affidati a ingegneri inglesi (considerati i più esperti nella costruzione dei binari) che non adottavano lo *standard Stephenson*. Le ferrovie da loro progettate, utilizzavano lo scartamento largo e alcuni territori lo imposero con normativa regia. «Netherlands, Russia, Baden, Bavaria, and a few other German states – così riportano Schot *et al.* – still chose to prescribe broad gauges of different widths, believing that broader gauges were technically superior and would become the standard in the future»⁹¹. Ciò delineò un'Europa ferroviaria inizialmente divisa in (almeno) due fazioni senza possibilità di sintesi.

Questo fattore non era certo l'unico ostacolo alla costruzione di ferrovie transnazionali, ma certo rappresentava un considerevole “bottleneck tecnico”. Non è un caso, del resto, che la prima linea internazionale costruita in Europa fu realizzata tra due territori con gli stessi standard sulla tratta Anversa-Liegi-Colonia. Ottenuta l'indipendenza dai Paesi Bassi il 2 agosto 1832, il governo belga non aveva alcuna intenzione (né poteva permettersi) di rinunciare al traffico merci proveniente dalla Germania attraverso il Reno. Per questo motivo, Leopoldo I Re del Belgio (1790 - 1865) promulgò, il 4 maggio 1834, una legge valida su tutto il territorio nazionale, ma che guardava anche oltre i confini. Con essa – oltre a sancire l'adozione dello scartamento a 1.435 mm –, egli «fissava un programma organico di costruzioni ferroviarie comprendente diversi tronchi per una lunghezza di circa quattrocento chilometri»⁹². La linea Anversa-Colonia fu così costruita e controllata dallo stesso governo, almeno nella parte di sua competenza. Sul lato prussiano, invece, la gestione rispondeva alla *Rheinische Eisenbahn Gesellschaft*, anch'essa mossa dalla volontà di bypassare le acque renane sul suolo olandese, e di garantirsi un accesso diretto e alternativo al Mare del Nord. Nel 1843 la linea entrò effettivamente in funzione, inaugurando l'epoca dei collegamenti interstatali europei.

A differenza di questa tratta tra Belgio e Prussia, le difficoltà e gli intoppi scaturiti dalla progettazione di un altro troncone ferroviario, mostrano bene quanto i differenti scartamenti potessero fare sorgere dei problemi. La ferrovia in questione, questa volta, è quella tra Amsterdam e Emmerich am Rehin, cittadina portuale sul Reno in territorio prussiano. Fin dal 1837 il governo dello Stato tedesco aveva imposto l'adozione dello *standard Stephenson*, al contrario del territorio olandese. Quando nel 1847 una delegazione

91 J. Schot, H. Buitter, I. Anastasiadou, “The dynamics of transnational railway governance in Europe”, cit., p. 272.

92 G. Robert, *Le ferrovie nel mondo*, cit., p. 36.

partita da Amsterdam si recò a Berlino per dipanare la questione dell'incompatibilità operativa, si trovò di fronte a un'*aut aut* vero e proprio. Le autorità prussiane rifiutarono ogni compromesso. Né la proposta di trasferire merci e passeggeri da un treno olandese a uno prussiano da compiersi sul confine, né tantomeno la costruzione di nuovi binari con scartamento più ampio furono accettate. La condizione posta era la costruzione di una nuova linea tra Arnhem (città sul confine ma già in territorio olandese) e la capitale, che permettesse ai treni prussiani di percorrere la tratta fino ad Amsterdam. Trascorsero cinque anni prima che le due parti raggiungessero l'intesa. Alla fine le condizioni della Prussia furono accettate: «From then on, the Prussian gauge was adopted as national standard in the Netherlands, mandatory for all railway companies»⁹³.

Questi due esempi riferiti alla larghezza dei binari sono significativi, ma come detto raccontano soltanto una delle dissimmetrie da regolare per la costruzione di linee ferroviarie transfrontaliere. La compatibilità non era mera questione di scartamento. Molti altri elementi erano necessari per garantire una completa interoperabilità. Tra questi l'omogeneizzazione della segnaletica, la regolamentazione delle tariffe, l'altezza standard della massicciata, la potenza delle locomotive, questioni attorno ai vagoni ecc. In alcuni casi erano attori non statali come le stesse compagnie private, costruttrici o gestrici delle linee, a stipulare accordi multilaterali. Il più noto di questi avvenne su iniziativa della *Dutch Rhenish Company*. Nel 1859, assieme alla *Prussian Rhenish Railway*, la *Company of Louis de Palatinat* e la *Company of Louis de Hesse*, nacque la *Union of Rhenish Railways*. Fu il primo gruppo avente lo scopo principale di garantire l'interoperabilità tra i diversi tronconi ferroviari. Sullo stesso orizzonte si pone l'azione di altre compagnie tedesche, che nel 1861 si incontrarono a Colonia per decidere una tecnologia comune alle diverse reti. Lo storico svizzero Laurent Tissot, identifica questi passaggi come «the beginning of a progressive integration of railways on the level of tariffs, schedules, usage and exchange of rolling stock as well as uniform rules of administrative procedures»⁹⁴.

Diversi accordi come questi, nazionali o transfrontalieri, si compirono in quegli anni. E tuttavia non fu loro il merito principale che portò all'interoperabilità ferroviaria del continente. La loro portata era troppo limitata e focalizzata su casi specifici. L'Europa dell'epoca era divisa in una gran quantità di Stati e staterelli e, per di più, la nazionalizzazione delle compagnie era di là da venire. Su ogni territorio, seppur politicamente unito, operavano

93 J. Schot, H. Buiters, I. Anastasiadou, "The dynamics of transnational railway governance in Europe", cit., p. 266.

94 L. Tissot, "The internationality of railways An impossible achievement?", in M. Burri, K. Eisasser, D. Gugerli, *Die international der eisenbahn 1850-1970*, cit., p. 263.

diverse ferrovie private. Necessaria, dunque, era una piattaforma che assolvesse a un compito più propriamente internazionale, dalle parvenze neutrali, dove amministratori e ingegneri ferroviari potessero negoziare accordi con una diffusa applicabilità. Con queste prospettive si affermò sulla scena il *Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen*⁹⁵ (associazione delle compagnie ferroviarie tedesche). Il *Verein* fu un vettore molto importante nel processo di “integrazione nascosta” degli Stati europei. Rappresenta una di quelle «forme d'azione politica orizzontali tese a “governare senza governo”»⁹⁶ di cui parla Arienzo, e per questo vale la pena di ripercorrerne brevemente le tappe: grazie al suo lavoro, l'Europa ferroviaria poté raggiungere un alto grado di interoperabilità già alle soglie della Grande Guerra.

Il *Verein* si formò in Prussia, per rispondere in realtà a delle esigenze fortemente locali. Una legge del 1838, aveva dato allo Stato il potere di regolamentare le questioni ferroviarie, inclusa l'imposizione di tasse sui proventi delle compagnie. Gli amministratori fiutarono il rischio di vedersi prevaricare nelle loro “libertà economiche” e promossero un incontro che ebbe luogo il 10 novembre 1846. Al meeting parteciparono i dirigenti di dieci compagnie prussiane, con l'intento di formulare nuovi principi e nuove norme per la gestione dei traffici ferroviari. Fu l'atto fondativo del *Verein*. Nel marzo 1848 fu indetto un secondo incontro aperto a tutte le compagnie ferroviarie tedesche. La riunione, che non ebbe luogo a causa dei moti rivoluzionari che investirono anche Berlino, si tenne in realtà a Vienna l'anno successivo. Fu un incontro molto importante per due motivi. In primo luogo, a riprova del suo potere d'attrazione, alla riunione di Vienna parteciparono già i rappresentanti di oltre quaranta compagnie, facenti riferimento non soltanto al territorio tedesco ma anche all'Impero austro-ungarico. In secondo luogo, fu quello l'incontro in cui emerse con forza il peso di ingegneri e tecnici ferroviari nelle decisioni assunte dal *Verein*. Ad essi, il collegio assegnò il compito di preparare una serie di standard «for a uniform railway system»⁹⁷. Nacque così il *Verein Deutscher Eisenbahn-Techniker*, il reale motore decisionale del gruppo, dove gli ingegneri si divincolarono dal ruolo di portatori di interessi particolari di stampo aziendalista, e assunsero il ruolo formale di “consulenti scientifici”. Vedremo più avanti nel corso di questa ricerca, quanto spesso l'integrazione europea sia avvenuta a seguito di accordi puramente tecnici. E

95 Sulla storia del *Verein* la bibliografia è decisamente scarsa e tutto quanto prodotto finora, è quasi esclusivamente in tedesco. Secondo Schot *et al.* «the history of this association is not written» (N. 29, p. 284). Un contributo in inglese lo offrono loro nello stesso articolo, mentre richiami più o meno diretti sfiorano soltanto altri testi. In inglese, l'opera dove si affronta in maniera più approfondita questa storia è I. Anastasiadou, *Constructing Iron Europe. Transnationalism and railways in the interbellum*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2008. In particolare il cap. III: “Shifting Railway Regim”, pp. 97 – 153. Nemmeno David Landes affronta la questione.

96 A. Arienzo, *La governance*, cit., p. 24

97 J. Schot, H. Buitter, I. Anastasiadou, “The dynamics of transnational railway governance in Europe”, cit., p. 273.

tuttavia, è interessante evidenziare fin d'ora questo passaggio, perché rappresenta il primo di una lunga serie di interventi in cui, in maniera del tutto evidente, la tecnica assurse sostanzialmente al ruolo di legislatore.

A seguito degli incontri del *Verein*, «the companies – scrivono Schot *et al.* – introduced an extensive set of rules for transport of goods as well as passengers and their luggage, and this regulated the rights, obligations, and liabilities of the railway companies toward their customers, and also among the companies»⁹⁸. L'applicazione degli standard deliberati era imposta a tutte le compagnie facenti parte del gruppo, che invero aumentavano anno dopo anno. Nel 1871 il *Verein* raggruppava già ottantadue società ferroviarie: cinquanta tedesche, ventisei austro-ungariche, tre olandesi, due belghe e una russa. Il suo potere d'influenza era esteso su tutta l'Europa centrale, e la crescita non sembrava arrestarsi. Alle soglie della prima guerra mondiale le compagnie rappresentate erano diventate novantadue, regolava il 45% dell'intero sistema ferroviario continentale inclusa la Russia, e la sua sfera di influenza andava ben oltre quanto ufficialmente rappresentato. Si può dunque dire che «it had created – sono ancora parole di Schot – its own transnational space and sphere of influence (*Vereinsgebiet*), which rather than fitting neatly within political borders covered and regulated the railway networks controlled by its members (*Vereinsbahnstrecken*)»⁹⁹. A proposito di agenti della *governance* extrastatale a cui s'è accennato, il *Verein* rappresenta un esempio in sintonia assoluta con questa ricerca, volta – tra le altre cose – a mostrare la produttività politica di attori non istituzionali come le compagnie ferroviarie.

Sintetizzando, le linee guida del *Verein* si ponevano su due piani: internazionalismo e tecnica. Il primo rappresentava la stessa ragion d'essere dell'associazione, un obiettivo articolato con sfumature persino utopiche, nella misura in cui si prefissava di contribuire «to the great goal of humankind, the accommodation of hostile nationalities»¹⁰⁰. Guidato da questa luce, il *Verein* si mise in più d'una occasione di traverso rispetto alle richieste della Prussia prima, e della Germania di Otto von Bismarck poi, rifiutandosi di concedere qualsiasi margine che potesse essere interpretato come un favoritismo alla Confederazione tedesca.

In sintonia con questo spirito era anche il secondo piano, quello della tecnica. Il mantenersi distante da inferenze nazionali garantiva, in linea più generale, una distanza anche tra esso e il potere politico. E di nuovo, l'aura dai tratti illuministi e positivisti che scindeva in una sol corpo tecnica e obiettività, si esprimeva in tutta la sua forza. Vale la pena di riportare

98 Ivi, p. 274.

99 *Ibid.*

100 Citazione da C. A. Dunlavy, *Politics and Industrialization: Early Railroads in the United States and Prussia*, Princeton, Princeton University Press, 1994. Ripresa da J. Schot, H. Buijer, I. Anastasiadou, “The dynamics of transnational railway governance in Europe”, cit., p. 275.

l'intera citazione di Lochner (un consulente privato dei lavori pubblici, nonché membro del direttorio regio sulle ferrovie prussiane¹⁰¹), per cogliere quanto i membri del *Verein* fossero persuasi della missione unificatrice della tecnologia, di contro alla forza “distruttrice e divisoria” della politica. Al cinquantesimo anniversario della compagnia, nel 1896 Lochner dichiarò:

«Technical science recognizes but one language – that of Nature – but one law – that of mathematics – regards neither bridges as German, nor rolling-stock as Austrian or Hungarian, makes no distinction between locomotive traffic or permanent way experts; does not set up divisions between men, but unites them within a single sphere of useful activity.

(Lochner, “The Influence of the German Railway 'Verein' on the Construction and Equipment of Railway Rolling-Stock”, 452)»¹⁰².

Anche grazie al lavoro del *Verein*, per tutta la seconda metà del secolo ci fu un'esplosione nella costruzione di nuove rotaie. «Nei cinquant'anni compresi tra il 1860 e il 1910 la rete ferroviaria mondiale si decuplica, passando da oltre centomila a oltre un milione di chilometri»¹⁰³, scrive Giovanni Robert, che alle ferrovie ha dedicato un grande lavoro qualche anno fa. Anche per l'Europa le proporzioni sono simili¹⁰⁴. Nuove tratte sbocciavano in una reale primavera tecnica, accompagnata dalla contemporanea costruzione di nuovi ponti o nuove gallerie che varcavano spesso i confini politici nazionali. I “natural bottlenecks” rappresentavano ostacoli da superare per la locomotiva del progresso. Tra questi, la corona delle Alpi era indubbiamente quello più arduo e complicato, e divideva il cuore terrestre dell'Europa da quello marittimo.

Per ovviare a questo problema, in poco più di un decennio vennero aperti tre passaggi che a tutt'oggi contribuiscono a collegare la penisola italiana e il mar Mediterraneo all'Europa centro-settentrionale. Il primo di questi fu il “passaggio del Brennero”, inaugurato nel 1867 per aprire la seconda via Vienna-Trieste. Si trattava di un lavoro tutto interno al territorio

101Cfr. I. Anastasiadou, *Constructing Iron Europe*, cit., p. 99.

102J. Schot, H. Buiters, I. Anastasiadou, “The dynamics of transnational railway governance in Europe..”, cit., n. 48, p. 285.

103G. Robert, *Le ferrovie nel mondo*, cit., p. 11.

104La lunghezza totale delle ferrovie in Europa nel 1860 è di 49.548 km. Nel 1910, il totale raggiunge i 307.535 km. Cfr. B. R. Mitchell, *European Historical Statistics 1750 – 1970*, Londra e Basingstoke, Macmillian Press, 1975, pp. 581 – 584.

austro-ungarico, quindi non propriamente un'opera transfrontaliera. Arretrando di un passo e ampliando l'orizzonte, però, la portata internazionale di questo passaggio si coglie in pieno. Già nel 1857, nell'allora Regno Lombardo-Veneto, venne inaugurata la tratta Milano-Venezia. Due anni dopo, venne attivata la tratta Verona-Bolzano costruita dalla società austriaca *Südbahn* che ne gestiva il traffico, e nel 1860 venne ultimato il troncone ferroviario da Venezia a Trieste. All'apertura del Passo, venne anche concluso l'ultimo segmento che divideva Bolzano dal Brennero, e di lì si aprivano le porte del centro Europa. In questo senso il *Brennerpass* assumeva già allora un carattere internazionale, consentendo il transito diretto tra la penisola italiana e il cuore del continente¹⁰⁵.

Un secondo attraversamento alpino inaugurato cinque anni più tardi fu quello del Traforo del Frejus. La sua portata internazionale è più immediata rispetto al passaggio del Brennero. Esso legava direttamente Francia e Italia, con una linea gestita da una compagnia ferroviaria transnazionale creata appositamente per quella tratta che la gestiva in concomitanza con la Società per le Ferrovie dell'Alta Italia. La cerimonia d'apertura avvenne il 17 settembre 1871, e con questo tunnel un nuovo importante tassello venne incastrato nel puzzle del sistema ferroviario del Vecchio Continente.

Effetti ancora più prorompenti li ebbe però il Traforo del San Gottardo. Con un accordo firmato solo qualche settimana prima dell'esplosione della guerra Franco-Prussiana, Italia, Svizzera e una delegazione tedesca avviarono formalmente le pratiche che portarono all'apertura del nuovo passaggio transalpino. Inaugurato nel gennaio 1882 per le merci, e il primo giugno successivo per i viaggiatori¹⁰⁶, sulla ferrovia operava una nuova compagnia transnazionale italo-svizzera-tedesca. La *Gotthardbahn-Gesellschaft* (Compagnia Ferrovia del Gottardo), con base a Lucerna, gestiva i traffici – soprattutto commerciali – che dal porto di Genova arrivavano fino alle regioni industriali della Germania, Rhur in particolare. Ciò dimostra chiaramente che queste opere infrastrutturali non vanno lette soltanto come artefatti utili a legare un territorio a un altro, ma più in generale vanno intese come costruzioni per mettere in comunicazione bacini di industrie come quello tedesco con scali marittimi e commerciali importanti. Si andavano a formare sostanzialmente dei corridoi logistici che, seppur in una accezione decisamente diversa e più limitata, richiamano delle politiche della

105Per amor di completezza, va detto che comunque il passaggio del Brennero non fu il primo a superare le Alpi. Una tratta ferroviaria tra l'attuale territorio italiano e quello austriaco era già stata aperta nel 1854. Una linea, attraverso il Passo Semmering, univa infatti Trieste a Vienna. Tuttavia, all'epoca Trieste era ancora del tutto isolata rispetto al resto della penisola, visto che il primo collegamento con Venezia fu appunto del 1860. Per questo motivo, la portata del passaggio del Brennero fu decisamente più alta in termini di interconnessione transfrontaliera.

106Cfr. S. Maggi, *Le ferrovie*, Bologna, il Mulino, 2003, p. 63.

logistica che oggi sono sempre più evidenti e diffuse in tutto il globo¹⁰⁷.

L'apertura del tunnel del San Gottardo ebbe importanti effetti politici, sociali ed economici per la Svizzera. C'è chi pone la sua realizzazione in parallelo con la “costruzione” della stessa identità elvetica¹⁰⁸. Senza entrare nel merito di quella questione, abbracciamo l'idea che vede più semplicemente la ferrovia del San Gottardo come la matrice del nuovo impegno politico del governo federale svizzero, deciso da un lato a sfruttare la sua posizione geografica privilegiata al centro dell'Europa ferroviaria. Dall'altro, a sfruttare l'alone di neutralità che circondava il Paese, e che lo poneva in una posizione favorevole per promuovere un nuovo organo internazionale di regolazione dei traffici ferroviari. Il *Verein*, del resto, era percepito da più parti (ma soprattutto dalla Francia) come un corpo tedesco, quantomeno complice nella volontà di spostare il cuore economico continentale da Parigi a Berlino. «New, more neutral platforms for collaboration were needed»¹⁰⁹ scrivono Schot *et al.* Questo era quanto la Svizzera voleva istituire.

Subito dopo l'inizio dei lavori sotto il monte San Gottardo (1872), l'esecutivo elvetico convocò i governi di Francia, Germania, Italia e Austria-Ungheria per discutere normative riguardanti «transportation of goods by rail»¹¹⁰. La convenzione che seguì fu il frutto di un processo di maturazione lungo quindici anni, puntellati da tre importanti conferenze tenutesi a Berna nel 1878, 1881 e 1886, e dalla firma del protocollo per l'Unità Tecnica dei Trasporti Ferroviari (*l'unité technique*) del 1882. I tecnici del *Verein* videro gli incontri come una possibilità di europeizzare i loro standard, importandoli anche in territori storicamente ostili e conservatori come la Francia¹¹¹. In effetti, ciò fu quello che avvenne. Gli accordi, che si limitavano ai commerci internazionali escludendo quelli interni, accolsero molte regole del *Verein*. Il loro coronamento avvenne con la *Convention Internationale Merchandises* (CIM), firmata il 14 ottobre 1890 nella stessa Berna. Nove Stati furono i primi ricettori dell'accordo: Austria-Ungheria, Belgio, Francia, Germania, Italia, Lussemburgo, Olanda, Russia e Svizzera. Ad essi, prima della Grande Guerra, seguirono Danimarca (1897), Romania (1904), Svezia

107Su questo cfr. G. Grappi, *Logistica*, cit., pp. 153-217. Vedi anche D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., pp. 62-76. Per un esempio di corridoio nel sud-est pacifico vedi A. Ong, *Neoliberalism as Exception: Mutations in Citizenship and Sovereignty*, cit., pp. 97-120.

108Cfr. J. Schueler, *Materializing Identity: the Co-Construction of the Gotthard Railway and Swiss National Identity*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2008.

109J. Schot, H. Buitter, I. Anastasiadou, “The dynamics of transnational railway governance in Europe”, cit., p. 277.

110*Ibid.*

111Sul conservatorismo della Francia nella gestione delle ferrovie in tutto la seconda parte dell'800 vedi. L. Tissot, “Naissance d'une Europe ferroviaire: La convention internationale de Berne (1890)”, in M. Merger, D. Barjot, *Les entreprises et leurs réseaux: hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIXe-XXe siècles: mélanges en l'honneur de François Caron*, Parigi, Università Paris-Sorbonne, 1998, in particolare pp. 290 – 293.

(1907), Serbia (1910) e Bulgaria (1911). Risulta decisamente interessante notare come l'accordo di Berna agì sostanzialmente nella stessa direzione del tunnel del San Gottardo. Quest'ultimo promosse il superamento del “bottlenecks naturale” rappresentato dalla corona delle Alpi; l'accordo di Berna servì invece a “superare” altri tipi di bottlenecks. Come fa notare ancora Grappi, nel linguaggio logistico il termine non si riferisce soltanto agli ostacoli naturali ma ha «un significato più esteso»¹¹². A questo punto della ricerca, basti rilevare che con esso (letteralmente traducibile con “collo di bottiglia” o “strozzatura”) si può intendere sì una barriera fisica, ma anche «tecnica o funzionale, che determina un'interruzione in un sistema, compromettendo la continuità dei flussi su lunghe distanze o transfrontalieri»¹¹³.

Che cosa prevedeva allora la “Convenzione” firmata a Berna? Definita da Tissot la «pierre angolare»¹¹⁴ dell'integrazione e della gestione dei trasporti merci internazionali in Europa, essa stabilì un «nouvel ordre juridique qui se substitue, dans le domaine privé et sous certain conditions, au droit interne»¹¹⁵. La firma permise la nascita potenziale di un'effettiva “ferrovia europea”. Per regolamentare i traffici venne istituito e reso operativo dal 1893, il *Central Office for International Carriage by Rail*, i cui compiti principali erano di far applicare la Convenzione, di mantenerla aggiornata e di risolvere le controversie tra compagnie attraverso una Corte arbitrale interna. Tra le misure previste, quella più significativa fu l'introduzione della *lettre de voiture directe*. Con essa le merci potevano muoversi liberamente in quasi tutto il territorio europeo, senza più doversi fermare al passaggio delle frontiere dei diversi Paesi per essere formalmente ri-spediti. Fu un accordo molto importante per il commercio in Europa, che seguiva un «generale abbassamento delle barriere frapposte al commercio internazionale»¹¹⁶ e, più ampiamente, «una generale disposizione ottimistica, e il riconoscimento di principio, negli ambienti politici e intellettuali se non in quelli degli affari, delle virtù pacifiche oltretutto economiche degli scambi internazionali»¹¹⁷.

L'importanza della Convenzione di Berna si pone dunque su diversi piani. Due sono quelli che più ci interessano. Innanzitutto fin dai suoi lavori preliminari, segnò l'ingresso della politica in un campo che in precedenza era stato ad appannaggio pressoché esclusivo delle compagnie private. Fu uno dei grandi obiettivi che gli organizzatori degli incontri si erano prefissati, e che in effetti realizzarono. Sebbene dopo questi accordi il *Verein* non vide scalfire

112G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 214.

113Ivi, p. 213.

114L. Tissot, “Naissance d’une Europe ferroviaire: La convention internationale de Berne (1890)”, cit., p. 283.

115Ibid.

116D. Landes, *Prometeo liberato*, cit., p. 262.

117Ivi, p. 263.

il suo potere di influenza (anzi, in fin dei conti lo incrementò), la Convenzione di Berna introduceva nella gestione delle infrastrutture e dei trasporti ferroviari il soggetto dello Stato, che fino ad allora, seppur vigile, era rimasto decisamente in disparte. Il secondo piano per cui è importante sottolineare la Convenzione di Berna, è che grazie ad essa nacque davvero uno «European railway space»¹¹⁸, un'entità univoca per il traffico merci. Si passò “From National Borders to European Seams”¹¹⁹, per parafrasare uno spunto di Deborah Cowen¹¹⁹. Utilizzando di nuovo le parole di Schot¹²⁰, «from 1893 on [...] goods were now subject to a new international transport law and national laws no longer applied»¹²¹. Con quell'accordo, venne garantita l'interoperabilità tecnica della rete ferroviaria sulla quasi totalità del territorio europeo, e anche dal punto di vista legislativo le cose si semplificarono di molto grazie a provvedimenti quali l'introduzione della *lettre de voiture directe*. Con esso, in altri termini, si misero in comunicazione «sistemi di regole, procedure e assetti giuridici tra loro diversi»¹²², per riadattare le parole che Giorgio Grappi utilizza quando parla del funzionamento dei corridoi logistici contemporanei.

Anche grazie a queste intese, gli ultimi anni del XIX secolo e i primi di quello successivo sono da più parti considerati come una *belle époque* anche per i sistemi ferroviari. La lunghezza totale dei binari che solcavano il territorio continentale aveva ormai superato ampiamente i trecentomila chilometri. Nuovi varchi erano stati aperti per ovviare agli ostacoli lungo il percorso, e nuovi trafori continuavano ad essere costruiti per aprire nuove vie di transito. Tra questi, quello più importante all'alba del XX secolo fu il traforo del Sempione. Inaugurato il primo giugno 1906, il passaggio ancora collega la Val d'Ossola (Italia) all'Alta valle del Rodano (Svizzera) e, in un'ottica più ampia, accelerava notevolmente i viaggi tra Milano e Parigi. Ciò aveva un'importanza geopolitica rilevante. Col traforo del Sempione, infatti, la Francia vide aprirsi nuove possibilità per rimodulare le traiettorie dei traffici internazionali su rotaia, e incrinare di conseguenza la posizione dominante acquisita da Germania e (in modo minore) da Austria-Ungheria. In realtà, ciò accadde solo in parte. Al deflagrare della prima guerra mondiale, i due Stati germanici erano ancora saldamente in testa nella classifica del traffico merci. I numeri sono impressionanti. Alle soglie del conflitto,

118J. Schot, H. Buitter, I. Anastasiadou, “The dynamics of transnational railway governance in Europe”, cit., p. 279.

119Cfr. D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit. Il titolo del secondo capitolo del suo testo recita «From National Borders to Global Seams», p. 53.

120Tra le altre cose, Johan Schot ha seguito e sviluppato il progetto di musei digitali denominato “Inventing Europe”. <http://www.inventingeurope.eu>

121J. Schot, H. Buitter, I. Anastasiadou, “The dynamics of transnational railway governance in Europe”, cit., p. 278.

122G. Grappi, *Logistica*, cit., 121.

l'Austria-Ungheria vedeva scorrere sui suoi binari circa centosessanta milioni di tonnellate di merci l'anno, mentre la Germania raggiungeva cifre che superavano il mezzo miliardo di tonnellate. Se si considera che in Francia circolavano poco più di cento milioni di tonnellate l'anno, in Italia quaranta, mentre negli altri Paesi non si raggiungevano i trenta milioni, si capisce quanto sproporzionato fosse in Europa il traffico delle merci su rotaia a favore dell'asse austro-tedesco¹²³. Un asse dominatore, che peraltro non vedeva all'orizzonte concorrenti in grado di incrinarlo.

Per concludere, mi sembra si possa affermare che quanto è emerso in questa parte abbia dei significati rilevanti nel tentativo di guadagnare una diversa prospettiva sull'integrazione europea. In primo luogo, abbiamo visto come il processo di unione materiale dei diversi territori del Vecchio Continente precede di almeno un secolo il punto solitamente identificato quale l'avvio dell'integrazione europea, vale a dire il discorso di Robert Schuman al Quay d'Orsay il 9 maggio 1950. Certo il *plan Schuman* – come vedremo –, non rappresentava un mero accordo ferroviario e di trasporti, ma tuttavia inserito in un ciclo storico più ampio (in un «lungo XX secolo») vede sfumare la sua portata radicale e di rottura che spesso gli viene attribuita. In secondo luogo, si è visto come la ferrovia (tra le varie infrastrutture) restituisca una prospettiva efficace nell'ottica di sviluppare una storia della produzione di un nuovo spazio continentale. I processi di standardizzazione tecnica per garantire l'interoperabilità (che come vedremo nel prossimo paragrafo, accelerarono nel periodo tra le due guerre) e gli accordi normativi, rappresentano i due punti chiave per la realizzazione di uno spazio logistico. Infine, si è evidenziato come in un primo momento alla guida di questo processo ci siano state quasi esclusivamente delle compagnie private, che agivano singolarmente (con accordi multilaterali) o in associazione (attraverso il *Verein*). In un secondo momento, però, identificabile nella firma della Convenzione di Berna, si è sottolineato come la politica abbia deciso di introdursi con forza nella gestione ferroviaria. L'importanza dell'accordo di Berna è stato ampiamente sottolineato poco sopra. È quindi inutile ritornarci. La sola cosa da ribadire è la unidirezionalità di quell'accordo valido solo per il traffico merci. Citando ancora Schot: «for border-crossing passenger transport the situation was different»¹²⁴. E in effetti, una *International Convention on Passengers and Baggage* non

123Per questi dati ho utilizzato B. R. Mitchell, *European Historical Statistics 1750 – 1970*, cit., pp. 591 – 592. L'unico Stato che poteva competere con i numeri tedeschi era l'Inghilterra. Nel 1913, l'anno dei record in questo senso, in Inghilterra viaggiarono 570.544.000 di tonnellate, mentre in Germania si raggiunsero le 676.627.000.

124J. Schot, H. Buijer, I. Anastasiadou, “The dynamics of transnational railway governance in Europe..”, cit., p. 279.

fu firmata prima del 1926¹²⁵. Proprio il senso unico a cui guardava questa intesa ci porta a considerarla come la prima traccia di un accordo logistico europeo.

2.3) LA SOCIETÀ DELLE NAZIONI TRA FALLIMENTO POLITICO E SUCCESSO TECNICO

Il tratto storico che abbiamo percorso finora si sviluppa nella seconda metà dell'Ottocento in un periodo in cui Monnet non era ancora nato, o quando era in un'età evidentemente lontana dall'interessarsi ai temi infrastrutturali e politici europei. Il paragrafo precedente ha dunque visto mettere da parte per un momento la sua figura per concentrarsi sui prodromi di una integrazione infrastrutturale continentale iniziata già nell'ultimo quarto del XIX secolo. Da lì ebbe avvio un processo che ha dato vita a interpretazioni coincidenti di studiosi anche molto distanti tra loro (come Arrighi o gli storici delle tecnologie citati), che hanno significativamente usato finanche la stessa terminologia per descrivere il Novecento come un “lungo XX secolo”. In questo paragrafo allora, ritroveremo la figura di Monnet proprio all'interno di questo *excursus* di integrazione normativa e strutturale, dove ricoprì un ruolo tutt'altro che secondario.

La prima guerra mondiale diede una svolta al regime di comunicazione e trasporti su rotaia che aveva caratterizzato l'Europa fino a quel momento. Nuovi progetti si svilupparono rapidamente, con la precisa intenzione di riscrivere la geografia ferroviaria continentale dominata da Germania e Austria-Ungheria. Nel momento dello scontro bellico, infatti, emerse con chiarezza il ruolo prevaricante delle potenze centrali sui traffici ferroviari, tanto che fu sufficiente una loro decisione unilaterale per bloccare i flussi di merci che viaggiavano in direzione Est-Ovest. Le conseguenze di questa iniziativa si rivelarono drammatiche per gli approvvigionamenti degli Stati dell'Europa Occidentale – la Francia su tutte –, in particolar modo per ciò che concerne i rifornimenti di cereali. Tale atto poneva sotto gli occhi dei francesi la necessità di aggirare i territori tedeschi con nuove linee attraverso cui raggiungere l'oriente. Nei loro piani questo avrebbe rotto il monopolio tedesco dei traffici merci su rotaia e, allo stesso tempo, avrebbe colpito l'egemonia commerciale di porti quali Brema o Amburgo¹²⁶, che fondavano la loro forza anche sulla fitta rete ferroviaria di cui

125Cfr. L. Tissot, “The internationality of railways An impossible achievement?”, cit., p. 269.

126A inizio Novecento, i due porti si posizionavano rispettivamente al secondo e quarto posto per volume di merci esportate in Europa. Al quarto e al quinto per quanto riguardava invece l'import. Cfr. I. Anastasiadou, *Constructing Iron Europe*, cit., p. 40.

rappresentavano importanti snodi di traffico. Allora come oggi la forza di un porto non era data soltanto dalla sua capacità di gestire una gran quantità di navi nei suoi *terminal*, ma derivava anche dal grado di integrazione alla rete di trasporto terrestre che si sviluppava alle sue spalle¹²⁷.

Un progetto che andava nella direzione di superare il monopolio tedesco sui traffici merci continentali venne proposto dal Comitato “*Suisse Océan*”, sorto il 21 dicembre 1916 grazie all’impegno del deputato francese Géo Géreald¹²⁸. Obiettivo del nuovo gruppo era promuovere un’arteria ferroviaria che permettesse al porto di Bordeaux di diventare la «finestra dell’Europa sulle Indie Occidentali»¹²⁹. L’idea era di potenziare la linea che dalla costa giungeva fino alla Svizzera attraverso Lione, in modo da intercettare e quindi deviare i flussi commerciali europei che la galleria del San Gottardo aveva in gran parte monopolizzato. In una sorta di processo emulativo, anche in Francia si voleva migliorare la capacità di gestione e stoccaggio delle strutture portuali non agendo direttamente su di esse, ma piuttosto sulle infrastrutture nell’entroterra che si dipanavano da quegli snodi.

Se l’attenzione di questo comitato era soprattutto rivolta allo sviluppo del porto di Bordeaux, un altro progetto dello stesso periodo era più propriamente concentrato sulla ferrovia. Si tratta della “linea del 45° parallelo”, lanciata nel dibattito dal diplomatico francese Paul Claudel nel 1916. Obiettivo di Claudel era di porre la Francia al centro delle traiettorie di mercato del Vecchio Continente nella convinzione che, alla fine del conflitto, alla guerra armata sarebbe succeduta una guerra economica non meno cruciale. La “linea del 45° parallelo” rientrava proprio in questa strategia di «difesa commerciale»¹³⁰. Essa avrebbe garantito, infatti, un collegamento tra Bordeaux e Odessa senza passare attraverso le “lande teutoniche”. Una «linea metropolitana europea»¹³¹, le cui fermate intermedie sarebbero state Lione, Torino, Milano, Venezia, Trieste, Fiume, Zagabria, Belgrado e Bucarest.

La proposta di Claudel trovò grande approvazione negli ambienti politici, economici e accademici non solo francesi, e l’appoggio dei membri del comitato “*Suisse Océan*”. Tra questi, a spendersi maggiormente fu Henri Lorin, professore universitario proprio a Bordeaux. Come il *Verein* aveva contribuito in modo evidente alla crescita e alla saldatura delle potenze mitteleuropee – faceva notare Lorin –, così questa nuova linea avrebbe avuto lo scopo politico

127Cfr. su questo, S. Bologna, *Banche e crisi. Dal petrolio al container*, Roma, DeriveApprodi, 2013, pp. 149-184. Oppure G. Grappi, *Logistica*, cit., pp.115-130.

128Cfr. su questo I. Anastasiadou, *Costructing Iron Europe*, cit., p. 43.

129G. Gérald, *La ligne Suisse Océan*, Parigi, Lega navale francese, 1918, p. 13, cit. in I. Anastasiadou, *Constructing Iron Europe*, cit., p. 45.

130Ivi, p. 48.

131Ivi, p. 51.

di rinforzare e saldare assieme le economie degli altri Stati uniti contro il nemico germanico¹³². Con l'altra arteria in progettazione, la Londra-Brindisi, essa avrebbe garantito una nuova base su cui costruire l'Europa post-bellica. Un'Europa radicata proprio su questi assi ferrati, e sul commercio sviluppato attraverso di essi.

Autentiche ristrutturazioni del modello ferroviario che aveva regnato sul suolo europeo sino a quel momento erano dunque in discussione fin dagli anni di guerra. Tuttavia, le prospettive di realizzazione erano posticipate al termine del conflitto, e i problemi di approvvigionamento accennati all'inizio per le due compagnie più occidentali dell'Intesa, si facevano sempre più gravi con lo scorrere dei mesi di guerra. È qui che ritroviamo Monnet.

Di ritorno dall'ennesimo viaggio in Canada, e dopo una tappa intermedia a Londra, fu alla stazione ferroviaria di Poitiers che apprese la notizia della mobilitazione generale francese. Era l'agosto del 1914. Monnet – racconta – rimase colpito nel notare come non ci fosse una strategia in comune tra le due potenze: «Je suis surpris de voir que les préparatifs anglais et français sont distincts – fu il pensiero che fece allora Monnet, raccontato postumo –. Il semble qu'il y ait deux guerres»¹³³. Per questo motivo cercò, e ottenne in breve tempo, un colloquio con il Primo Ministro René Viviani: voleva esprimergli le sue perplessità in merito alla strategia di guerra. La storia di come Monnet ottenne un appuntamento con Viviani in un momento tanto critico (siamo durante la Prima battaglia della Marna), non ha una traiettoria così lineare com'è descritta dal giovane di Cognac nelle *memoires*, o nelle interviste più recenti¹³⁴. Sia come sia, nell'economia di questa ricerca questo aspetto ha una portata piuttosto marginale. Quello che più conta è il motivo che spinse l'intraprendente giovane viaggiatore a voler incontrare il Presidente. La ragione, detta brevemente, era racchiusa nella volontà di Monnet di provare a convincere il capo del governo francese a unire gli sforzi con gli inglesi creando un unico *board* che gestisse gli approvvigionamenti delle due potenze. Voleva in pratica realizzare un comune centro logistico. Ciò avrebbe sopperito alle mancanze di flussi commerciali provenienti dall'Est Europa, e avrebbe sostituito «la fiducia irrazionale nei

132Ivi, p. 52.

133Intervista di Georges Suffert a Jean Monnet, 10-11 maggio 1970, in H. Rieben, C. Camperio-Tixiere, F. Nicod (a cura di), *A l'écoute de Jean Monnet*, cit., p. 156.

134Intervista di Georges Suffert e Alan Watson a Jean Monnet, in Ivi. Il motivo grazie al quale Monnet riuscì ad avere un appuntamento con Viviani pare si intrecci con la storia della massoneria francese. L' "amico di famiglia", *trait d'union* tra Monnet e Viviani, era infatti Fernand Benon, avvocato dell'azienda del padre. Da quanto riporta Monnet, Benon conosceva il Presidente perché al suo fianco «aveva sostenuto alcuni processi» (anche Viviani era avvocato – J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit. p. 48), e grazie a questo collegamento riuscì a garantirsi il colloquio. Una tesi in effetti piuttosto debole. Secondo la ricostruzione di Eric Roussel, invece, a unire i due non c'era soltanto un legame lavorativo, ma delle «relations maçonniques» (E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 48) di cui pare lo stesso Monnet fosse a conoscenza. O almeno questo è quanto sostiene Jean-Françoise Deniau – politico francese, varie volte commissario europeo – in un colloquio personale con Roussel avvenuto il 16 marzo 1991. Vedi Ivi, nota 3, p. 934.

meccanismi del commercio internazionale [...] e dell'economia di mercato, [con] una forma di organizzazione più razionale»¹³⁵. Il Presidente Viviani accolse l'idea, anche perché era supportata da un'offerta diretta della compagnia mercantile Hudson Bay Company (di cui si parlerà più avanti). Di lì a poche settimane Monnet ricevette il nuovo incarico, e a fine novembre 1914 fu inviato a Londra, per definire un piano di lavoro comune e la struttura che avrebbe dovuto assumere questo *bureau sovrastatale* per il controllo dei rifornimenti via mare. Si chiamerà *Allied Maritime Transport Council*.

Dalla vendita di cognac, alla gestione delle risorse vitali per milioni di persone il passo fu decisamente breve e poneva di fronte a difficoltà straordinarie. Creare un organismo comune a Francia e Inghilterra (e Italia) per la gestione delle importazioni come se fossero un solo Stato, implicava infatti complicazioni molto rilevanti, non ultime quelle che affondavano in ataviche rivalità storico-culturali. Di fronte a una situazione così grave come del conflitto, tuttavia, le differenze conclamate tra due popoli dovevano diventare del tutto secondarie – secondo Monnet –, affinché si potesse implementare una strategia unitaria. Con questa convinzione agì con incisività e innovazione, contribuendo a creare un *pool* franco-britannico (e poi anche italiano) che «tutt'a un tratto» fece sì che «il concetto di interesse nazionale veni[sse] superato da quello dell'interesse comune»¹³⁶. Affronteremo nel prossimo capitolo i dettagli di questa iniziativa, mostrando quanto riveli una precoce “razionalità logistica” che caratterizza il pensiero e l'azione di Monnet. Per ora basti sottolineare la sua efficacia nel determinare gli esiti del conflitto, e il ruolo centrale che egli giocò al suo interno.

Il lavoro svolto durante la guerra gli valse la nomina di sottosegretario generale alla Società delle Nazioni (SdN) in rappresentanza della Francia: «è senz'altro per via di questa esperienza che [Georges] Clemenceau¹³⁷ e [Arthur] Balfour¹³⁸ mi chiamarono»¹³⁹. Il nuovo organismo sovranazionale era il fiore all'occhiello del Trattato di Versailles (firmato il 28 giugno 1919). Ispirato dai famosi “quattordici punti” declamati dal Presidente democratico statunitense Woodrow Wilson in un messaggio al Senato americano l'8 gennaio 1918, esso nasceva con ambizioni notevoli. I toni del documento che lo istituiva erano altisonanti: «promuovere la cooperazione internazionale e mantenere la pace e la sicurezza internazionale»¹⁴⁰. Purtroppo, presagi negativi si addensarono ancor prima del suo battesimo

135J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 53.

136Ivi, p. 58.

137Primo Ministro francese tra il 1917 e il 1920.

138Ministro degli Esteri inglese.

139J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 76.

140Una versione integrale in inglese del Trattato è presente qui: <http://avalon.law.yale.edu/imt/partxii.asp>. Alcuni estratti del documenti sono invece presenti in italiano in P. Renouvin, *Il trattato di Versailles*, Milano, Mursia, 1970. La citazione è tratta dalla versione integrale (traduzione mia).

ufficiale avvenuto il 10 gennaio 1920. Il Congresso americano infatti, che con le elezioni del 1918 era passato a una maggioranza Repubblicana, tornò sulle tradizionali posizioni isolazioniste e bloccò la ratifica del Trattato nel novembre 1919 (e una seconda volta nel marzo successivo), spogliando l'SdN dei suoi tratti davvero mondiali. Il Consiglio permanente, previsto per avere rappresentanti di Gran Bretagna, Francia, Italia, Giappone e degli stessi Stati Uniti, venne subito privato di un membro che non fu rimpiazzato. L'americano George Rublee fu costretto a dimettersi ancora prima di entrare effettivamente in carica, ma allora questo non turbò eccessivamente gli animi. Almeno, non quello di Monnet:

«Le fait que l'Amérique n'avait pas ratifié l'accord des Alliés dans la Société des Nations – ricorda in un'intervista –, a déçu mais n'a pas fait une impression profonde [...] parce que la France et l'Angleterre sortaient victorieuses et étaient convaincues de leur puissance, et de leur influence dans le monde»¹⁴¹.

Il Consiglio fu così composto dal segretario inglese Eric Drummond, e da tre sottosegretari: il giapponese Nitobe Inazō, l'italiano Bernardo Attolico, e appunto da Jean Monnet. Considerando che oltre agli Stati Uniti mancava pure l'altra grande protagonista della Grande Guerra (la Russia), divenne così in qualche modo inevitabile l'inclinazione eurocentrica *de facto* che l'organismo acquisì. Nonostante la rappresentanza giapponese al Consiglio.

Anche a causa di questa nuova composizione, il ruolo riservato al membro francese crebbe di importanza. Fungeva piuttosto da segretario generale aggiunto che da sottosegretario e affiancava Drummond nelle decisioni importanti. Secondo quanto riportato dal Ministero degli Affari Esteri transalpino dell'epoca, i due segretari «assurent en commun la direction d'ensemble du secrétariat, se partagent, pour faciliter le travail courant, la surveillance des diverses sections [...]. Sir Eric Drummond assure l'exécution des décisions d'ordre politique, M. Monnet, l'exécution des décisions d'ordre technique»¹⁴². Dunque il giovane di Cognac (all'inizio dei lavori della Segreteria dell'SdN aveva di poco superato i trent'anni), lavorava «*en commun*» con il segretario generale, affiancandolo in tutte le sue scelte, con una particolare attenzione dedicata alle opere infrastrutturali e ferroviarie¹⁴³.

141 Intervista di Georges Suffert a Jean Monnet, 10-11 maggio 1970, in H. Rieben, C. Camperio-Tixiere, F. Nicod (a cura di), *A l'écoute de Jean Monnet*, cit., p. 167.

142 Cit. in E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 84.

143 Roussel dice di lui che era «la spina dorsale e la coscienza» della SdN. Per giustificare l'asserzione, riporta tre testimonianze integrali di Louise Weiss (scrittrice e giornalista, nonché eletta col Partito Gaullista in Francia alla prima elezione del Parlamento Europeo, amica di Monnet), Louis Joxe (politico francese, più volte Ministro con De Gaulle) e Salvador de Madariaga (diplomata spagnolo e membro della SdN). Cfr. E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., pp. 87-89.

Il giudizio politico sulla SdN incontrò subito delle riserve da diverse personalità dell'epoca. I suoi propositi unitari e universalistici non convincevano nemmeno se si riduceva la scala al solo Vecchio Continente. Eppure, tra le due guerre, «il problema dell'unità europea – scrive lo storico dell'integrazione europea Piero Graglia – non è più un'esercitazione dialettica interessante, o una proposta dottrinarica e utopista, ma riveste i primi caratteri di problema politico concreto»¹⁴⁴. Molti, tuttavia, ritenevano non fosse quella dell'SdN la strada, né che si potesse raggiungere l'obiettivo senza imbattersi direttamente nel tema dello *jus publicum europeum*¹⁴⁵, e della sovranità incontrastata degli Stati. E nella SdN, o nel Patto di Versailles, questo tema non si affrontava di certo. Seguendo il giudizio dello stesso Monnet, «il rispetto dell'integrità e dell'indipendenza delle nazionalità [...] era il fondamento del Trattato; anziché cercare la pace [...] ci si preoccupava di far rivivere le vecchie linee di spartizione storica o di tracciarne di nuove, garantendole da qualsiasi attacco»¹⁴⁶. Proprio in questi termini si esprimeva il Trattato. L'articolo 10 così recitava:

«I membri della Società si impegnano a rispettare e a mantenere contro ogni aggressione esterna l'integrità territoriale e l'indipendenza politica presente di tutti i membri della Società»¹⁴⁷.

E del resto, questo seguiva quanto espresso dallo stesso Presidente Wilson. Nessun proclama che andasse a intaccare il potere delle istituzioni nazionali di governare sul loro territorio in modo incontrastato. Piuttosto, il ben noto quattordicesimo punto indicava come soluzione soltanto un'unione di Stati sovrani. Nello specifico mirava a instaurare quanto segue:

«14) Un'associazione generale delle Nazioni dovrà essere formata in base a convenzioni speciali, allo scopo di fornire mutue garanzie di indipendenza politica e di integrità territoriale ai piccoli come ai grandi Stati»¹⁴⁸.

Nessuna frattura reale con il passato, dunque, ma un organismo «nello spirito del tempo», la cui volontà «si sarebbe imposta essenzialmente, così si pensava – ricorda Monnet nelle

144P. Graglia, *Introduzione* a A. Spinelli, *La rivoluzione federalista*, P. Graglia (a cura di), Bologna, il Mulino, 1996, p. 14.

145Cfr. C. Schmitt (1950), *Il nomos della terra*, Milano, Adelphi, 2003.

146J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 76.

147Parte I, Articolo 10 del Trattato di Versailles. P. Renouvin, *Il trattato di Versailles*, cit., p. 137.

148Ivi, p. 127.

memorie –, con la forza morale»¹⁴⁹. E di questo, egli racconta fossero convinti tutti i membri della SdN: «nous étions convaincus que la SdN permettrait d'éviter la guerre à nouveau»¹⁵⁰; si immaginava – continua – che la «pleine souveraineté» potesse spingersi soltanto «jusqu'à un certain point»¹⁵¹ rispettando la forza della visione della SdN.

A ridiscutere direttamente il tema della sovranità assoluta dello Stato-nazione c'erano, già a quell'epoca, una pletora di politici o intellettuali che produssero un ampio ventaglio di scritti. In Italia, due articoli di Luigi Einaudi ebbero discreto risalto. Pubblicati sul «Corriere della sera» il 5 gennaio e il 28 dicembre 1918, erano dunque a cavallo del discorso di Wilson. Einaudi bocciò senza appello lo schema SdN, e ribadì la necessità di

«distruggere le idee da cui la guerra è stata originata. Tra le quali idee feconde di male, se condotte alle loro estreme conseguenze, quella del dogma della sovranità assoluta e perfetta in sé stessa, è massimamente malefica»¹⁵².

La «sovranità assoluta» degli Stati europei risultava essere il male supremo secondo Einaudi, mentre era considerata anacronistica da Richard Nikolaus di Coudenhove-Kalergi. Politico e intellettuale austriaco, Coudenhove-Kalergi pubblicò nel 1923 un *pamphlet* dal titolo significativo *Pan-Europa. Un grande progetto per l'Europa unita*¹⁵³. Fulcro della sua analisi era l'idea che i nuovi «soggetti della storia» non fossero più gli Stati singoli, ma solo le «potenze mondiali», uniche in grado di essere davvero indipendenti nel mondo del XX secolo che si andava profilando. L'unione degli Stati europei diventava dunque una necessità:

«Tra Scilla e Cariddi, ossia fra la dittatura militare russa e la dittatura finanziaria americana, solo uno stretto passaggio conduce a un avvenire migliore. Esso si chiama Pan-Europa, e significa che l'Europa deve aiutare se stessa costituendo, come obiettivo pratico, una unione politico-economica»¹⁵⁴.

Egli, non mirava all'unità europea perché sostenitore del federalismo in quanto tale. Lo

149J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 76.

150Intervista di Georges Suffert a Jean Monnet, 10-11 maggio 1970, in H. Rieben, C. Camperio-Tixiere, F. Nicod (a cura di), *A l'écoute de Jean Monnet*, cit., p. 166.

151Ivi, p. 168.

152Junius [Luigi Einaudi], *Il dogma della sovranità e l'idea della Società delle Nazioni*, in Junius [Luigi Einaudi], *Lettere politiche*, Bari, Laterza, 1920, p. 146; anche in L. Einaudi, *La guerra e l'unità europea*, Milano, Edizioni di Comunità, 1948.

153R. Coudenhove-Kalergi (1923), *Pan-Europa. Un grande progetto per l'Europa unita*, Rimini, il Cerchio, 1997.

154Ivi, p. 10.

vedeva più propriamente come un mezzo, utile a sancire «l'unione dei popoli d'Europa»¹⁵⁵.

Altri critici della SdN e promotori di un progetto di federazione europea erano, tra le due guerre, una fornita schiera di intellettuali e accademici inglesi. William Beveridge, Harlod Laski, Kennet Clinton Where, Lord Lothian e Lionel Robbins, sono solo alcuni di coloro che contribuirono al dibattito con i loro scritti. I testi degli ultimi due, in particolare, assunsero delle traiettorie che li portarono nelle prigioni di regime in Italia o nelle isole dei confinati antifascisti, dove divennero ispirazione per un gran numero di reclusi. Tra questi ricordiamo Altiero Spinelli, Ernesto Rossi o Eugenio Colorni, che proprio al confino scrissero quello che è forse il più conosciuto trattato politico-militante novecentesco contro la sovranità assoluta degli Stati europei e a favore di una federazione continentale. Il riferimento è ovviamente al già ricordato *Per un'Europa libera e unita. Progetto di un manifesto*, meglio noto come *Il manifesto di Ventotene*¹⁵⁶, che tanta fortuna ebbe nel secondo dopoguerra (invero, la fortuna fu più in termini di lettura e diffusione che non in termini di auspici realizzati).

Insomma, dall'Italia alla Francia, dall'Austria all'Inghilterra, si discuteva di integrazione continentale spesso in termini federali¹⁵⁷, senza però trovare nella SdN un reale alleato. Per di più, le personalità maggiormente critiche come lo stesso Einaudi, non solo la giudicavano inutile, ma anche potenzialmente dannosa e causa di ulteriore astio per gli squilibri e le invidie a cui avrebbe portato. Allo stesso modo, un altro diplomatico e storico britannico Edward Carr la accusava nel 1939 di avere coperto gli interessi nazionali da sempre nascosti «dietro la nobile retorica tanto spesso propugnata a Ginevra»¹⁵⁸. E molti casi che l'organizzazione si è trovata ad affrontare, hanno dimostrato chiaramente quanto da Carr sostenuto. Vetì, interessi o rapporti diplomatici ed economici da mantenere o consolidare, hanno in più di un'occasione vincolato le scelte della SdN, impedendole spesso di assolvere ai proclami che le si paravano innanzi.

I giudizi politici di allora – tra cui ricordiamo infine quello di David Mitrany, che parla

155Ivi, p. 9.

156A. Spinelli (1941), *Il manifesto di Ventotene*, cit. E' ormai abitudine comune attribuire la scrittura del manifesto a Spinelli, dimenticando però che soprattutto Ernesto Rossi, ma anche lo stesso Eugenio Colorni, ebbero una parte importante nella stesura. Ciò, del resto, è ricordato dallo stesso Spinelli in un'intervista a Sonja Schmidt riprodotta in R. Cananzi (a cura di), *L'Europa. Dal manifesto di Ventotene all'unione dei 25*, Napoli, Guida, 2004, pp. 203 – 223.

157Per una panoramica completa e approfondita su tutto l'arco del XX secolo si vedano anzitutto i due volumi curati da Sergio Pistone, *L'idea dell'unificazione europea dalla prima alla seconda guerra mondiale*, cit.; Id., *I movimenti per l'unità europea 1954-1969*, cit.; poi ancora AA.VV., *L'idea d'Europa nel movimento di liberazione 1940-1945*, Roma, Bonacci Editore, 1986; A. Landuyt, D. Preda (a cura di), *I movimenti per l'unità europea 1970-1986*, Bologna, il Mulino, 2000.

158E.H. Carr, *The Twenty years' crisis, 1919-1939: an introduction to the study of international relations*, Londra, MacMillan, 1939, cit. in F. Schipper, V. Lagendijk e I. Anastasiadou, “New connections for an Old Continent: Rail, Road and Electricity in the League of Nations Organizations for Communications and Transit”, in A. Badenoch, A. Fickers (a cura di), *Materializing Europe*, cit, p. 114. Traduzione mia.

di «insuccesso»¹⁵⁹ della SdN –, così come buona parte della storiografia, tendono dunque a enfatizzarne il sostanziale fallimento. E tuttavia, se si cambia prospettiva, questa sentenza negativa in assoluto sfuma gradatamente. Infatti, è evidente che la SdN fallì nel suo obiettivo principale, che rispondeva nientemeno che all'intento di “prevenire la guerra”. Eppure, «League's failure in international politics contrasted with its relative success as a technical organization»¹⁶⁰. Certo, i suoi fini generali che prevedevano forme di cooperazione su scala globale, non vennero del tutto raggiunti. Se la si osserva però su un piano europeo (che fu, in ultima analisi, il suo reale campo d'azione), la SdN divenne l'arena in cui si presero importanti decisioni in merito a standardizzazioni o compatibilità tecniche. Dal suo ventre, o sotto la sua egida, nacquero una serie di organismi nei quali sovente erano ingegneri e altri “esperti” a giocare un ruolo da protagonista, mentre le personalità politiche fungevano solo da agenti supervisor. Furono questi organi i promotori di molti collegamenti transnazionali sul continente, in un momento in cui «infrastructures were discovered as symbols for unification of Europe»¹⁶¹.

È interessante notare come si potrebbe vedere in tutto questo quello che in un testo recente, e riferendosi a tutt'altro contesto, l'architetto e urbanista Keller Easterling definisce come *extrastatecraft*¹⁶². Traducibile, lo fa notare Grappi, come «“arte di governo supplementare” o, in senso più ampio, “costruzione dello Stato extra-statale”»¹⁶³, il neologismo è utilizzato da Easterling per introdurre le “inedite” modalità di organizzazione dello spazio che agiscono nel presente globale e che ridefiniscono la geografia politica tradizionale. In realtà sembra che già un secolo fa si possa scorgere l'aurora di questa pratica. Le linee che tagliavano trasversalmente i confini divennero delle cinghie che legavano assieme luoghi politicamente differenti, unendo – o almeno tale era l'obiettivo – territorio e destino politico: in pratica si creavano i nuovi “spazi infrastrutturali” di cui parla Easterling. In questo senso, in anni recenti si è iniziato a parlare anche di «internazionalismo tecnocratico»¹⁶⁴: la tecnica, più della politica, era il mezzo attraverso cui si mirava a garantire la pace. Tutto questo rimetteva concretamente in discussione gli stessi “spazi chiusi” nazionali, che anche Monnet criticava fin da quegli anni auspicando che una parte della loro

159D. Mitrany, *Le basi pratiche della pace*, Orientamenti, 1945, p. 40.

160F. Schipper, V. Lagendijk, I. Anastasiadou, “New connections for an Old Continent”, cit., p. 114.

161C. Heinrich-Franke, “Changing patterns of infrastructure governance in the transport and communication sectors in Europe”, cit., p. 28.

162K. Easterling, *Extrastatecraft. The power of Infrastructure*, Londra-Brooklyn, Verso, 2014.

163G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 116.

164La formula è inserita più o meno esplicitamente in molti testi già citati, tra quelli in particolare che si rifanno al filone di studio che ruota attorno al progetto “Making Europe” (vedi *supra*). Un testo recente che affronta esplicitamente il tema è W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe. Experts, Cartels, and International Organizations*, cit..

gestione fosse affidata proprio ad organismi tecnici. Come d'altronde era avvenuto nel periodo bellico:

«Au moment ou la guerre finit le maintien des arrangements interalliés devient vital pour la France. Il est évident que la consolidation des mécaniques existantes s'impose et que nous devons éviter toutes modifications des attributions essentielles des organisations existantes»¹⁶⁵.

Il legame che intercorre tra tecnica e politica affonda le sue radici in pieno Ottocento. Wolfram Kaiser e Johan Schot nel loro ultimo lavoro, sostengono che «from the mid nineteenth century onwards experts began to add a new layer to the existing international political and economic order – a set of ideas, practices, and institution which formed the patterns of technocratic internationalism»¹⁶⁶. Dal XIX secolo in avanti, in altri termini, molte personalità dalle competenze esclusivamente tecniche assunsero un ruolo più strettamente legato alla politica e all'arte di governare. È in questa stessa accezione che lo studioso americano James Scott, riprendendo David Harvey¹⁶⁷, parla di «high modernism». Con tale formula, Scott identifica «an ideology that thus tends to devalue or banish politics. Political interests can only frustrate the social solutions devised by specialists with scientific tools adequate to their analysis»¹⁶⁸. Detta in modo diverso e ancor più intonato rispetto alla declinazione del tema fatta da Kaiser e Schot, l'«high modernism» è «the ideology *per excellence* of the bureaucratic intelligentsia, technicians, planners, and engineers»¹⁶⁹.

Lo spazio di applicazione dell' «high modernism» analizzato da Scott, si iscrive anzitutto su una scala urbana. La Parigi rimodellata da Haussmann – di cui si è parlato all'inizio di questo capitolo – è l'esempio cardine dell'Ottocento, mentre nel secolo successivo i casi aumentano esponenzialmente. Il parossismo dell' «high modernism» applicato alla città è dato da centri quali Brasilia o Chandigarh (capitale del Punjab, in India): spazi del tutto artificiali e studiati a tavolino da ingegneri o architetti come Le Corbusier, funzionali dal lato tecnico ma devastanti dal lato sociale. «Urban taxidermy» è la formula con cui Jane Jacob definì città simili¹⁷⁰.

165Telegramma di Monnet al comandante Raymond Fillioux (delegato per la gestione delle forniture francesi a Londra) del 25 novembre 1918, FJME, AMB 1/1/97.

166W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 25.

167D. Harvey, *La crisi della modernità*, cit.

168J. Scott, *Seeing like a State*, cit., p. 94.

169Ivi., p. 96.

170Ivi., p. 135. Più in generale, cfr. l'intero cap. 4 «The High Modernist City: An experiment and a Critique».

Il passaggio gestionale dal nucleo urbano al nucleo statale-nazionale è ancora tutto interno all'Ottocento e consolida la tesi di Scott. Nello Stato-nazione, infatti, diversi tipi di «esperti» hanno provveduto alla leggibilità sociale, tramite vari processi “tecnici” di semplificazione della società, favorendo di conseguenza il suo controllo¹⁷¹. Il terreno d'azione dell' “high modernism” diventa così lo spazio politico moderno, governato con una visione determinata da una serie definita di presupposti:

«a supreme self-confidence about continued linear progress, the development of scientific and technical knowledge, the expansion of production, the rational design of social order, the growing satisfaction of human needs, and, not least, an increasing control over nature (including human nature) commensurate with scientific understanding of natural laws»¹⁷².

A differenza di James Scott, Kaiser e Schot allargano l'analisi allo spazio extra-nazionale ed europeo, e dilatano la profondità storica. Ciononostante, la loro disamina mi sembra ritorni agli stessi concetti. Non parlano, come invece fa Scott, di vera e propria «ingegneria sociale», ma attribuiscono anch'essi un ruolo fortemente politico a tecnici e ingegneri a partire proprio dal XIX secolo. Nel loro approccio, l' «internazionalismo tecnocratico» non risulta dunque una tecnica governamentale *per se*, ma piuttosto assume i tratti di un catalizzatore che assorbi i principi del liberalismo economico¹⁷³ e che, a livello concreto, si tradusse proprio nella promozione della costruzione delle (infra)strutture necessarie allo sviluppo costante e lineare degli scambi di merci. Il collegamento tra «High Modernism» e «internazionalismo tecnocratico», d'altro canto, emerge anche dalla descrizione che danno del primo scienziati politici quali William Walters e Jens Henrik Haahr. In *Governing Europe* essi identificano la formula di James Scott come «a set of ideas, a social movement and an approach of governance»¹⁷⁴, definizione che ricalca quella di «internazionalismo tecnocratico» appena esposta.

171Cfr. Ivi, nello specifico i capitoli 1, 2 e 3. Un rimando obbligato in questo senso, e del resto non manca di farlo lo stesso Scott, è a M. Foucault, *Sorvegliare e punire*, Torino, Einaudi, 1993.

172J. Scott, *Seeing like a State*, cit., p. 89.

173In particolare si riferiscono al cosiddetto liberismo della «scuola di Manchester» il cui promotore era proprio quel Cobden ammirato da Monnet, vedi *supra*. Prendendo le mosse dalla cosiddetta “Corn Laws” introdotta dal governo britannico nel 1815, con cui si prevedeva il divieto di acquistare grano all'estero, Cobden e altri si spesero in una campagna per il libero commercio nel senso più ampio. Tra il 1846 e il 1847, raccontano Kaiser e Schot, lo stesso Cobden intraprese un tour di quattordici mesi in Europa, con l'obiettivo di convertire «more continental europeans to the free trade doctrine» (W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 21).

174W. Walters, J. H. Haahr, *Governing Europe: Discourse, Governmentality, and European Integration*, New York, Routledge, 2005, p. 22.

Walters e Haahr, poi, fanno un altro passaggio che aiuta ulteriormente a inquadrare i termini della questione. Secondo gli autori, che nel testo affrontano il tema dell'integrazione europea attraverso la nozione foucoltiana di governamentalità, è proprio nel processo di unione continentale (specie nella seconda metà del XX secolo) che si eleva lo status di architetti, urbanisti e ingegneri ad «autorità governamentali»¹⁷⁵. Dalla CECA in avanti, infatti, si afferma quella che definiscono «una governamentalità che prediligeva una particolare idea della scienza e della tecnologia viste come forze per il progresso sociale [...] [che prevedeva] quali tecnologie privilegiate del potere, la burocrazia e la pianificazione»¹⁷⁶. Insomma, quello che fanno Kaiser e Schot può essere visto come un'estensione storica che in fin dei conti giustifica la nozione utilizzata dagli ultimi intellettuali citati, più propriamente dediti allo studio della politica. Ma la sostanza mi sembra rimanga la stessa, e legge i processi apparentemente tecnici come la costruzione o standardizzazione delle infrastrutture, quali agenti a cui è attribuibile una visione politica, come del resto abbiamo più volte sottolineato.

Se non fu propriamente l'esaltazione di questo approccio, la SdN anche grazie all'opera di Monnet compì grandi passi in avanti in questa direzione attraverso organi che compensarono altre carenze. E questo è vero soprattutto sul piano delle infrastrutture e dei trasporti. Uno dei protagonisti nella loro gestione fu l'Organizzazione per le Comunicazioni e il Transito (OCT). Nata a seguito della Prima Conferenza Generale su Comunicazioni e Transito, tenutasi a Barcellona tra il 10 marzo e il 20 aprile 1921, l'OCT fu la prima «organizzazione per il trasporto intermodale»¹⁷⁷. I sottocomitati di cui era composta concernevano il trasporto su rotaia, il trasporto su acqua (via fiume o mare), il trasporto su strada e il trasporto dell'energia elettrica¹⁷⁸. Anch'essa rispondeva, in accordo con i principi generali della SdN, a dei propositi globali anche se, di fatto, è a livello europeo che ottenne i maggiori risultati. Anzi, proprio l'ostinazione a perseguire obiettivi che coinvolgessero Stati così diversi rispetto alle caratteristiche del nucleo centrale rappresentato da compagini del Vecchio Continente, era ciò che ne rallentava il lavoro e che rendeva più fragili gli accordi. In questo senso, sono per l'appunto le ferrovie a fornire un esempio privilegiato.

Rispetto ad altre zone del pianeta, le ferrovie erano in Europa un'infrastruttura «matura»¹⁷⁹, che già da tempo aveva acquisito un buon grado di interoperabilità specie negli

175Ivi, p. 25. Traduzione mia.

176Ibid.

177C. Heinrich-Franke, «Changing patterns of infrastructure governance in the transport and communication sectors in Europe», cit., p. 20. Nel testo Heinrich-Franke parla di «Committee on Communication and Transit of the League of Nations», ma è sostanzialmente un altro modo per dire la stessa cosa.

178Cfr. F. Schipper, V. Lagendijk, I. Anastasiadou, «New connections for an Old Continent», cit., p. 120.

179Ivi, p. 121.

Stati della parte centrale e occidentale del continente. L'opera del *Verein*, e gli accordi inseriti nella Convenzione di Berna, aggiornata a più riprese nel corso degli anni precedenti il conflitto (ma sempre e comunque concentrata soltanto sul traffico merci), avevano fatto sì che i treni potessero muoversi senza eccessive interruzioni dall'Italia meridionale ai porti sul Mare del Nord, così come da Parigi a Vienna. Una delle sfide che la SdN doveva affrontare, era dunque quella di ristabilire una rete ferroviaria fortemente danneggiata durante la guerra, e di mantenerne o incrementarne il grado di interoperabilità anche fuori dall'Europa. L'organo preposto a tale compito era ovviamente la sottocommissione ferroviaria dell'OCT, che tuttavia trovò una serie di ostacoli non indifferenti lungo il suo cammino. Particolarismi nazionali, disomogeneità tecniche e interessi privati guidavano i delegati dei singoli Paesi durante gli incontri, i quali evitavano di impegnarsi in accordi troppo vincolanti. Una bozza di codice internazionale per il trasporto su rotaia, fu approvato durante la Seconda Conferenza Generale su Comunicazioni e Transito, tenutasi a Ginevra dal 15 novembre al 9 dicembre 1923. E tuttavia, ancora una volta gli ideali mondialistici della SdN furono messi in seria discussione, e gli accordi procedevano a singhiozzo.

Miglior fortuna rispetto al sottocomitato ferroviario dell'OCT, ebbe un altro organo neonato, più focalizzato sul territorio europeo: l'*Union International de Chamin de fer* (UIC). Nato dalla Conferenza di Parigi del 17 ottobre 1922, l'intento dell'UIC era di riunire in una formazione internazionale le diverse società ferroviarie. Al momento fondativo parteciparono – oltre alle singole compagnie – ventisette Stati, di cui venticinque europei (Austria e Germania comprese¹⁸⁰), più i rappresentanti della SdN. Nacque dunque come organizzazione ibrida, dove alla componente pubblica si affiancava quella privata, che assunse un forte ascendente sulla *governance* ferroviaria continentale. Il primo presidente, Alfred Mange, era direttore della compagnia *Paris-Orleans*, mentre a dirigere l'assemblea era il Ministro dei Lavori Pubblici francese Yves Le Trocquer. Nato ufficialmente il primo dicembre 1922, l'UIC aveva propositi simili a quelli del *Verein*¹⁸¹, ma con una differenza sostanziale. Benché fosse un'organizzazione fondamentalmente francese, esso godeva del «favore dei diversi Stati»¹⁸² (oltre che delle compagnie ferroviarie che aderivano), e la stessa SdN reindirizzava lì le questioni ferroviarie troppo complicate: «following the difficulties of the 1923 convention [quella di Ginevra], whenever issue of a technical nature arose, the League addressed them to the UIC»¹⁸³.

180Per un elenco dei Paesi partecipanti vedi, I. Anastasiadou, *Constructing Iron Europe*, cit., p. 139, nota 157.

181Cfr. J. Schot, H. Buitter, I. Anastasiadou, “The dynamics of transnational railway governance in Europe”, cit., p. 280.

182Cfr. <http://www.uic.org/1922-UIC-a-long-life-organisation#>

183F. Schipper, V. Lagendijk, I. Anastasiadou, “New connections for an Old Continent”, cit., p. 123.

Con l'UIC si compì definitivamente il passaggio della politica nella gestione delle cose tecniche riguardanti il settore ferroviario. O, forse, sarebbe meglio dire che le cose tecniche del settore ferroviario assunsero esse stesse una valenza politica, nella misura in cui proprio le linee ferrate erano viste come «an instrument that would bring a constellation of European Nation-States closer economically, politically and ideologically»¹⁸⁴. Con i termini che analizzano la *governance* contemporanea, vediamo come con l'UIC la politica si discostò dai suoi «compiti primari» di governo o regolamentazione legislativa diretta, ma ne mantenne comunque un controllo «attraverso la delega di funzioni anche ad attori non statali»¹⁸⁵. In un momento storico in cui la frammentazione politica del continente era drasticamente aumentata, le ferrovie acquisivano così caratteri ben al di là del loro mero aspetto funzionale. E con esse, anche la loro gestione incrementava il suo carattere politico. Possiamo identificare almeno tre ragioni alla base di questo passaggio.

In primo luogo, il conflitto aveva evidenziato quanto il loro controllo fosse importante e visceralmente legato alla forza a cui uno Stato poteva ambire. «The Allied Forces – scrivono Schot *et al.* – were keen, therefore, to ensure that Germany would not dominate railway transport anymore»¹⁸⁶. In secondo luogo, la gestione ferroviaria (e la loro progettazione), avvenuta da parte di “esperti”, si inseriva in un moto più ampio in cui figure tecniche stavano a poco a poco assumendo una posizione sempre più eminentemente politica, svuotando in parte anche il principio della rappresentanza democratica. Come ricorda Grappi, «molte analisi della politica neoliberale hanno sottolineato come il potere crescente delle tecnocrazie abbia contribuito a minare le capacità di controllo democratico, facendo svanire il potere reale delle istituzioni rappresentative»¹⁸⁷. Mi sembra che gli sviluppi immediatamente successivi alla prima guerra mondiale potrebbero suggestivamente essere letti come un'avvisaglia di questa tendenza, entro cui lo stesso Grappi identifica anche «la logistica [che] può essere annoverata tra queste tecnocrazie»¹⁸⁸. Infine, l'intrusione diretta della SdN (attraverso l'OCT e l'UIC) sancì proprio le ferrovie quali «means of integrating area larger than the Nation-State. The authors of the covenant of the League of Nations saw them as a means of realizing global communities»¹⁸⁹. Ancora, come abbiamo mostrato sopra in un altro passaggio, le infrastrutture divennero produttrici di nuove aree (in questo caso di un'area infrastrutturale continentale) che

184I. Anastasiadou, *Constructing Iron Europe*, cit., p. 93.

185A. Arienzo, *La governance*, cit., p. 23.

186J. Schot, H. Buitter, I. Anastasiadou, “The dynamics of transnational railway governance in Europe”, cit., p. 280.

187G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 103.

188Ibid.

189I. Anastasiadou, *Constructing Iron Europe*, cit., p. 150.

non possono che richiamare la recente moltiplicazione di zone inedite che costellano l'intero panorama globale (Keller Easterling evidenzia esplicitamente il collegamento tra «infrastructure space» e «the free zone phenomenon»¹⁹⁰).

Questi tre tratti, che richiamano potere, tecnica e internazionalismo, sono sintetizzati nella figura stessa di Jean Monnet. Dalla prima guerra mondiale «son univers a changé»¹⁹¹, per usare parole di Roussel. Un universo trasformato che nell'esperienza della SdN trovò ulteriori basi a supporto delle regole che lo definivano. E infatti, il periodo dal 1919 al 1922, può essere visto a tutti gli effetti come – lo scrive lo storico Antoine Fleury, in un contributo per un testo commemorativo della figura del francese – «un prolongement légitime et fort opportun de son premier engagement international à Londres des novembre 1914»¹⁹². In quell'occasione, lo ricordiamo bene, egli fu impegnato in un organo di gestione logistica *sovrastatale*. Finita quell'esperienza, in una parabola di operatività continua si impegnò nella SdN dove, seppur coi limiti del caso figli anche della giovane età, lavorò per promuovere la pace internazionale attraverso una razionalità esterna alla politica. La linea principale che mette assieme i due momenti, è quella che lo vede come il fautore di un approccio tecnico. Anzi, di nuovo ponendo i termini nel loro giusto ordine, di un approccio politico alla tecnica che, come andremo a mostrare nell'ultima parte di questo capitolo, lo seguì anche nelle sue esperienze immediatamente successive all'SdN.

2.4) MONNET: INFRASTRUTTURE E POLITICA

Il 18 dicembre 1922 Monnet spedì una lettera a Eric Drummond con le sue dimissioni da segretario generale aggiunto della SdN. Nel breve testo – riportato per intero da Roussel – egli non nasconde il rammarico e la «peine» per la sua dipartita. La «profonde amitié»¹⁹³, che aveva instaurato con lo stesso Drummond nei tre anni di stretta collaborazione, si sarebbe così necessariamente interrotta, aggiungendo un lato intimo e personale a una risoluzione forse da

190K. Easterling, *Extrastatecraft*, cit., p. 20.

191E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 79.

192A. Fleury, “Jean Monnet au Secrétariat de la Société des Nations”, in G. Bossuat, A. Wilkens (a cura di), *Jean Monnet, l'Europe et les chemins de la paix: actes du colloque de Paris*, cit., p. 31.

193Il testo è in E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 104. È curioso notare l'incongruenza di date che c'è sia in Roussel, sia nelle *memoires* di Monnet. La lettera in questione riportata da Roussel è datata 18 dicembre 1923, ma è presentata dall'autore come scritta «trois jour plus tard» rispetto a un'altra del 15 dicembre 1922 (indirizzata a Léon Bourgeois – allora Presidente del Senato francese). Questo, che è probabilmente un refuso, assume i tratti di una coincidenza singolare se si considera che anche Monnet nelle memorie scrive erroneamente che si dimise nel 1923, a seguito di una visita della sorella Marie-Luise avvenuta «un giorno d'autunno» di quell'anno (p. 91). Secondo la “bibbia” di Duchêne, invece, la visita della sorella è avvenuta non più tardi dell'autunno 1921, e Monnet si dimise in effetti alla fine del 1922 dopo essersi assicurato un prestito per coprire i debiti dell'azienda del padre. Sulle incongruenze di date nell'autobiografia di Monnet vedi: F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., 44.

tempo covata, ma non ancora portata fino alle estreme conseguenze. Nei *memoires* egli evidenzia come fosse ancora vivo l'entusiasmo per il lavoro alla SdN nel momento in cui la abbandonò:

«L'organizzazione del Segretariato funzionava bene e noi eravamo preparati a risolvere, l'uno dopo l'altro, i problemi in ogni luogo dove l'equilibrio veniva a spezzarsi [...]. Ottenevamo buoni risultati nel sistemare crisi [...], nell'organizzare territori secondo formule nuove, nell'arrestare epidemie [...]. Nutrivamo grandi speranze per lo sviluppo della SdN e le difficoltà ci stimolavano»¹⁹⁴.

Entusiasmo, amicizia, ottimismo, sintonia con i colleghi: quali furono allora le ragioni reali della sua scelta? La decisione che prese aveva in effetti una doppia natura, l'una familiare, l'altra politica.

La prima motivazione fu quella peraltro espressa da Monnet nella lettera di dimissioni: «des obligations de famille me contraignent [...] à vous remettre ma démission»¹⁹⁵. Nell'autunno del 1921 la sorella Marie-Luise gli fece visita a Ginevra: l'azienda del padre J.G. Monnet & Co. soffriva il crollo del mercato dell'alcol, intensificatosi dopo la prima guerra mondiale (in seguito, tra le altre cose, alle misure proibizioniste statunitensi). La sorella chiese così a Jean di tornare a Cognac per provare a ridare slancio alla compagnia. Monnet accolse immediatamente la richiesta e iniziò a muoversi in tal senso, cercando anzitutto di capire il momento finanziario dell'impresa. Delucidato sulla situazione (e scoperto l'alto ammontare del debito del gruppo), il giovane segretario chiese subito un prestito alla HBC, con cui i rapporti erano sempre più stretti grazie al suo lavoro durante la Grande Guerra. Questa non glielo rifiutò:

«the Board of the Hudson's Bay Company [...] agreed unanimously [...] that the Company should offer to place at your disposal the sum of £ 40.000 as an advance, the security to be such as may later be arranged»¹⁹⁶.

Con i soldi in tasca diede allora le dimissioni dalla SdN e fece ritorno nel Charente. Era l'inizio del 1923.

Impostò l'azienda in un modo diverso rispetto al padre, che la conduceva fuori dallo

194J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 87.

195E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 104.

196Lettera di Robert Kindersley, governatore della HBC, a Monnet, 20 aprile 1922, HAEU, JMDS-6.

«spirito del tempo» secondo la sua opinione. Si dedicò a una espansione quantitativa delle vendite, mettendo in secondo piano la qualità: «il obligerà son père a échanger de vieilles eaux-de-vie contre de plus jeunes afin de provoquer une reprise du commerce»¹⁹⁷. La strategia diede presto i suoi frutti beneficiando di una ripresa graduale del mercato, in particolar modo di quello britannico. La J.G. Monnet & Co., il cui deficit nel 1921/22 era di 1,8 milioni di franchi, passò nel 1925/26 a un utile netto di due milioni¹⁹⁸. Il marchio era salvo e Monnet (pur mantenendo delle quote) decise di cedere la società ai cugini (il fratello – erede designato – era morto di appendicite fulminante). Tornò così a occuparsi di progetti più grandi e con una valenza maggiormente pubblica.

La seconda ragione per cui si dimise dalla segreteria della SdN era più specificamente politica, e legata alla presa di coscienza dei limiti intrinseci dell'organizzazione. Al di là di quanto scrive nelle memorie, e al di là di quanto espresso nelle lettere precedenti le dimissioni¹⁹⁹, mi sembra sia più realistico sostenere che Monnet realizzò molto presto le difficoltà a cui l'organismo internazionale doveva fare fronte. In sintonia con quanto era l'opinione di personalità come Einaudi o di altre riprese sopra, egli si accorse di avere «sottovalutato» la portata che ancora aveva l'interesse particolaristico nazionale sulle scelte del Consiglio. Secondo Fransen, il potere di veto degli Stati lo «frustrava»²⁰⁰. Lo vedeva come la «causa profonda e assieme il simbolo»²⁰¹ dell'impotenza reale della SdN, e la cosa certamente non lo invogliava a rimanere. Del resto: una persona ambiziosa qual era Monnet (almeno in quel periodo)²⁰² è poco probabile che a trentaquattro anni si dimettesse da un ruolo di tale prestigio per tornare a commerciare cognac. Epoche diverse, certamente. Epperò sembra decisamente più verosimile appoggiare un'altra ipotesi che lo vedeva in contrasto (anche se non sempre esplicito) con la gestione dell'SdN *tout court*. Un *memorandum* scritto il 27 maggio 1919 avalla questa tesi. Nello stralcio che riportiamo sotto, emerge come già avesse chiara una linea guida da seguire, che nella SdN non troverà spesso ascolto o possibilità di realizzazione:

«Il importe donc de faire se mieux connaitre et les Gouvernements et les peuples,

197E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 107.

198Cfr. F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., 44.

199Oltre a quella a Drummond, Roussel ne riporta un'altra inviata a Léon Bourgeois sullo stesso tono esaltante «l'effort commun»; Id, *Jean Monnet*, cit., p. 104.

200F. J. Fransen, *The Supranational Politics of Jean Monnet*, cit. p. 13.

201J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 88.

202Si ricordi di come si avvicinò al Presidente René Viviani durante la prima guerra mondiale, soltanto per avere delle coordinate. Ma oltre a questo, Fransen riporta vari episodi a proposito dell'ego di Monnet tra i quali, ad esempio, la speranza di vincere il Premio Nobel per la Pace. Cfr. F. J. Fransen, *The Supranational Politics of Jean Monnet*, cit. p. 15.

afin qu'ils en arrivent à envisager les problèmes qui se posent à eux, non plus sous l'angle de leur propre intérêt, mais à la lumière de l'intérêt général; il n'est pas douteux que l'égoïsme des hommes et des nations trouve le plus souvent sa cause dans les connaissances imparfaites du problème qui se pose, chacun n'étant enclin à ne voir que l'aspect de son intérêt immédiat»²⁰³

Il problema, scrisse poi nelle memorie, era «insito nel Trattato di Versailles stesso, fondato sulla discriminazione [...]. Una pace nata sull'ineguaglianza non poteva dare niente di buono»²⁰⁴. Sarebbe stata opportuna «la consolidation des mécaniques existantes»²⁰⁵, come egli stesso scrisse in una lettera del 25 novembre 1918 a Raymond Fillioux,²⁰⁶ vale a dire dei meccanismi dell'Allied Maritime Transport Council (AMTC).

È importante questo passaggio e lo sottolineiamo fin d'ora anche se lo riprenderemo più avanti. Abbiamo già accennato a come l'AMTC fosse sostanzialmente un'organizzazione sovrastatale per la gestione comune degli approvvigionamenti di Francia, Inghilterra e Italia. Un organo di coordinamento logistico, che riuniva gli interessi dei tre Stati e li rendeva uno spazio liscio entro cui l'amministrazione centralizzata garantiva l'accesso alle risorse necessarie. Monnet, come mostra la lettera a Fillioux, auspicava un prolungamento e un consolidamento di quell'esperienza. Le cose andarono tuttavia diversamente e «peu à peu, les *Executives* furent démantelés»²⁰⁷. La SdN andava in qualche modo a sostituire questa organizzazione, allargando le competenze e restituendo un organo più propriamente politico. Inizialmente grande era l'entusiasmo specie da parte del giovane di Cognac. Ma scemato l'abbrivio iniziale egli prese presto coscienza che il potere d'influenza “politica” e «sopranazionale antilettera» era in fin dei conti molto limitato. Soltanto «l'intesa profonda in seno al Segretariato» e l'influente «rete di conoscenze»²⁰⁸ che apparteneva a chi lo rappresentava, reggevano un'esperienza che, di lì a poco, avrebbe fatto trasparire in modo lampante tutti i suoi risicatissimi margini reali di manovra.

Per queste ragioni, dunque, si dimise e – dopo la parentesi a Cognac – intraprese

203Memorandum di Monnet sul Segretariato della SdN, 27 maggio 1919, in G. Bossuat e A. Wilkens (a cura di), *Jean Monnet, l'Europe et les chemins de la paix: actes du colloque de Paris*, cit., p. 441.

204J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 88. Su questo vedi anche intervista di Alan Watson a Jean Monnet, 15-16 novembre e 2-3 dicembre 1971, in H. Rieben, C. Camperio-Tixiere, F. Nicod (a cura di), *A l'écoute de Jean Monnet*, cit., p. 274.

205Telegramma di Monnet a Raymond Fillioux, 25 novembre 1918, FJME, AMB 1/1/97.

206Fillioux era colui al quale Monnet cedette il posto nel *board* dell'AMTC a Londra. La sua figura non è citata nella traduzione italiana delle memorie di Monnet, mentre è presente sia nella versione inglese sia in quella francese. Cfr. J. Monnet (1976), *Mémoires*, Parigi, Fayars, 2014, p. 100.

207J. Monnet, *Mémoires*, cit., p. 101. Il riferimento plurale «agli Esecutivi» è dovuto al fatto che in effetti si deve parlare non di uno ma di due organi di gestione. Lo vedremo ampiamente nel prossimo capitolo.

208J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 79.

un'altra strada, diversa ma non del tutto scollegata alla precedente. Un percorso che si può dividere in due parti, inquadrato in due zone geografiche differenti: una prima parte è intrecciata all'Est Europa; la seconda è prevalentemente extraeuropea, sviluppata su Cina e Stati Uniti. Denominatori comuni ai due momenti sono il florilegio di relazioni importanti che si costruì, l'approfondimento di una certa idea tecno-politica e, ancora una volta, lo stretto legame tra il suo agire e la costruzione di una fitta trama ferroviaria. Tre costanti che si svilupparono in quegli anni, molto poco presenti nelle sue biografie, ma che contribuiscono a meglio delineare i contorni della sua azione successiva.

Monnet tornò quindi a occuparsi di cose che inerivano Stati e governi, a partire dall'Europa dell'Est. Nell'agosto 1926 una grande banca d'investimenti americana, la Blair and Co., aprì una filiale a Parigi e Monnet ne divenne vice-presidente. Le circostanze precise di come Monnet assunse tale carica non sono del tutto chiare. Nei *mémoires* dice soltanto di essere stato «contattato» dalla banca. Alcuni biografi, come Uglan, sostengono che «Blair discovered Monnet's leadership and organizational talents when the company negotiated loans for the government of France»²⁰⁹. Altri, come Duchêne, ritengono che la rete di rapporti intrecciati durante la guerra e durante l'esperienza alla SdN funse da referenza di prim'ordine e, allo stesso tempo, da garanzia. In ogni caso, come fa notare Eric Bussière, la convenienza era reciproca: «pour la banque Blair – scrive – il s'agissait de s'insérer dans les flux financiers en train de se développer entre l'Amérique et le continent en s'attachant un homme capable de lui faciliter la démarche; pour Monnet il s'agissait de valoriser l'expérience et les relations acquises depuis la guerre et en particulier à la SdN»²¹⁰. Valorizzazione dell'esperienza all'SdN, dunque, ma quali erano gli obiettivi di questa banca? E quali i compiti di Monnet? Secondo le sue parole:

«queste istituzioni private si incaricavano di collocare prestiti pubblici su garanzie offerte dai governi [...]. E nel caso di Stati ancora poco solidi dopo i profondi sconvolgimenti della guerra, bisognava risollevare e stabilizzare la stessa moneta nazionale»²¹¹.

Un'operazione simile a un “piano Marshall” «in a minor way», ricorda John McCloy (banchiere statunitense, amico intimo di Monnet)²¹². Mutuare denaro a un certo tasso

209T. Uglan, *Jean Monnet and Canada*, cit., p. 54. Un'operazione compiuta nel corso del 1926

210E. Bussière, “Monnet et la stabilisation monétaire roumaine de 1929”, in G. Bossuat, A. Wilkens (a cura di), *Jean Monnet, l'Europe et les chemins de la paix: actes du colloque de Paris*, cit., p. 63.

211J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 93.

212Intervista di Leonard Tennyson a John McCloy, 15 luglio 1981, FJME, p. 4. Roussel parla di McCloy come

d'interesse (imposto come mostra chiaramente l'episodio raccontato nel prologo²¹³), in cambio di una precisa programmazione politica. I prestiti più cospicui che Monnet dovette negoziare furono a Polonia e Romania. I territori dei due Paesi facevano parte del “fronte orientale” durante la Grande Guerra, e subirono conseguenze gravi dal conflitto. L'economia era al collasso, specie quella del neonato stato polacco, e questo tipo di prestiti avevano l'obiettivo dichiarato di risollevarla.

Proprio la Polonia fu il primo banco di prova del Monnet impegnato nell'alta finanza. Giunse a Varsavia all'inizio del 1927, quando il governo era già in uno stadio avanzato nella trattativa di prestito con un'altra banca americana, la *Bankers Trust*. Il suo recente passato da segretario aggiunto della SdN lo precedeva²¹⁴ e, inoltre, a Varsavia giungeva con un accompagnatore celebre nel Paese, Ludwik Rajchman (medico, ex direttore della sezione igiene della SdN e futuro creatore dell'UNICEF), con cui Monnet aveva instaurato rapporti amicali negli anni precedenti. Rajchman introdusse Monnet direttamente al vice-presidente della Banca centrale di Polonia Feliks Młynarski, e assieme convennero di rinegoziare i termini dell'accordo con la *Bankers Trust*. Dopo una serie di trattative sviluppate sull'asse Varsavia-Parigi-New York, e vari giochi d'equilibrio che coinvolgevano rapporti di potere e relazioni politiche tra i governi di diversi paesi d'Europa, l'intesa venne raggiunta. Il “metodo Monnet”²¹⁵ diede i suoi frutti, e un consorzio di banche americane elargì il prestito: oltre alla Blair&Co e alla *Bankers Trust*, il gruppo comprendeva la Chase National Bank (attiva banca newyorchese) e la Kuhn Loeb & Company²¹⁶. Il prestito alla Polonia (circa settanta milioni di dollari), mirava a «rinforzare lo *zloty* [...] e a immettere capitali stranieri»²¹⁷, per investire nello sviluppo del Paese. Nel dettaglio il prestito interveniva in prima battuta per la stabilità finanziaria:

«le Monnet américain», Id, *Jean Monnet*, cit., p. 109.

213Cfr. J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 95. Nel prologo s'è parlato dell'episodio che vide coinvolto Monnet e il maresciallo Pilduski.

214Cfr. E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 117.

215Sulla questione del “metodo Monnet” il discorso è molto ampio, e si articolerà durante tutto il corso della ricerca. Fin d'ora però, si rimanda, oltre ai numerosi richiami che fa egli nelle *mémoires*, o nelle due principali biografie (Roussel e Duchêne), anche a un'intervista inedita a John McCloy di Leonard Tennyson, 15 luglio 1981, FJME, in particolare p. 14 dove dice «he [Monnet] had a technique, there is no question about it»; inoltre, riferimento esplicito lo fa anche Jean-Luise Manderau intervistato da Antoine Marés, 14 gennaio 1983, FJME: durante la collaborazione con Monnet, Manderau dice che la cosa più importante appresa è proprio il suo «méthode de travail» (p. 23). Fu questo stesso “metodo” che Monnet adotterà per fare muovere i primi passi verso l'integrazione funzionale dell'Europa, come evidenzia il direttore della stessa *Foundation Jean Monnet pour l'Europe*: Gills Grin, *Méthode communautaire et fédéralisme: le legs de Jean Monnet à travers ses archives*, cit..

216A proposito di reti, è interessante notare come, ad esempio, tra la Blair&Co e la Kuhn Loeb fosse proprio Monnet il segmento di contatto. Secondo McCloy, quest'ultimo non solo conosceva ma era «stretto collaboratore» di William Wiseman, che lavorava proprio per la Kuhn Loeb. Un'amicizia probabilmente nata durante la Conferenza di Pace di Parigi del 1919, alla quale entrambi parteciparono.

217J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 94.

«To repay the Treasury debt to the Bank Polski: 2.780.000\$;
To increase the capital of the Bank Polski: 8.330.000\$;
Assumption of one-half of the Treasury note issue by the Bank Polski:
15.550.000\$;
For conversion of one-half of the Treasury note issued in silver coin: 10.000.000\$;
To discharge the floating debt by Treasury: 2.780.000\$;
To provide working capital for the Treasury: 11.100.000\$;
For external reserve: 20.000.000\$;
Total: 70.540.000\$.»²¹⁸

In seconda battuta, operava nella costruzione di «railways and utilities»²¹⁹:

«Mr Monet [sic.] states quite freely that if the first loan is successful [...] in another year the same group would look favorably on the proposal to finance the Polish railroads, and the year following to furnish sufficient capital to supply the needs [...] for the installation of water-works, sewers, electric light plants ecc.»²²⁰.

Ritornano così le infrastrutture, e ciò ci conduce a un paio di considerazioni.

Anzitutto, sulle ferrovie. È interessante notare come la Polonia fosse tra gli Stati più attivi della *Mitteleuropa*, per costruire una rete perfettamente integrata con le altre strade ferrate del continente. Nel 1926 (l'anno prima del prestito) si tenne a Praga una Conferenza sulle Comunicazioni e i Trasporti dell'Europa centrale, a cui parteciparono Austria, Cecoslovacchia, Germania, Ungheria e Italia, oltre alla stessa Polonia. Nell'incontro si parlò delle ferrovie come il «più importante mezzo di trasporto», che avrebbe dovuto essere sviluppato «il più ampiamente possibile» e con un elevato grado di «uniformità tecnica»²²¹. L'obiettivo era una totale interoperabilità, soprattutto tra gli Stati dell'Europa centrale. All'interno dell'UIC nacque anche un gruppo formato dagli amministratori ferroviari di Polonia, Cecoslovacchia, Romania, Jugoslavia e Bulgaria²²², che si poneva nella medesima prospettiva. Tutto questo si inscriveva proprio in quello che è stato definito «internazionalismo tecnocratico». Kaiser e Schot, che hanno coniato la formula, lo ricordano

218Report di John B. Stetson Jr. al Segretario di Stato Americano il 18 maggio 1927, HAEU, JMDS-2.

219F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., 46.

220Report di John B. Stetson Jr. al Segretario di Stato Americano il 18 maggio 1927, HAEU, JMDS-2.

221I. Anastasiadou, *Constructing Iron Europe*, cit., p. 142. Traduzione mia.

222Cfr. Ivi, p. 145.

esplicitamente, sottolineandone i legami con quella zona geografica: «the technocratic belief in the power of transnational and international organizations for creating peace was strikingly apparent among experts from the newly-formed state in East-Central Europe after the First World War»²²³.

Con l'accordo in Polonia, Monnet sottoscriveva questa strategia: prestiti forniti a garanzia di capitali stranieri per appoggiare e incentivare forme di relazioni internazionali veicolate dalla tecnica e dai commerci. La ricostruzione, in altri termini, non poteva né doveva essere ostacolata da difficoltà finanziarie, le quali rispondevano a un duplice scopo. E in questo senso c'era una evidente continuità con la sua azione durante l'impegno nella SdN. Lì, una delle prime attività da lui svolte fu proprio l'organizzazione di una conferenza finanziaria tenutasi a Bruxelles nel settembre 1920. Obiettivo dell'incontro era quello di discutere de «la reconstruction de l'économie mondiale par la restauration d'un véritable libre-échange»²²⁴. Ricostruzione, libero scambio, prosperità e pace. Monnet da un lato abbracciava l'idea del *free-trade* quale veicolo di pace: «Economic exchange – era questa la prospettiva comune con personalità come Richard Cobden – had the potential to facilitate mutual understanding and cordial relations not just among individuals, but also among nations, contributing to peace and prosperity»²²⁵. Dall'altro lato la perfezionava impegnandosi a favorire la costruzione di canali infrastrutturali e normativi utili al suo sviluppo. Uno spazio di libero flusso (scambio) di merci, costituito su una rete di infrastrutture al cui interno vi è un'omologazione legislativa che trascende quella delle diverse aree politiche che intercetta: è in fondo quello che – con le categorie del presente – potremmo definire spazio logistico, e che in qualche modo è già anticipato dalle azioni di Monnet di questo periodo.

Come forma di supervisione e garanzia al prestito (e alla strategia politica), veniva imposto – «over Polish protests»²²⁶ – che quattro componenti stranieri, in rappresentanza di altrettanti Paesi, sedessero nel *board* della Banca Centrale di Polonia. Questo ci porta alla seconda considerazione, interconnessa alla prima. In sostanza, il modo in cui agì come vicepresidente della Blair&Co mostra ancora una volta in modo puntuale il suo approccio. I prestiti (sia quello alla Polonia, sia quello alla Romania l'anno seguente) avevano obiettivi politici, ed erano supervisionati da un ristretto numero di esperti. Al di sotto degli esperti finanziari si poneva un'altra ristretta serie di tecnici, o quantomeno una serie di progetti tecnici da realizzare, che avevano una precisa risonanza politica sulle popolazioni, senza

223W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 60.

224A. Fleury, “Jean Monnet au Secrétariat de la Société des Nations”, cit., p. 39.

225W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 26.

226F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., 47.

tuttavia coinvolgere queste ultime nelle loro scelte. È quella che Giandomenico Majone chiama «strategia del fatto compiuto»²²⁷, un *modus operandi* costante di Monnet. Detta in altro modo, la creazione di questi piccoli insiemi di *elites* rientra in una specifica «political (or more appropriately, *anti-political*) subjectivity»²²⁸ di Monnet. La sua predilezione per tali gruppi di lavoro ristretti, apparirà ancor più esplicitamente nel proseguo della ricerca. Fin da ora però, emerge chiaramente la sua inclinazione all'«elitismo», una delle cause, secondo una critica ormai da più parti adottata, del cosiddetto “deficit democratico” che caratterizzerà successivamente il progetto europeo.

La trattativa per il prestito alla Romania, articolata su tutto il 1928, ebbe fondamentalmente le stesse caratteristiche e raggiunse gli stessi risultati di quella polacca. Un gruppo di grandi banche, agendo in un modo del tutto paragonabile all'opera odierna del Fondo Monetario Internazionale²²⁹ collaborarono per fornire la liquidità necessaria a un governo che doveva fronteggiare una profonda crisi economica, con l'appoggio delle banche centrali dei Paesi più “stabili” (in entrambi i casi furono coinvolte la Federal Reserve, il Banque de France e la Bank of England)²³⁰. Monnet, nuovamente in prima fila, riuscì a concludere affinché si raggiungesse il prestito di cento milioni di dollari utili alla stabilizzazione del *leu*, e alla conseguente realizzazione di nuovi progetti economici e infrastrutturali: «currency stabilization and railroad improvements» scriveva l'ambasciatore Usa in Romania William Smith Culberstone al Segretario di Stato Americano Frank Kellogg²³¹. Di nuovo allora, a proposito di infrastrutture, vediamo la Romania impegnata nella costruzione di ferrovie, con lo scopo politico di saldare alleanze commerciali e difensive. Assieme alla Cecoslovacchia, lo Stato rumeno era il più interessato a questa strategia, vista la sua posizione geografica sita vicino al confine sudorientale della Germania. Per questo motivo l'obiettivo era quella di legare il proprio destino ad altri Paesi attraverso la costruzione di arterie di comunicazione dirette: interessi economici comuni radicati sullo stesso humus ferroviario²³².

La seconda parte di quegli anni (grosso modo dal 1929 al 1938) si sviluppò, come detto, su Cina e Stati Uniti, ma aveva più d'una nota intonata con la sua esperienza

227G. Majone, *Integrazione europea, tecnocrazia e deficit democratico*, Osservatorio sull'Analisi di Impatto della Regolazione, settembre 2010. Disponibile qui www.osservatorioair.it,

228W. Walters, J. H. Haahr, *Governing Europe*, cit., p. 27.

229E' Duchêne che paragona il lavoro di questi gruppi a quello dell'odierno Fondo Monetario Internazionale.

Cfr. Id, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., 46.

230In particolare su questo vedi E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., pp. 117 – 128.

231Lettera di William S. Culberston al Segretario di Stato Americano Frank Kellogg del 26 gennaio 1928, HAEU, JMDS-3.

232I. Anastasiadou, *Constructing Iron Europe*, cit., p. 93. Su come si sviluppò il prestito alla Romania vedi anche il già citato E. Bussière, “Monnet et la stabilisation monétaire roumaine de 1929”.

precedente. Lo spartito principale di Monnet era quello scritto dal mondo dell'alta finanza; gli interpreti, ancora una volta, i grandi gruppi di credito²³³; la melodia classica, restituiva un intreccio tra il mondo tecno-economico e quello politico; un rilettura in chiave contemporanea, infine, lo potrebbe vedere nuovamente sintonizzato entro una metrica logistica.

A maggio del 1929 la Blair & Co. si fuse con la *Bank of America* di San Francisco, dando vita alla holding *Transamerica*: Jean Monnet ne divenne vice-presidente. A seguito del “giovedì nero” del 24 ottobre la fusione, partita con buone prospettive di crescita, subì inevitabilmente il tracollo di Wall Street. Dopo due anni il costo per azione della holding era passato da 165\$ a 2\$. Come scrive lo stesso Monnet, «a San Francisco ho guadagnato e poi perso molto denaro»²³⁴, e in effetti pare che i debiti finì di pagarli soltanto trent'anni più tardi²³⁵. La depressione economica che seguì la crisi di sovrapproduzione del '29, ebbe i suoi effetti profondi anche in Europa. Tra questi, quello che coinvolse direttamente Monnet fu il crack del “trust Kreuger”, monopolista svedese nella produzione e vendita di fiammiferi. John Foster Dulles²³⁶, avvocato americano amico di Monnet, gli fece avere l'incarico di liquidare l'azienda con sede a Stoccolma, cosa che fece con un discreto successo²³⁷.

In seguito alla parentesi svedese del 1932, Monnet avviò la collaborazione con Tse-Ven Soong, un uomo «molto intelligente», come egli lo definisce. Laureato ad Harvard, cosa che lo aprì «alle idee moderne»²³⁸ secondo Monnet, Song in quel momento era governatore della Bank of China e Ministro delle Finanze, ruoli che gestiva con la «mentalité d'un libéral occidental»²³⁹. Monnet fu introdotto a lui dall'onnipresente Rajchman²⁴⁰, che aveva vissuto a lungo in Cina negli anni della SdN. Il suo lavoro nel campo «dell'igiene e dell'educazione» era stato notevole. Lì aveva stretto i rapporti con il governo e con lo stesso Song, che lo richiamò, in qualità di consigliere, a seguito dell'invasione della Manciuria da parte giapponese dell'autunno/inverno 1931/32. Secondo le parole di Monnet:

«Egli [Rajchman] aveva risentito doppiamente dell'invasione della Manciuria, che

233Sull'azione di Monnet in questo periodo legata a economia e finanza, cfr. G. Bossuat (a cura di), *Jean Monnet, banquier, 1914-1945: Intérêts privés et intérêt général*, Parigi, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2014.

234J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 94.

235F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., 49.

236Dulles divenne anche segretario di Stato con Eisenhower dal 1953 al 1959.

237In quegli stessi anni Monnet conobbe la pittrice italiana di diciannove anni più giovane Silvia de Bondini, che sposò a Mosca nel 1934. Vedi *supra*.

238J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 103.

239E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 140.

240Lo stesso Rajchman ebbe un ruolo anche nel combinare il matrimonio tra Monnet e Silvia.

umiliava i suoi amici cinesi e minacciava la pace del mondo. Era in gioco l'esistenza stessa della SdN e coloro che avevano partecipato alla sua fondazione non potevano farsi battere sulla breccia dall'ascesa dei fascismi»²⁴¹.

Nel periodo cinese ci fu un sostanziale riavvicinamento tra Monnet e la SdN, anche se nel Paese di Confucio e del Celeste Impero lavorò soltanto «a titolo privato»²⁴². Il compito di Monnet in Cina rispecchiava grosso modo quello già svolto in Polonia e Romania: attrarre investimenti stranieri per stabilizzare l'economia ricapitalizzando le banche i cui crediti dovevano dirigersi verso la costruzione delle infrastrutture utili allo sviluppo. Le cose in Cina, ovviamente, erano decisamente più complicate, ma la strategia che adottò fu la stessa: «Railways, as [Arthur] Salter wrote, were the core of a development strategy [...]. Here too a bank committing Chinese public and private money was the key»²⁴³. Per l'ennesima volta, Monnet lavorò molto da vicino allo sviluppo della rete ferroviaria. I soldi per questo provenivano dalla China Development Finance Corporation (CDFC) che lui stesso contribuì a fondare il 4 luglio 1934: un ibrido tra banche cinesi, banche estere e capitali privati. Uno dei primi lavori finanziati della CDFC quello stesso anno, fu proprio una ferrovia, la Shanghai-Ningbo: «the line [...] laid a bridge over the natural barrier of the Funchun River. With the missing-link in place, a broad south-east Chinese rail network came for the first time»²⁴⁴. Risuona una medesima strategia anche in questo frangente che attraversa l'intera vita di Monnet, e che rivela un'attenzione continuativa alle infrastrutture, in particolar modo a quelle ferroviarie. Una strategia che lo portò a scrivere la dichiarazione Schuman del 9 maggio 1950 e che, peraltro, è significativamente già tratteggiata da un approfondimento del settimanale *Epoca* dell'11 ottobre 1952, che accosta il *plan Schuman* all'esperienza di Monnet in oriente²⁴⁵.

Considerato concluso il lavoro in Cina, egli si trasferì con moglie e figlia²⁴⁶ a New York agli inizi del 1936. Lì aveva qualche tempo prima fondato con George Murnane²⁴⁷ e David Drummond²⁴⁸ la *Monnet, Murnane & Co.* (M.M & Co.), un gruppo di consulenza

241J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 100.

242Infatti, fu a Ginevra che Monnet incontrò Rajchman e fu su invito della SdN che accettò l'incarico. La presenza del Giappone in seno alla stessa Società, però (peraltro quale membro del Segretariato), impediva un impegno diretto della società stessa. In questo i biografici di Monnet sono concordi.

243F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., 53.

244Ivi, 54.

245«Il fratello di Chang Kai Shek suggerì il Piano Schuman», in *Epoca*, 11 ottobre 1952, Anno III, n. 105, pp. 39-40. In FJME, AMG 50/5/4.

246Nell'aprile 1931 era nata la prima figlia di Silvia e Jean, Anna, il cui padre legale riconosciuto era però Francesco Giannini, l'ex marito di Silvia.

247Murnane era un ex collega di Monnet ai tempi della *Transamerica*.

248Alias Lord Perth, figlio dell'amico segretario della SdN, che divenne socio di Monnet in quegli anni.

finanziaria «destinée à canaliser les capitaux à destination de la Chine»²⁴⁹. Il Paese asiatico rimaneva dunque l'orizzonte principale dove sviluppare investimenti. Un memorandum del 13 marzo 1935 indirizzato da Monnet allo stesso Drummond definisce le linee d'azione che la M.M & Co. avrebbe dovuto seguire:

«On the point of leaving for Shanghai I want to attempt – scrive Monnet – to clarify my ideas so that you can have for your discussion with George [Murname] a memorandum indicating what I consider to be the general direction of our work in Chinese matters [...].

I see three main lines of our activity.

The part that we can play in helping the Chinese in the general financial negotiations [...].

Develop the corporation as a chinese entity [...].

The financial reorganization of the railway.»²⁵⁰

Ancora una volta, tra le sue linee guida pone lo sviluppo ferroviario e, come riporta Roussel: «dans le domaine des transports ferroviaires, la contribution de Jean Monnet et de ses associés à la modernisation du pays sera appréciable»²⁵¹.

Cina allora, ma soprattutto ferrovie cinesi. Una «Note detailing the state of various business in which Monnet, Murname & Co. are interested with the CDFC» scritta da David Drummond (20 agosto 1937) lo mostra chiaramente. Prestiti, finanziamenti e forniture a vari tronconi ferroviari sul suolo cinese sono quanto maggiormente impegnava la M.M & Co. Dalla linea Kunming – Guiyang (finanziata grazie a prestiti francesi), alla ferrovia Pukow – Sinyang (costruita con i prestiti inglesi) o alla importante arteria da Shanghai a Nanking (oggi Nanjing – realizzata a seguito di prestiti belgi), sono solo alcuni dei segmenti ferrati per cui la M.M & Co. negoziò i prestiti²⁵².

Con queste operazioni si concluse la parentesi di Monnet nel mondo della finanza. L'impegno durò soltanto un paio d'anni, durante i quali già si stava riavvicinando a delle traiettorie che intercettavano più da vicino il mondo della gestione politica. Del resto, nubi minacciose «si addensavano sull'Europa»²⁵³. A cena, nella casa di Long Island dello stesso

249E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 161.

250Lettera di Monnet a Pierre Denis e David Drummond del 13 marzo 1935, HAEU, JMPS-8, ADS 6/1/4.

251E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 163.

252«Note detailing the state of various business in which Monnet, Murname & Co. are interested with the CDFC» 20/08/1937, HAEU, JMPS-8, ADS 6/1/12.

253J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 105.

Murnane, «un giorno di settembre del 1935 [...] arrivò la notizia che la Germania di Hitler aveva preso misure contro gli ebrei»²⁵⁴. Poco tempo dopo, egli riprese la collaborazione diretta con il governo francese.

Per concludere e allo stesso tempo sintetizzare questa parte, proviamo a tirare le somme di quanto detto attraverso alcuni brevi passaggi. Anzitutto, si può dire che dal 1926 al 1938 Monnet arricchì una già fitta rete di conoscenze, che andavano dai più alti vertici della finanza ad alcuni illustri imprenditori, dai diplomatici più rinomati, ai grandi uomini politici del tempo. E poi ancora avvocati di grido, banchieri, funzionari, generali dell'esercito. Il suo universo si formava di varie costellazioni di *elites*, spesso del tutto scollegate tra loro, ma che assumevano un legame se si guardavano attraverso la sua figura. Come le costellazioni stellari, nient'altro che schemi regolari immaginati dall'essere umano per la sua innata tendenza alla pareidolia, così le *elites* raggruppate attorno a lui assumevano i tratti di uno schema preciso solo se a unirle era il legame che garantiva lui stesso. L'«orbita Monnet»²⁵⁵, l'ha chiamata Jean-Luise Manderau, suo collaboratore negli Stati Uniti prima della seconda guerra mondiale. Furono proprio questi insiemi a garantire a Monnet una rendita di posizione anche negli anni successivi. Come scrive lo storico britannico Alan Milward, «His [di Monnet] power and influence were derived not from elections and votes but from close and carefully cultivated relationships, particularly with a small group of bankers and lawyers in Wall Street and Washington who became prominent politicians»²⁵⁶. È tra le due guerre mondiali che queste relazioni si costituiscono.

In secondo luogo, pare evidente che quantunque sia vero che per tre lustri egli rimase distante da un coinvolgimento diretto in istituzioni politiche, non è altrettanto vero che rimase lontano dalla politica *tout court*. Al contrario, se si esclude la parentesi di Cognac, è possibile scorgere nella sua azione un'influenza molto forte su governi, prodotta attraverso la forza dell'economia, della finanza e delle infrastrutture. Al di là di un ennesimo richiamo alla logistica e alla *governance* a cui non mancherà certo occasione di far riferimento nel corso della ricerca, in questa specifica sezione abbiamo soprattutto sottolineato l'attenzione di Monnet alla mobilità (delle merci) e alle costruzioni che la garantiscono. Evidentemente, specie considerando l'ultima parte scritta, questo atteggiamento andrebbe bonificato di un mero carattere economico e speculativo. Rimane il fatto che una tale linearità di azione rispecchia una visione coerente che non solo problematizza intrinsecamente la staticità rappresentata dallo Stato, ma pone anche le basi per sostenere che egli si sia in tempi non

254Ivi, p. 107.

255Intervista di Antoine Marés a Jean-Luise Manderau, 14 gennaio 1983, FJME, p. 20.

256A. Milward (1992), *The European rescue of the nation-state*, Londra, Routledge, 2000, p. 294.

sospetti appellato alla mobilità quale elemento costitutivo di inedite spazialità politiche.

Infine, al periodo '26 – '38, l'europaista si consacrò sia alla tecnica in politica, sia all'internazionalismo. Monnet era il «père des technocrates»²⁵⁷, asserisce Jean-Luise Manderau. James Scott lo inserisce nella *hall of fame* dell' "highmodernism"²⁵⁸, e proprio in questa formula è racchiusa l'essenza della figura di Monnet. Da un lato, fede incondizionata, appunto, nella tecnica (intesa parimenti in senso scientifico o in senso economico); dall'altro, nell'internazionalismo, in quanto le sue azioni, anche se inquadrare nel perimetro dello Stato-nazione, miravano senza indugio ad appoggiare o incentivare progetti che lo eccedessero, come la costruzione di nuove arterie ferroviarie.

257Intervista di Antoine Marés a Jean-Luise Manderau, 14 gennaio 1983, FJME, p. 23.

258J. Scott, *Seeing like a State*, cit., p. 88.

CAPITOLO III

LO SPAZIO LOGISTICO EUROPEO

Citando l'incipit del *Prometeo liberato* dello storico statunitense David Landes, «il primo dovere di uno studioso, quando si trova di fronte a termini di dubbia interpretazione, è quello di definirli»¹. Abbiamo in effetti già provveduto nell'introduzione generale a chiarire cosa intendiamo con l'espressione “spazio logistico europeo”. Per provare qui a richiamare in poche frasi quanto detto, uno spazio logistico è da intendersi sostanzialmente come un territorio privo di interruzioni fisiche, tecniche o legislative su cui i flussi di merci hanno la possibilità di muoversi liberamente. Affinché questo “spazio liscio” sorga possiamo sostenere in prima approssimazione che debbano avvenire due cose: da un lato la costruzione di una rete infrastrutturale che metta in collegamento i nodi produttivi (o estrattivi, come nel caso dei bacini di carbone) e gli scali di smistamento commerciale (come possono essere i porti); dall'altro lato, un processo di omologazione normativa in modo che i territori politici coinvolti in quello spazio siano sufficientemente uniformati e accettino i termini economici e legislativi degli accordi. Anche soltanto da queste poche righe emerge dunque come, intesa in senso ampio e al di fuori di un ambito prettamente tecnico, la logistica sia intessuta e attraversata da legami con la politica. Creando un “suo” spazio *sovra-statale*, *inter-statale*, o *intra-statale*, essa intercetta un territorio necessariamente governato da precise dinamiche di potere che in una maniera o nell'altra influenzerà rivelandosi un nuovo attore della *governance*.

L'ipotesi che cercheremo di verificare in questo capitolo vuole mostrare come lo spazio della CECA possa essere inteso esattamente nei termini di un'entità logistica. La dimostrazione andrà anzitutto a indagare l'origine della logistica. Vedremo come essa rilevi fin da subito un legame intimo con il potere politico, sebbene affondi le sue radici nell'ambito della guerra e del commercio. La cosa più interessante, nel contesto capillare di questo lavoro, è che proprio la formula potere-guerra-commercio pone in risonanza la logistica e Jean Monnet. Non soltanto infatti, le spazialità inedite funzionali al commercio hanno attratto il francese verso il settore delle infrastrutture (ferroviarie) per costruire nuove “entità infrastrutturali” (lo abbiamo visto nel capitolo scorso). Ora vedremo come la stessa logistica, sviluppata durante le due guerre mondiali, lo abbia persuaso della possibilità di realizzare

¹ D. Landes, *Prometeo liberato*, cit., p. 3.

nuove “entità logistiche” che trascendessero gli spazi limitati degli Stati-nazione e in qualche modo ne legassero gli interessi economici e politici. In ultima analisi, vedremo come durante i due conflitti e nella sua azione compiuta in territorio francese nel periodo immediatamente successivo alla seconda guerra mondiale, egli abbia perfezionato il metodo che gli permise di creare il grande soggetto della *governance* europea rappresentato dalla CECA, i cui sviluppi (logistici) giungono a intrecciare la stessa realtà dell'Unione Europea di oggi.

3.1) LOGISTICA E POTERE: DALLA GUERRA ALLO STATO

L'etimologia del termine logistica rimanda alla parola greca *logistiké*, con cui si identifica “l'arte di computare”, di calcolare e di pianificare. Il suo significato è mutato nel tempo (originariamente aveva a che fare con il calcolo dei numeri interi), ma nella sua accezione generale ha mantenuto comunque un legame diretto con la pratica dell'organizzazione di un sistema complesso. In un certo qual modo dunque, la logistica si lega alla semplificazione e all'ordine nella misura in cui essa si occupa della gestione delle risorse in una matrice composta da fattori dinamici, differenti, e variabili. In via preliminare, in questa ricerca intendiamo la logistica quale eterogeneo apparato di tecniche, saperi e infrastrutture finalizzati alla circolazione (*in primis* delle merci). In ultima analisi, ciò che la identifica è il costante legame con il movimento attraverso lo spazio.

All'interno dell'accademia, l'interesse per la logistica è cresciuto fortemente a partire almeno dall'alba del nuovo millennio, fuoriuscendo dagli ambiti “tecnici” in cui era rimasto fino a quel momento confinato. L'interconnessione che ha accompagnato la globalizzazione, e l'identificazione del sistema economico nella forma di «*supply chain capitalism*»², ha di riflesso svelato in modo palese l'importanza della gestione della mobilità di persone, merci, notizie e idee. Su questa scia, l'attenzione di studiosi e studiosi dei campi più differenti è aumentata sensibilmente, e il numero di pubblicazioni sul tema ne è una dimostrazione evidente. Ma, a dispetto dell'interesse relativamente recente, è comprovato che la nascita della logistica abbia origini piuttosto antiche.

Da un punto di vista storico, è opinione condivisa quella di ricondurre la prima applicazione del termine logistica al campo della strategia militare. Martin Van Creveld ha pubblicato studi pionieristici in tal senso, basi d'appoggio per gli approcci analitici di diversi accademici contemporanei. Egli – in particolare in *Supplying war: Logistics from Wallenstein*

2 Cfr. A. Tsing, “Supply Chains and the Human Condition”, cit.

to *Patton*, testo del 1977 – colloca l'origine della logistica ai cambiamenti occorsi durante la «military revolution» avvenuta tra il 1560 e il 1660. Lo studioso israeliano, esperto di storia militare, nel libro mostra come in quell'arco di tempo ci siano state grandi novità che interessarono la struttura e l'organizzazione degli eserciti, dovute soprattutto alla forte crescita del numero di soldati di cui erano composti. Se fino a metà del 1500, infatti, qualche migliaio di uomini erano sufficienti a destare una «tremendous impression», già durante la Guerra dei Trent'anni i contingenti moltiplicarono per dieci e più volte le loro unità, tanto da raggiungere e superare i centomila soldati: «at the peak of their military effort in 1631-32, Gustavus Adolphus and [Albrecht von] Wallenstein each command armies totaling far in excess of 100.000 men»³.

Seppur con dati in parte dissimili, anche il più volte richiamato Arrighi sottolinea il forte incremento di soldati che andavano a comporre gli eserciti avvenuto proprio in quegli anni: «dal 1550 circa al 1640 circa – scrive Arrighi –, il numero di soldati mobilitati dalle grandi potenze europee aumentò di più del doppio»⁴. Un'espansione quantitativa accompagnata da un accrescimento sostanziale della qualità. «Maurizio di Nassau, principe di Orange – fa notare ancora Arrighi –, fece per l'esercito olandese agli inizi del XVII secolo quello che lo *scientific management* avrebbe realizzato per l'industria statunitense due secoli dopo»⁵. Una vera e propria «razionalizzazione delle tecniche militari» che coinvolse tanto le più basilari operazioni di caricamento delle armi da fuoco, quanto le linee direttive e di comando. Gli eserciti divennero così «un organismo articolato, con un sistema nervoso centrale che permetteva reazioni sensorie più o meno intelligenti a ogni stimolo esterno, anche se imprevisto»⁶. Insomma, «l'escalation dei conflitti armati tra i governanti», portò a una drastica ristrutturazione dell'impianto militare che aveva prevalso fino ad allora.

I motivi erano di vario genere, e avevano radici sia esterne agli Stati (che indagheremo tra poco), sia interne. Se infatti, per la *military revolution* l'ampliamento della dimensione spaziale fu uno stimolo decisivo, non meno importante fu una «intensificazione su scala sistemica del conflitto sociale, che divenne infine una seria minaccia al potere collettivo dei governanti europei»⁷. Dalle zone rurali a quelle urbane il sentimento di ribellione contro la classe dominante era ovunque in fermento. In tutta risposta, i governanti europei agirono con

3 M. Van Creveld, *Supplying war: Logistics from Wallenstein to Patton*, cit., p. 5.

4 G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 50.

5 Ivi, p. 55.

6 W. McNeill, *Caccia al potere. Tecnologia, armi, realtà sociale dell'anno mille*, Milano, Feltrinelli p. 110, citato in G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 55.

7 Ivi, p. 50. In questo Arrighi riprende esplicitamente March Bloch, in particolare Id. *Lineamenti di una storia monetaria d'Europa*, Torino, Einaudi, 1981.

un'inedita sintonia dovuta a «un'accresciuta consapevolezza [...] del loro comune interesse di potere nei confronti dei rispettivi sudditi»⁸. Il *management* militare razionalizzato ebbe allora un'efficacia immediata all'interno, ma si mosse con più lentezza quando si trattava di gestire quest'aumentata massa di militari al di fuori dei propri confini.

Come se non bastasse, all'ascesa verticale del numero dei soldati in movimento corrispondeva un proporzionale incremento dei supporti nelle retrovie. Talvolta erano le stesse mogli e i figli a seguire i mariti in guerra. Ogni battaglione, scrive Van Creveld, «might be followed by a crowd of women, children, servants and sutlers of anywhere between fifty and a hundred and fifty per cent of its own size»⁹. Considerando inoltre che le truppe erano spesso composte da mercenari, o comunque da «uprooted men with no home outside the army»¹⁰, anche i bagagli assumevano delle proporzioni monumentali, il che richiedeva un'organizzazione logistica sempre più capillare. Questa fase di forte lievitazione nella massa delle forze armate, sostiene Van Creveld, caratterizzò il periodo che si concluse nel 1715, anno della morte del Re Sole che molto fece nel campo della logistica militare.

Il problema di come rifornire tale moltitudine impegnata direttamente o indirettamente nei combattimenti durante il XVII secolo assunse così un ruolo di primo piano. Divenne necessariamente parte integrante della strategia. Per tutta la fase precedente alla «military revolution» i battaglioni trovavano sufficienti approvvigionamenti nei luoghi che incontravano. Nel caso di lunghe marce in territori amici, come detto, il *management* dei rifornimenti prevedeva avanguardie che allestivano mercati o altri luoghi di ristoro. In territorio nemico, invece, razzie e saccheggi erano «the rule rather than the exception»¹¹, e garantivano le necessità dei soldati. In molti frangenti quanto si riusciva a ottenere dalle depredazioni diventava vitale, tanto che enfaticamente Van Creveld rovescia la prospettiva dei militari defraudatori parlando piuttosto della «tyranny of plunder», che li costringeva alla mobilità permanente in cerca di nuove risorse. Tuttavia, con l'aumento del volume dei contingenti nemmeno le razzie «well-organized» erano più sufficienti, tanto meno nelle operazioni d'assedio che si potevano protrarre per diversi giorni. La mancanza di risorse, peraltro, causava anche profondi malumori tra i soldati, e le diserzioni erano frequenti. La logistica militare sorse in risposta a questo tipo di problemi.

Se i dintorni dei campi di battaglia non potevano più soddisfare le esigenze delle truppe, la soluzione fu di procurare i rifornimenti dalle retrovie. Un primo passo verso

8 G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 51.

9 M. Van Creveld, *Supplying war*, cit., p. 6.

10 *Ibid.*

11 Ivi, p. 7.

un'organizzazione più efficiente si ebbe con l'introduzione di una serie di magazzini lungo il percorso, da cui le unità di distribuzione reperivano viveri, indumenti e altri oggetti necessari agli uomini in prima linea. Una simile strategia, però, riduceva la mobilità delle guarnigioni, ed era inoltre soggetta a saccheggi anche da parte degli stessi militari spesso raggirati dai superiori o dal regnante di turno che non pagava le prestazioni.

Ben consapevole di questo, Michel Le Tellier, consigliere di Luigi XIV e ministro della Guerra, si impegnò allora nel miglioramento del sistema. La sua opera di riorganizzazione strutturale dell'esercito francese fu imponente. Alcune proposte si concentravano sull'organizzazione interna, introducendo, ad esempio, il salario fisso per i soldati. Altre, invece, erano più affini al campo della logistica, in particolare al settore della distribuzione delle derrate alimentari: «for the first time, it was established as a matter of principle that every soldier was entitled to have his basic daily ration free of charge»¹². Con un passaggio pionieristico per l'epoca, la distribuzione del cibo adottata dall'esercito francese razionalizzava le risorse calcolando la quantità giornaliera necessaria a ogni soldato. Dati alla mano, Le Tellier stabilì contratti fissi con aziende per la gestione dei materiali di supporto, fornendo loro informazioni precise e commissionando i rifornimenti dei magazzini a seconda delle strategie di guerra. Lo stesso Re Sole, scrive Van Creveld, assediava le città seguendo le indicazioni di Le Tellier la cui funzione assomigliava più a quella di un consulente logistico che non a quella di uno stratega militare. Invero, le differenze tra i due ruoli sfumavano. Strategia militare diventava sempre più spesso sinonimo di ordine e organizzazione logistica.

Questi perfezionamenti gestionali (proseguiti peraltro dal figlio di Michel Le Tellier, François Michel marchese di Louvois, che morì soltanto sei anni dopo il padre nel 1691) portarono indubbiamente dei vantaggi e caratterizzarono la condotta di Luigi XIV, ma non erano ancora efficaci in termini di libertà di movimento. Da un lato, ciò era dovuto alla necessità per l'esercito di adattare i propri spostamenti alla dislocazione dei magazzini, o almeno di tenere fortemente in considerazione un simile aspetto spaziale. Dall'altro, il motivo era che quantunque la gestione fosse in capo ai ministri della guerra o ai generali, i rifornimenti veri e propri erano effettuati da civili o da soldati le cui funzioni erano solitamente di altro tipo. Per sopperire a queste lacune si mosse l'esercito austriaco, che organizzò per la prima volta un corpo militare di supporto logistico a partire dal 1783. La «tyranny of logistics»¹³ venne pertanto presa in carico totalmente dallo Stato Maggiore e assunse i tratti di una pianificazione militare in senso compiuto. Cambiavano le tattiche,

¹² Ivi, p. 21.

¹³ Ivi, p. 36.

miglioravano gli armamenti, si affinavano le preparazioni al combattimento, ma persisteva l'intreccio tra strategia e logistica. Lo stesso imperatore Napoleone Bonaparte dovette gran parte delle sue vittorie a un'efficiente catena logistica, almeno tanto quanto è attribuibile la "disastrosa" Campagna di Russia del 1812 proprio a delle lacune in questo senso: «far from being free from the tyranny of logistics, Napoleon's practice was similar to that of Wallenstein and Gustavus Adolphus 170 years previously»¹⁴. La logistica veicolava le battaglie, ne segnava le traiettorie, e determinava gli esiti degli scontri: chi meglio dominava la componente spaziale a proprio vantaggio poteva sfruttare un'arma di un'incisività ed efficacia assoluta.

Più di Van Creveld, un attento osservatore della logistica contemporanea qual è Sergio Bologna vede nelle strategie di Napoleone Bonaparte un momento importante di svolta nella logistica. «Tutti i grandi conquistatori – sottolinea in realtà Bologna –, da Alessandro Magno ai Romani»¹⁵ furono «maestri di logistica», e tuttavia Napoleone diede qualcosa in più. Avvalendosi delle capacità di Antoine de Jomini, il «primo teorico della logistica»¹⁶, egli organizzò fino al più minuzioso dettaglio le battaglie che lo videro prevalere. E, per una beffarda legge del contrappasso, fu proprio sulla logistica che scivolò nelle due campagne in cui venne sconfitto e che ne segnarono il destino.

Lungo il corso del XIX secolo la logistica militare ebbe ulteriori sviluppi. La diffusione delle ferrovie permetteva il rapido spostamento di uomini e merci nei territori in cui si produceva il conflitto, e gli effetti di questa posa capillare di binari ebbe conseguenze dirette nello sviluppo stesso della battaglia. Gli effetti furono particolarmente evidenti durante la prima guerra mondiale dove proprio le ferrovie favorirono una logistica resa sempre più complessa dalla quantità di materiali di cui il fronte doveva essere rifornito. Come scrive Manuel De Landa «starting in World War I, the emphasis switched to ammunition and POL (petrol, oil and lubricants), affecting as we will see, the very nature of logistics»¹⁷. Le ferrovie agevolarono il trasporto specie di materiali pesanti e andarono a influenzare le stesse strategie di guerra, come vedremo fra poco.

Se le strade ferrate giocarono un ruolo notevole nel primo conflitto mondiale (anche se inferiore a quello talvolta dipinto dagli storici, secondo Van Creveld¹⁸), durante la seconda

14 Ivi, p. 71.

15 S. Bologna, *Ceti medi senza futuro? Scritti, appunti sul lavoro e altro*, Roma, DeriveApprodi, 2007, p. 84.

16 Ivi, p. 83.

17 M. De Landa, *War in the age of Intelligent Machine*, New York, Zone Books, 1991, p. 105.

18 Van Creveld nel corso della sua analisi smonta il luogo comune secondo cui fin dalla guerra Franco-Prussiana le ferrovie risultarono determinanti. Esse, asserisce, giocarono un ruolo soltanto per il trasporto di uomini e mezzi al fronte, ma lo stesso generale tedesco Moltke le utilizzò raramente nelle fasi dei combattimenti veri e propri. Un tale suggestione così spesso accettata mostra, scrive Van Creveld «a remarkable testimony to

guerra mondiale la loro importanza fu anche maggiore. Sul territorio europeo la Germania sfruttò moltissimo le linee ferroviarie – ormai quasi totalmente omologate – che striavano lo spazio continentale, riuscendo a spostare rapidamente i battaglioni nei punti in cui più aveva bisogno. Così come le ferrovie per i tedeschi, la logistica navale fu cruciale per gli Alleati. Campagne come quella di Rommel nel deserto nordafricano, o i mesi successivi allo sbarco in Normandia, richiedevano una pianificazione scrupolosa. Non si trattava più “soltanto” di provvedere alla sussistenza dei soldati. Le tecniche e i modi di combattimento erano cambiati drasticamente. Servivano armi, mezzi e carburante per la mobilità delle truppe. Mentre ancora nel 1870, ricorda nuovamente Van Creveld, «ammunition had formed less than one percent of all supplies [...], by the end of WWII subsistence accounted for only eight to twelve per cent of all supplies»¹⁹.

La linea sottile che divideva una vittoria da una sconfitta, parafrasando perfino uno degli autori più conosciuti di strategia militare come Sun Tzu, giaceva dunque nella gestione ordinata del disordine apparente²⁰. La logistica di supporto alle battaglie vero e proprie ricopriva un ruolo determinante. Fu proprio grazie all'affinarsi di tecniche logistiche che nella seconda metà del XX secolo si è potuto assistere a modalità belligeranti inedite. L'introduzione del container nella catena dei rifornimenti durante la guerra del Vietnam, o le forme di organizzazione degli americani durante la guerra del Golfo (1991) o di quella in Iraq (2003), mostrano efficacemente, ad esempio, come soltanto una minuziosa attenzione alla logistica ha permesso lo sviluppo globale finanche della gestione dei conflitti²¹. Guerra e logistica, due elementi da molto tempo intrecciati, continuano ancora oggi a esibire uno sviluppo per molti versi parallelo.

In poche pagine abbiamo così sviluppato un succinto *excursus* sulle origini militari della logistica. Proviamo ora ad approfondire due aspetti che emergono da questa ricostruzione perché attraversano l'intero arco concettuale di questo lavoro. Da una prospettiva di storica, la nascita della logistica militare si inserisce, per usare una formula ripresa anche da Raffaele Laudani, in un momento in cui la politica vive una straordinaria «riterritorializzazione»: la sovranità moderna rappresenta «la riaffermazione su nuove basi

Moltke's ability to impress his own account of events upon history, and, to an even greater extent, to the credulity of historians and their readiness to accept without question the words of a commander whom fate has crowned with victory» (p. 103). Allo stesso modo Van Creveld riduce di importanza il ruolo giocato dalle ferrovie anche nella prima guerra mondiale: «for all these reasons, it was difficult to use railways operationally, and their employment was confined mainly [...] to transportation to, and behind, the front» (p. 111).

19 M. Van Creveld, *Supplying war*; cit., p. 231.

20 Cfr. Sun Tzu, *L'arte della guerra*, Milano, BUR, 1999, cap. V, p. 19.

21 Cfr. G. Grappi, *Logistica*, cit., pp. 38-41.

della tradizionale centralità (premoderna) di una visione terrocentrica e statica della politica»²². La logistica militare, detta altrimenti, nasce dalla “scoperta” di dimensioni spaziali inedite, quando l'irrompere degli spazi «fluidi» e «instabili» dell'Atlantico richiede una risposta «ordinata» e «terrocentrica»²³. Essa si iscrive dunque in un frangente in cui la necessità di un controllo il più completo possibile dei movimenti terrestri, diventa sì esigenza strategica dovuta ai cambiamenti quantitativi del settore militare (aumento di numero dei soldati, graduale superamento della tattica d'assedio ecc.). Allo stesso tempo però, sembra rappresentare anche la risposta politica alla minaccia di disordine proveniente dal mare, a cui viene posto un argine attraverso un'organizzazione diversa, più razionale e riproducibile.

Il secondo aspetto da considerare si confà all'ambito stesso in cui si installa la logistica, quello della guerra. Con Carl Schmitt, e successivamente con Giorgio Agamben, sappiamo come la guerra sia uno dei momenti identificati dalla formula *stato d'eccezione*, quando la normatività vigente viene sospesa e il sovrano agisce in totale assenza di inibizioni per risolvere un particolare momento di crisi. Lo *stato d'eccezione* rappresenta dunque un'eventualità singolare, un concetto la cui struttura topologica è definita da Agamben come un «essere-fuori e, tuttavia, appartenere»²⁴. Dal punto di vista giuridico esso incorpora uno stato di tensione assoluta, «il luogo in cui l'opposizione fra la norma e la sua attuazione raggiunge la massima intensità»²⁵. Lo *stato d'eccezione*, sottolinea il filosofo italiano, non è una dittatura ma «uno spazio vuoto di diritto, una zona d'anomia in cui tutte le determinazioni giuridiche – e, innanzi tutto, la stessa distinzione tra pubblico e privato – sono disattivate»²⁶. È in una simile contingenza che viene ricondotta la nascita della logistica. In una «zona» («d'anomia») – per richiamare anche una terminologia spaziale già utilizzata – in cui la gestione dell'economia è particolare, ma che successivamente si insinua con le stesse modalità in tutta la società. Paul Virilio, in un dialogo con Sylvère Lotringer, è molto esplicito nel parlare in questi termini: «logistics – sostiene – is the beginning of the economy of war, which will then become simply economy, to the point of replacing political economy»²⁷. Sia detto ora richiamando un discorso che svilupperemo compiutamente nella prossima sezione, ma è davvero significativo sottolineare come a ragionare in questi medesimi termini fosse lo stesso Monnet, cercando di applicare esattamente quello che scrive Virilio. Già sul finire della prima

22 R. Laudani, “Mare e Terra. Sui fondamenti spaziali della sovranità moderna”, in *Filosofia politica*, 3/2015, p. 515.

23 Cfr. Ivi, 514. Su questo vedi anche R. Laudani, “Lo spazio atlantico della disobbedienza. Modernità e 'potere costituente' da La Boétie a Thoreau”, in *Filosofia politica*, 1/2008, pp. 37-60.

24 G. Agamben, *Lo stato d'eccezione*, Torino, Bollati Boringhieri, 2003, p. 48.

25 Ivi, p. 49.

26 Ivi, p. 66.

27 P. Virilio e S. Lotringer, *Pure War: twenty five years later*, Los Angeles, Semiotext(e), 2008, p. 12.

guerra mondiale, infatti, il francese di Coganc (lo abbiamo visto citando il telegramma a Raymond Fillioux del 25 novembre 1918²⁸) esprimeva esplicitamente la sua volontà di proseguire le modalità di gestione della «economy of war» per replicare la «political economy» tradizionale. La gestione dell'economia di guerra diventava modello socio-economico per Monnet e questo da la cifra di quanto la sua propensione all'ordine lo portasse a ragionare in termini logistici. Vedremo meglio questo passaggio nella prossima sezione.

Per ora, è opportuno notare che l'inclinazione a radicare l'origine della logistica nel campo militare o dell'economia di guerra non assume tratti monolitici. Molti autori la leggono piuttosto da una prospettiva che la collega direttamente alla storia del potere. Stefano Harney e Fred Moten, ad esempio, accettano il nesso tra la nascita della logistica e il settore militare. Tuttavia, essi si concentrano anche su un altro evento non meno importante avvenuto negli stessi anni della «military revolution» di cui parla Van Creveld, quale l'avvio del “commercio” degli schiavi africani attraverso l'Atlantico. È lì che ai loro occhi devono essere collocate le radici della logistica: «it is founded – scrivono – with the first great movement of commodities, the ones that could speak. It was founded in the Atlantic slave trade, founded against the Atlantic slave»²⁹.

Come si sviluppasse la “triangolazione atlantica” è cosa nota. Vascelli carichi di stoffe, oggetti vari, liquori e armi da fuoco provenienti in particolare da Spagna, Portogallo, Inghilterra e Olanda, attraccavano sulle coste dell'Africa Occidentale. Lì scambiavano merci per uomini, donne e bambini. Esseri umani che a loro volta venivano trasportati attraverso l'Atlantico, stipati in cambuse dove un quinto di essi perdeva la vita lungo il viaggio. Nel Nuovo Mondo l'ultimo passaggio: il capitano della nave offriva i prigionieri in cambio di oro, metalli o altre materie prime. Nessuna differenza dunque tra schiavi e le altre categorie di merci. È questa l'ambizione principale che caratterizza la logistica, il suo principale cardine operativo: «to connect bodies, objects, affects, information, without subjects, without the formality of subjects»³⁰. Contro l' “idra dalle molte teste” rappresentata dai «ribelli dell'Atlantico»³¹, la logistica fu introdotta allora come una forma di potere vera e propria, un

28 Telegramma di Monnet a Raymond Fillioux, 25 novembre 1918, FJME, AMB 1/1/97. Come già citato sopra Monnet scrive rispetto all'esperienza dell'AMTC, che sarebbe stata opportuna «la consolidation des mécaniques existantes». Dello stesso avviso è peraltro David Mitrany il padre teorico del funzionalismo contrario allo smantellamento così rapido dell'AMTC. Cfr. F. Samoré, “Funzionalismo → Reticolarità”, in P. Perulli (a cura di), *Terra mobile*, Torino, Einaudi, 2014, p. 175. Vedi sotto.

29 S. Harney, F. Moten, *The Undercommons: Fugitive Planning and Black Study*. Wivenhoe, Minor Compositions, 2013, p. 92.

30 *Ibid.*

31 M. Rediker, P. Linebaugh, *I ribelli dell'Atlantico: la storia perduta di un'utopia libertaria*, Milano, Feltrinelli, 2004. L' “idra dalle molte teste” era la maniera in cui la cultura ufficiale descriveva in linea generale i moti di disobbedienza portati avanti dagli schiavi che volevano resistere agli schiavisti.

modo di gestione, assoggettamento e sussunzione di uomini e donne.

Le coordinate temporali comuni tra i due approcci hanno inevitabilmente portato a leggere l'origine della logistica come annunciatrice della stessa modernità. Secondo Harney e Moten la logistica rappresenta l'«announcement of the modernity itself»³²; Brett Neilson, leggendo l'evento dalla direzione opposta ma sostanzialmente allo stesso modo, evidenzia come le «greater distance» che gli europei si trovarono di fronte per conquistare i nuovi spazi che la modernità dischiudeva, portò a una necessaria riorganizzazione³³; Julian Reid, infine, parla di «logistical life» per identificare quelle forme di società liberali nate allora e fondate su un ordine logistico³⁴. Insomma, nonostante ci sia da un lato un'attenzione più eminentemente storica (e militare), e dall'altro un'analisi più attenta a mostrarne i legami diretti con il governo, i suoi esordi coincidono con un passaggio d'epoca (con una sostituzione di *nomos* dalla terra al mare, si potrebbe dire³⁵) il cui tratto tipizzante è iscritto nella rivoluzione spaziale che lo caratterizzò.

Seguendo queste ipotesi, la logistica perde il velo di neutralità di cui spesso è ricoperta, e assume la forma e la funzione di un vero «potere politico»³⁶ che va oltre la mera organizzazione delle risorse e del commercio. Da un punto di vista teorico, sostengono Sandro Mezzadra e Brett Neilson, «we can say that politics itself is made less and less “pure” and autonomous»³⁷ perché la logistica (in concorso con altri fattori che gli autori identificano nella finanza e nelle forme estrattive) ne ridefinisce i parametri dell'azione. Nel suo senso più ampio dunque, la logistica appiattisce gli spazi e li ordina, modificando regimi di sovranità e *governance*³⁸. Per questa serie di motivi – e qui sta il punto centrale – essa non può essere distaccata dalla principale rivoluzione spaziale e politica accaduta in quei secoli, vale a dire la nascita dello Stato-nazione moderno.

Nel corso del suo sviluppo, tuttavia, la logistica si è mossa su una scala differente, modificando quello stesso spazio politico che contribuì a far sorgere. Riprendendo Neilson, una delle traiettorie della sua evoluzione ha portato alla produzione di diverse «geographical

32 S. Harney e F. Moten, *The Undercommons*, cit., p. 93.

33 Cfr. B. Neilson, *Five theses on understanding logistics as power*, cit.

34 J. Reid, *The biopolitics of the war on terror*, Manchester, Manchester University Press, 2008, p. 18. Vedi anche, dello stesso autore, “War, liberalism, and modernity: the biopolitical provocations of ‘Empire’”, in *Cambridge Review of International Affairs*, 17:1, 2004, pp. 63-79.

35 C. Schmitt, *Il nomos della terra: nel diritto internazionale dello “Jus publicum Europaeum”*, Milano, Adelphi, 2003.

36 B. Neilson, “Five Theses on Understanding Logistics as Power.”, cit.

37 S. Mezzadra, B. Neilson, “Extraction, logistics, finance. Global crisis and the politics of operations”, in *Radical Philosophy* 178, marzo-aprile 2013. p. 13

38 Su questo cfr. anche N. Cuppini, M. Frapporti, M. Pirone, “Logistics Struggles in the Po Valley Region: Territorial Transformations and Processes of Antagonistic Subjectivation”, in *South Atlantic Quarterly*, 114:1, 2015, pp. 119-134.

entities such as the special economic zone or trade corridor»³⁹. Tutte queste “zone” sfuggono a una sovranità formale e rispondono a caratteristiche simili. Tra queste, una è chiara e intuitiva: interrompono la linearità politica e territoriale del moderno Stato-nazione, e sono caratterizzate da una legislazione che va oltre la sovranità statale, regionale o provinciale. Keller Easterling ha individuato diciannove diverse tipologie di “zone” su cui incide una «laundry list of exemptions»⁴⁰. Lì la legislazione è garantita da una geometria di poteri variabili, nei quali non necessariamente lo Stato su cui quella zona si innesta detiene la priorità. Scrive Easterling:

«The zone – a.k.a., the Free Trade Zone, Foreign Trade Zone, Special Economic Zone, Export Processing Zone, or any of the dozens of variant – is a dynamic crossroads of trade, finance, management and communication»⁴¹

Le “zone” di cui parla Easterling, dunque, sono contraddistinte da quello che l'antropologa Ahiwa Ong chiama «graduated sovereignty». Partendo da alcuni casi di studio specifici e da un focus geografico sul sud-est asiatico, Ong mostra come una modalità d'azione del neoliberalismo intenda produrre una «flexible management of sovereignty» riconfigurando gli stessi «territory of citizenship»⁴². In questo modo, spiega Ong, «the governments have created new economic possibilities, spaces, and political constellations for governing the (national) population»⁴³. Le entità nazionali perdono dunque la loro impermeabilità – per utilizzare un termine di Ong –, e la sovranità diventa «graduata» nella misura in cui veicola un

«flexible management [...], as governments adjust political space to dictates of global capital, giving corporations an indirect power over the political conditions of citizens in zones that are differently articulated to global production and financial circuit»⁴⁴.

I termini e i modi con cui Ong affronta la sua analisi ci conducono a un suggestivo

39 B. Neilson, “Five Theses on Understanding Logistics as Power.”, p. 333.

40 K. Easterling, “Zone: The Spatial Softwares of Extrastatecraft”, *Places*, 2012, p. 8. L'articolo è stato ripubblicato sul sito nel 2014 in occasione dell'uscita del libro a questo link:

<http://places.designobserver.com/feature/zone-the-spatial-softwares-of-extrastatecraft/34528/>.

In linea generale cfr. K. Easterling, *Extrastatecraft*, cit., pp. 25-69.

41 K. Easterling, “Zone: The Spatial Softwares of Extrastatecraft”, cit., p. 2.

42 A. Ong, *Neoliberalism as Exception: Mutations in Citizenship and Sovereignty*, cit., p. 75.

43 *Ibid.*

44 Ivi, p. 78.

parallelismo che potremmo agilmente rilevare nella storia dell'Europa contemporanea e nella biografia di Monnet. Storicamente, infatti, un esempio esplicito in cui la sovranità si è mossa oltre i limiti statali nazionali ed è in qualche modo diventata flessibile è certamente nel processo funzionalista di integrazione europea. Con esso alcune prerogative sovrane si sono trasferite dai parlamenti nazionali ad autorità *supranazionali* e i confini hanno perso il loro carattere a “tenuta stagna” divenendo piuttosto porosi. Come visto nel capitolo precedente, ciò è accaduto in parte a causa delle infrastrutture debordanti gli spazi statali che hanno contribuito a bucare le linee di frontiera; in parte è invece accaduto per il libero accesso di soggetti più specificamente economici e politici che hanno invaso la *government* statale con una *governance* extrastatale e europea.

Nel regime di assonanze teoriche entro cui abbiamo collocato questo passaggio della ricerca possiamo introdurre finalmente la figura di David Mitrany. Padre della dottrina funzionalista in Europa, nel 1943 pubblicò il pamphlet *A working peace system: an argument for the functional development of international organization*⁴⁵. Nel testo egli identificava la caratteristica principale del funzionalismo proprio nell'essere un vettore utile a rispondere alle «esigenze che tagliano e attraversano i confini degli Stati»⁴⁶, senza gli «obblighi» imposti da un sistema federalista. Il funzionalismo, infatti, secondo Mitrany, «non disturb[ava] necessariamente le fondamenta costituzionali degli Stati»⁴⁷, ma permetteva di rispondere in maniera più efficace e immediata alle «cangianti» necessità «dell'azione pubblica»⁴⁸. Il «problema della nostra epoca», insisteva l'intellettuale rumeno, «era quello di saldare insieme gli interessi comuni a tutti senza ingerirsi indebitamente nei costumi di ognuno»⁴⁹. Per questo motivo era più opportuna una dottrina funzionalista che federalista, perché rispettava la varietà di queste tradizioni. Di qui la sua adattabilità e applicabilità a situazioni complesse come quella del Vecchio Continente.

Sulle stesse posizioni, lo vedremo, si iscriveva Monnet. Ma soprattutto, modalità d'azione simili a quelle profilate da Mitrany puntellano in maniera sempre più fitta il presente globale. Abbiamo visto come esse siano manifeste nelle operazioni neoliberali descritte da Ong, dove a «tagliare e attraversare» i confini statali sono flussi di merci e denaro. Ancor più chiara, perché si pone su un piano tangibile e materiale, è l'assonanza che si potrebbe osservare tra le prospettive di Mitrany e le modalità di costruzione infrastrutturali descritte da

45 Per una panoramica biografica su Mitrany cfr. D. Andersen, “David Mitrany (1888-1975): an appreciation of his life and work”, in *Review of International Studies*, N. 24, pp. 577-592.

46 D. Mitrany, *Le basi pratiche della pace*, cit.

47 Ivi, p. 37.

48 Ivi, p. 32.

49 Ivi, p. 51.

Keller Easterling. Quest'ultima nel suo testo *Extrastatecraft* nota come «multiple forces – state, non state, military, market, non-market – have now attained the considerable power and administrative authority necessary to undertake the building of infrastructure»⁵⁰. In questo modo, le necessità puntuali di attori economici o politici si sviluppano senza intaccare (almeno apparentemente) nessun altro settore proprio delle istituzioni. Questi attori extrastatali circumnavigano specifiche necessità governative e agiscono esclusivamente in “funzione” di un determinato progetto. Infine, a proposito di quelle che – parafrasando Mitrany – potremmo chiamare “linee di attraversamento” e “costituzione di nuove entità politiche”, rimangono da ricordare le parole di Saskia Sassen. Secondo la sociologa americana, infatti, oggi più che mai sono sorti «new transversally bordered spaces that not only cut across national borders but also generate new types of formal and informal jurisdictions, or structural holes, deep inside the tissue of national sovereign territory»⁵¹. Nel passaggio in cui Mitrany intende proporre una dottrina funzionale per rispondere a «esigenze che tagliano e attraversano i confini degli Stati» paiono risuonare i prodromi del processo descritto da Sassen, benché – si badi bene – i protagonisti per Mitrany dovevano essere entità pubbliche mentre oggi gran parte dei soggetti siano *corporation* transnazionali e private.

Dopo questa serie di suggestivi rimbalzi teorici occorre tirare le fila di questa sezione. Riassumendo, abbiamo visto come le origini della logistica appaiono intrecciate a guerra e commercio (seppur di un tipo molto particolare). Più in generale, la sua nascita coincide con l'avvento della stessa modernità, e risponde alla rivoluzione spaziale che con essa si realizzava. Nacque, insomma, per assolvere a una specifica esigenza di ordine e, in questo senso, concorse alla costruzione dello Stato moderno. Nel corso del XX secolo poi, c'è stato un ulteriore passaggio, che ha posto nelle mani della logistica la possibilità di rimettere in discussione quanto essa stessa aveva contribuito a creare. Secondo numerosi studiosi, nella sua funzione essa ha generato nuove aree geografiche, identificate significativamente da Mezzadra e Neilson come «spazi fluidi», che ha portato con sé una «moltiplicazione dei confini»⁵² ben lontana dal «borderless world»⁵³ di cui si è creduto la globalizzazione fosse annunciatrice.

Nel seguito del capitolo vedremo come in tutto ciò sia coinvolto Monnet. Vedremo come, detto diversamente, durante le due guerre egli abbia giocato un ruolo di primo piano nella gestione logistica degli approvvigionamenti, facendo degli Stati che lui sosteneva

50 K. Easterling, “Zone: The Spatial Softwares of Extrastatecraft”, cit., p. 2.

51 S. Sassen, “When territory deborders territoriality”, cit., p. 22

52 S. Mezzadra, B. Neilson, *Confini e frontiere*, cit.

53 K. Ohmae, *The borderless world: power and strategy in the global marketplace*, Londra, Harper Collins Publishers, 1994.

(Francia, Italia e Gran Bretagna nella prima guerra mondiale; Francia e Gran Bretagna nella seconda), uno spazio liscio – o fluido – dove le merci potessero scorrere senza interruzioni e gestite da un unico centro di comando. Si evidenzierà poi come alla fine di entrambi i conflitti, egli si spese affinché quegli stessi organi mantenessero un'ascendenza forte sul territorio europeo, ristrutturando uno spazio storicamente diviso in molteplici compagnie stataliste. In altri termini, attraverso un metodo preciso e personale, egli cercò di mantenere vivi gli organi logistici attivi nei due grandi conflitti del Novecento, in modo da realizzare un “nuovo ordine” nell'Europa continentale. L'ordine dato di uno “spazio logistico”.

3.2) L'ALLIED MARITIME TRANSPORT COUNCIL

Durante la prima guerra mondiale si vide il primo tentativo da parte di Monnet di installare sul continente un organo centralizzato di gestione logistica. Nello svolgersi del conflitto egli intervenne in maniera sostanziale per sviluppare una diversa procedura di amministrazione degli approvvigionamenti e delle risorse trasversale ad alcuni Stati-nazione impegnati nello scontro bellico. La cosa cruciale per questa ricerca, che richiama le modalità di azione della logistica di oggi, è proprio che egli agì in una maniera esplicitamente transnazionale contribuendo a creare uno spazio (un “corridoio” potremmo dire) che da Londra, attraverso Parigi, arrivava fino a Roma senza soluzione di continuità. Risuona dunque quella che oggi Giorgio Grappi, parlando di tutt'altro contesto, identifica come la «politica transnazionale dei corridoi» che crea delle “direttrici” «la cui “territorialità” non coincide con gli spazi delimitati dagli Stati nazionali, ma si snoda lungo corridoi e le loro estese aree d'influenza»⁵⁴.

Rispetto agli anni della guerra Franco-Prussiana, nel 1914 le linee ferroviarie striavano il suolo europeo in maniera consistente. Come è stato mostrato nel capitolo precedente, alle soglie del conflitto le rotaie avevano decuplicato il loro chilometraggio se confrontato con cinquant'anni prima. Lo stesso Van Creveld nel suo scritto richiama questo dato andando oltre il mero aspetto quantitativo: «qualitatively progress was even grater»⁵⁵. Paragonato con il 1870 ogni singolo binario poteva sostenere il quintuplo dei treni (quaranta rispetto agli otto precedenti), la cui rapidità di corsa era aumentata notevolmente. Anche i vagoni avevano incrementato la loro capacità di carico, così come si era allo stesso modo sviluppata la

⁵⁴ G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 172.

⁵⁵ M. Van Creveld, *Supplying war*, cit., p. 112.

potenza delle locomotive tanto che «it was possible to carry the subsistence of a corps for two days on a single train, which was half the number required in 1870»⁵⁶.

Una tale potenza, tuttavia, incideva poco o nulla sulla mobilità delle truppe nel momento in cui si oltrepassava il confine del territorio amico. Sebbene fossero state sviluppate anche delle “rotaie leggere”, che i soldati potevano posare sul terreno a seconda delle esigenze e delle strategie di guerra, ciò rimaneva soggetto a troppe variabili (conformazione geomorfologica, effettiva presenza di nemici ecc.), che ne rendeva pressoché impossibile l'utilizzo. Lontano dai tronconi ferroviari precostituiti i mezzi principali di movimento rimanevano «the legs of man and beast». Se si aggiunge poi – come ricordato sopra – che le necessità dei soldati non erano più soltanto i beni per la sussistenza, ma anche armi e munizioni (quindi materiale pesante), si capisce come si sia determinata finanche una riduzione della “distanza critica” che un battaglione poteva percorrere giornalmente. Nessun progresso (o quasi) venne dunque dalle ferrovie una volta che si giungeva in territorio ostile, e il loro utilizzo «was confined mainly [...] to transportation to, and behind, the front»⁵⁷. Valicare la linea di difesa nemica implicava pertanto una logistica del tutto differente rispetto a quella promossa nel territorio controllato. Una logistica di cui invero non ci occuperemo in questo frangente. Del resto, era proprio dietro la linea del fronte che si articolava il lavoro di Monnet durante la prima guerra mondiale.

Abbiamo già accennato all'incontro tra il giovane di Cognac e il Primo Ministro René Viviani, la seconda settimana di settembre 1914. Cerchiamo ora di capire meglio cosa davvero lo rese possibile e cosa comportò. A poco più di un mese dall'inizio del conflitto la Francia, come ricorda lo stesso Monnet, si ritrovava in un momento molto delicato. L'avvio del piano Schlieffen (dal nome del capo di Stato Maggiore tedesco Alfred von Schlieffen) stava andando come previsto, e la parte nordorientale del Paese era passata in pochi giorni in mano nemica. L'avanzata proseguiva inarrestabile verso sud. Per questo motivo il 2 settembre il governo francese ripiegò su Bordeaux: il timore di una rapida capitolazione impose la scelta. Poi però avvenne il cosiddetto “miracolo delle Marne”. La Prima battaglia delle Marne infatti, iniziata il 5 settembre 1914, segnò precocemente la fine del piano Schlieffen⁵⁸: il fitto intreccio di rotaie che circondava la capitale francese permise alle truppe a difesa del territorio

56 *Ibid.*

57 *Ivi*, p. 111.

58 L'idea dell'ideatore del piano era quella di invadere la Francia da Nord provenendo dal Benelux. Dopo una rapida caduta dovuta all'inaspettata strategia d'attacco, le truppe, con un movimento avvolgente a forma ellittica, avrebbero dovuto rientrare in Germania attraverso l'Alsazia e la Lorena per poi dirigersi rapidamente (grazie alle ferrovie a scacchiera tedesche) sul fronte russo.

di muoversi velocemente respingendo l'attacco⁵⁹. I battaglioni del Reich, spossati dalle lunghe marce e non supportati da una logistica adeguata, rincararono e si attestarono poco a nord di Parigi. Iniziò allora quella che diventerà una lunga “guerra di trincea” (e di logoramento).

Con tali prospettive l'organizzazione e la gestione delle risorse diventava fondamentale, e da questo punto di vista la Francia non versava in una buona situazione. La zona nordorientale del Paese era infatti ricca di giacimenti minerari cruciali per l'industria, ma l'invasione tedesca ne aveva bloccato repentinamente l'accesso: «due terzi della nostra produzione di ghisa e acciaio furono perduti all'improvviso – ricorda nelle memorie lo stesso Monnet –, e ci venne a mancare la metà del carbon fossile»⁶⁰. Inoltre, continua, «ci si accorse allora che per i trasporti marittimi dipendevamo da sempre dall'estero. E tuttavia non si requisì che una piccola parte della nostra flotta mercantile, quella che era necessaria alle esigenze militari»⁶¹. Nelle logiche dell'economia di mercato ancora dominanti tutto ciò faceva drasticamente salire i prezzi anche per le più basilari necessità della popolazione civile. Ma quel che più conta, poneva la Francia in una sorta di deficit organizzativo rispetto ai nemici: un deficit che venne interpretato da Monnet in termini logistici e che lo spinse ad agire in una direzione mirata.

Consapevole della pessima situazione in cui si trovava il suo Paese, il Presidente Viviani accolse l'interpretazione del giovane di Cognac non tanto per le rivoluzionarie idee di cooperazione che aveva in testa, ma per un motivo molto più pratico. Monnet portava in dote l'offerta di avviare un negoziato con la HBC, affinché la potente compagnia navale canadese (la cui sede centrale era nella vicina Londra) provvedesse al trasporto di parte dei rifornimenti attraverso la sua flotta. Questo passaggio è colto puntualmente nel testo di Duchêne: «involvement in a major negotiation may help to explain the otherwise surprising ability of a young cognac salesman to capture the attention of key figures in a government evacuated to Bordeaux during a life-and-death crisis»⁶². A guisa di giustificazione della sua affermazione, il biografo di Monnet cita fonti dirette della HBC. Interessante, ad esempio, una dichiarazione di Charles Sale (vice governatore della compagnia) il quale «credited Monnet with proposing as early as August 1914 that it should become a purchasing agent of the French government for vital civilian supplies»⁶³. Dunque, se da un lato qui non si vuole confutare che Monnet propose effettivamente a Viviani di unire le forze con gli inglesi per gestire in comune gli approvvigionamenti, dall'altro va sottolineato che ciò avvenne anche in conseguenza del suo

59 Cfr. J. Kegan, *History of warfare*, New York, Random House, 1993, pp. 299-315.

60 J. Monnet, *Cittadino, d'Europa*, cit., p. 48.

61 *Ibid.*

62 F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., 33.

63 *Ibid.*

ruolo di agente della HBC.

Nelle note di questa ricerca è interessante questo fattore. Fin dall'età di venticinque anni Monnet lavorava come agente di una “multinazionale logistica”. Egli in pratica, era impiegato nella più grande «multinazionale del mare» dell'epoca. Un po' come se oggi lavorasse per la Maersk, la MSC o la CMA-CGM: le tre principali compagnie logistiche che si muovono in realtà su un ampio spettro di attività, dove il trasporto marittimo rappresenta solo una di esse⁶⁴. A confermarci l'impegno del francese per la HBC è lo stesso Sale⁶⁵, ma anche una lettera che Robert Kindersley (governatore della compagnia dal 1915 al 1925) gli indirizzò in seguito:

«nobody realizes more fully than we do – scrive Kindersley a Monnet –, that the large developments which have taken place in the business relations between the French government and the Hudson's Bay Company have only been made possible by your exertions. Without your kind and energetic support [...] this “combination” would long ago have ceased to exist»⁶⁶.

Il contratto tra Alexander Ribot (ministro delle finanze francese), Alexander Millerand (ministro della guerra) e Frank Charles Ingrams (negoziatore per la HBC) fu firmato il 9 ottobre 1914. I termini prevedevano che la HBC rifornisse la Francia di «agriculture and alimentary produce, raw material, and articles that the France Government might chose to ask them to buy»⁶⁷. In cambio, una commissione dell'1% sui prodotti trasportati.

L'accordo, che diede ossigeno importante all'economia transalpina, tenne impegnato Monnet fino alla fine di novembre quando raggiunse Londra al fianco di Millerand e prese posto nella *Commission Internationale de Ravitaillement* (CIR) attiva dall'agosto precedente. L'idea di gestione comune delle risorse con l'Inghilterra proposta da Monnet a Viviani non venne dunque apparentemente preso troppo in considerazione dal Presidente. Secondo le parole del *nostro*, il piano era infatti quello di andare immediatamente oltre gli organismi in essere di cooperazione interalleata, perché erano visti solamente come «servizi di comunicazione [dove] non si fanno scelte»:

«la solidarietà deve essere totale – disse al Presidente – il che significa che ogni

64 Cfr. S. Bologna, *Banche e crisi*, cit., pp. 138-142.

65 «The deal [with France] was due “entirely to [Monnet's] initiative and efforts”», F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., 33.

66 Lettera di Robert Kindersley a Jean Monnet, 25 luglio 1916. HAEU, JMDS-6.

67 Contratto tra Ministero della Guerra e Hudson Bay Company, 9 ottobre 1914, p. 1. HAEU, JMDS-6.

alleato non può più disporre, senza l'accordo dell'altro, dei suoi uomini, ma neppure del suo approvvigionamento o delle sue navi.

Lo capisco – si senti rispondere Monnet –, ma anche lei deve capire che abbiamo a che fare con due Governi, due Parlamenti sovrani»⁶⁸.

Viviani pose il ragazzo di fronte all'evidenza che nemmeno in *stato d'eccezione* andavano a cadere i principi della sovranità statale. Per questo, gli organi tanto criticati mantennero inizialmente la loro funzione e furono quelli in cui andò a lavorare Monnet. Nelle battute iniziali del conflitto in Francia e Regno Unito persisteva una gestione logistica separata dei loro approvvigionamenti.

Per oltre due anni regnò una forma di organizzazione come la CIR, i cui compiti erano in effetti piuttosto limitati. Essa, sotto la cui formula celava in realtà un organismo sostanzialmente britannico, fungeva da unità di coordinamento per il controllo dell'inflazione nei Paesi dell'Intesa, evitando che tra di loro vi fosse eccessiva concorrenza sul mercato. Lo spiega bene Arthur Salter, l'ufficiale inglese responsabile dello *shipping*: obiettivo della CIR – scrive Salter – era di «limiting the increase of price by competition, and to some extent in pooling the knowledge of the different countries, and saving each of them from buying its experience separately and dearly by its own misfortunes»⁶⁹. Eccezion fatta per quest'organo dalla portata ridotta, «la fiducia irrazionale nei meccanismi del commercio internazionale»⁷⁰ rimaneva dunque la stella polare che guidava le rotte economiche di quel periodo.

Una sterzata a questa traiettoria puramente dialogante la diede il francese Etienne Clémentel quando, verso la fine del 1915, divenne titolare di un ministero gigantesco che comprendeva commercio, industria, poste e telegrafo, trasporti marittimi e marina mercantile⁷¹. Con il suo arrivo Monnet fu trasferito a Parigi alla sede del ministero, e vi rimase fino al gennaio 1917. Nel frattempo contribuì (ora sì) a creare il primo organismo davvero sovranazionale con potere decisionale per la gestione in comune delle importazioni italo-franco-britanniche. Nei termini propri di questo lavoro possiamo dire che contribuì alla creazione di un comando logistico centrale interstatale, il cui compito era di imporre una *governance* sulle compagini nazionali: un organo che gestisse i rifornimenti e gli scambi di

68 J. Monnet, *Cittadino, d'Europa*, cit., p. 51.

69 A. Salter, *Allied Shipping Control: an experiment in international administration*, Oxford, Clarendon Press, 1921, p. 135.

70 J. Monnet, *Cittadino, d'Europa*, cit., p. 53.

71 Cfr. N. Piétri, “Jean Monnet et les organismes interalliés durant la Première Guerre Mondiale”, in G. Bossuat e A. Wilkens (a cura di), *Jean Monnet, l'Europe et les chemins de la paix: actes du colloque de Paris*, cit., p. 25.

quello spazio come se fosse unito e uniforme dal punto di vista non solo normativo ma anche politico.

Nel corso del terzo anno di guerra la situazione delle risorse e degli approvvigionamenti stava in effetti precipitando. Un numero sempre maggiore di navi cargo erano affondate dagli U-boot tedeschi, e gli Stati dell'Intesa iniziavano a soffrire di gravi carenze di materie prime. La penuria era generalizzata, ma tra tutti era il grano il bene di prima necessità a destare le maggiori preoccupazioni dei governanti. Su proposta di Monnet⁷², venne così creato un organismo interalleato che ne gestisse comunitariamente le forme di approvvigionamento. Il 29 novembre del 1916 fu firmato l'accordo:

«A Committee, called the *Wheat Executive* – scrive Salter –, including representatives of France and Italy, as well as Great Britain, was formed to arrange for the wheat supplies of all countries to be bought together and allotted by agreements»⁷³.

Organizzato su un «struttura agile», il direttivo dello *Wheat Executive* era formato da tre componenti rappresentanti di Italia (Bernardo Attolico), Francia (Ernest Vilgrain) e della stessa Inghilterra (John Beale). I suoi compiti consistevano nel valutare le esigenze di grano di ciascuno dei tre Paesi, reperire la quantità richiesta e trasportarla nei siti di stoccaggio preposti. Nelle parole di Monnet, l'*Executive* «avrebbe funzionato “per quanto possibile come una ditta commerciale” [...] [con] “pieni poteri, per far fronte alle necessita degli Alleati per l'acquisto e la ripartizione dei cereali soggetti a inventario e per assicurarne il trasporto”»⁷⁴. L'organismo, che non possedeva in realtà poteri decisionali diretti, aveva l'indubbio vantaggio di funzionare anche in mancanza di un accordo unanime. Ciò lo rese particolarmente snello e incisivo, e grazie a questo successo allargò presto il suo campo d'azione.

«The success of the *Wheat Executive* led to an extension in Allied co-operation – scrive ancora Salter –. Its own sphere was widened to include all cereals as well as wheat; the Sugar Commission purchased in consultation with the authorities in France and Italy; new Allied Executive were formed for meats and fats, and for oil and seeds»⁷⁵.

72 Cfr. su questo A. Salter, *Allied Shipping Control*, cit., p. 67. Duchêne riporta anche le parole di Clémentel, secondo cui fu Monnet a «preparare i negoziati» (p. 36)

73 A. Salter, *Allied Shipping Control*, cit., p. 91.

74 J. Monnet, *Cittadino, d'Europa*, cit., p. 57.

75 A. Salter, *Allied Shipping Control*, cit., p. 93.

Un “passo enorme” verso una più efficiente e diretta cooperazione internazionale era stato compiuto. La logistica dei rifornimenti degli Stati alleati con l' “esecutivo del grano” si era dotata di un organo davvero sovranazionale. Burocrazie, frizioni legislative, disomogeneità normative e altre forme di particolarismi statali erano aggirate. Lo superficie scabra dell'Europa politica si omologava per un numero sempre maggiore di prodotti primari. Purtroppo però era un sistema che scontava una debolezza di fondo: si basava sui rifornimenti via mare, e le navi cargo erano vulnerabili ai sommergibili tedeschi. Una gestione centralizzata ma settoriale non riusciva a porre un argine sufficiente alle perdite. Il passaggio decisivo stava dunque nel cambiare modo di operare sostituendo il focus sulla merce a un approccio più ampio sul movimento *tout court*: non un esecutivo del grano (della carne o dell'olio o quant'altro), ma piuttosto un esecutivo che gestisse e indirizzasse tutte le navi da trasporto. È su questa rotta che si mosse Monnet.

Nel gennaio del 1917, la storia è ben conosciuta, la Germania avviò la cosiddetta “guerra sottomarina indiscriminata”. Gli U-boat aumentarono d'intensità gli attacchi alle navi mercantili, anche se queste provenivano da Paesi neutrali come gli Stati Uniti. La conseguenza a medio-lungo termine di questa strategia fu l'aver fornito il *casus belli* agli americani, che il 6 aprile 1917 affiancarono la Triplice Intesa nel conflitto. Al lato opposto, però, nei primi quattro mesi di quell'anno gli Stati europei continentali si trovarono nel momento più critico di tutto il conflitto. Secondo un attento osservatore dell'epoca quale fu Luigi Einaudi, il periodo in cui più di Caporetto e più del ritiro russo, «parve ci si dovesse disperare dell'avvenire» fu proprio la prima parte del 1917, «quando i sottomarini minacciavano di rompere i vincoli fra il continente e le isole inglesi, fra l'Europa e l'America»⁷⁶. Come ricorda ancora una volta Arthur Salter, fu quello un anno davvero drammatico:

«In the autumn of 1917 the prospect was less desperate than in the spring, but the actual pressure on shipping was even greater; 17.000.000 tons d.w. [dead weight – portata lorda] of the world's tonnage had been lost and less than half had been replaced. Great Britain alone had lost 10 million tons d.w. [...]. France and Italy had lost about 2 million tons d.w. [...]. More tonnage was lost in the first ten months of 1917 than in the previous thirty months of the war»⁷⁷.

76 Junius [Luigi Einaudi], *Il dogma della sovranità e l'idea della Società delle Nazioni*, in Id., *Lettere politiche* cit., p. 151; anche in L. Einaudi, *La guerra e l'unità europea*, cit., p. 25.

77 A. Salter, *Allied Shipping Control*, cit., p. 144.

La situazione precipitava e il *Wheat Executive* soltanto era palesemente insufficiente ad arginare il tracollo. Era indispensabile creare un centro di supervisione logistico sovrastatale che avesse una visione “a volo d'uccello”⁷⁸ sulle necessità complessive. Al netto della tattica che si sarebbe utilizzata per la difesa delle navi andava allora cambiata strategia, e il grande impulso del Monnet stratega (o logistico) fu quello di insistere per la creazione di questo organo centrale di controllo.

Su sua iniziativa, ovviamente tramite Clémentel, e grazie alla pressione di Salter sul governo inglese (inizialmente restio a impegnarsi senza la garanzia di partecipazione degli Stati Uniti), venne firmato una prima bozza di accordo tra i governi dell'Intesa il 3 novembre 1917. Nel documento gli esecutivi italiano, francese e inglese si assunsero «la responsabilità di fornire a seconda dei loro mezzi, il tonnellaggio che p[oteva] rendersi necessario, con o senza l'aiuto degli Stati Uniti»⁷⁹. Fu il preludio alla nascita del *Comitato alleato dei trasporti marittimi* (Allied Maritime Transport Council – AMTC) sancito dalla Conferenza di Parigi tenutasi dal 29 novembre al 1° dicembre successivo. Alla conferenza parteciparono, oltre ai tre Paesi citati e agli Stati Uniti, anche i rappresentanti di Belgio, Cina, Cuba, Giappone, Grecia, Liberia, Montenegro, Portogallo, Romania, Serbia, e perfino la Russia⁸⁰. Vennero predisposte due sezioni specifiche, l'una militare e l'altra economica: la prima si occupava del trasporto dei soldati dei Paesi alleati sul suolo europeo⁸¹; la seconda (dove erano coinvolte esclusivamente le quattro grandi potenze) trattava varie questioni economiche, ma in particolare si concentrava sui trasporti e, in ultima analisi, sulla logistica. Fu così creato lo “Special Committee for Maritime Transport and General Imports” che agiva su un piano generale controllando «tutte le navi alleate e neutrali, le loro caratteristiche, i loro movimenti, il loro carico»⁸². La mano di Monnet sui termini finali dell'accordo⁸³ è testimoniata da due memoranda del 20 e 24 novembre 1917 inviati direttamente a Clémentel e richiamati dalla storica Nicole Piétri durante un suo recente intervento intitolato “Jean Monnet et les organismes interalliés durant la Première Guerre Mondiale”⁸⁴. Le decisioni prese

78 Come ricorda Neilson, la visione tramite il «bird's eye» è quella che Michel de Certeau nel suo lavoro più importante (*L'Invention du Quotidien*, 1980) attribuisce alla strategia, al contrario della visione “del pedone” che si trova ad affrontare le contingenze inaspettate, associata invece alla tattica. Cfr. B. Neilson, *Five thesis on logistics*, cit., p. 330. Il libro di M. De Certeau è stato tradotto in italiano con il titolo *L'invenzione del quotidiano*, Roma, Lavoro, 2001.

79 J. Monnet, *Cittadino, d'Europa*, cit., p. 65. L'intero accordo è riprodotto in Salter, pp. 281- 284.

80 Cfr. A. Salter, *Allied Shipping Control*, cit., p. 151.

81 Alla fine della guerra erano oltre due milioni i soldati statunitensi in Europa.

82 J. Monnet, *Cittadino, d'Europa*, cit., p. 65.

83 Una versione integrale è presente in A. Salter, *Allied Shipping Control*, cit., pp. 285 – 294.

84 I due documenti visionati da chi scrive si trovano all'Archivio dipartimentale di Puy-de-Dôme. Entrambi le «Note pour Monsieur Clementel» del 20 e 24 novembre 1917 si intitolano «Problemi di tonnellaggio e di

rispecchieranno «effectivement – scrive Piétri riportando parti dei due testi – les termes de ce mémorandum»⁸⁵, a testimonianza del peso che Monnet aveva sulle scelte propugnate dal super-ministro. Insomma, questa detta brevemente fu la genesi dell'AMTC considerato in linea generale «the most advanced experiment yet made in international cooperation»⁸⁶.

Sebbene le dinamiche operative fossero state pressoché tutte chiarite, e sebbene fosse già stata definita la necessità di creare l'*Allied Maritime Transport Executive* (AMTE), occorre ancora qualche mese affinché l'organo esecutivo entrasse effettivamente in funzione: «gli animi non erano ancora maturi per accettare con naturalezza il nostro progetto di pool marittimo», osservò in seguito Monnet.

Il primo meeting ebbe luogo a Londra (Lancaster House) soltanto l'11 marzo 1918. Vi parteciparono due rappresentanti ogni Stato (in gran parte membri dei rispettivi governi) che andarono a formare l'AMTC, mentre per l'AMTE fu prevista una struttura più snella composta da quattro responsabili: Arthur Salter, Bernardo Attolico, George Rublee (in rappresentanza degli Stati Uniti) e ovviamente Jean Monnet. Era su quest'ultimo istituto che ricadeva l'onere reale di gestire l'intero complesso, tanto che può essere paragonato in tutto per tutto a un “potere esecutivo” (o almeno di *governance*), mentre l'AMTC aveva piuttosto prerogative simili a un'istituzione legislativa:

«Its general responsibilities – si legge nel verbale dell'assemblea – are to secure the necessary Executive action to give effect to decisions by the Council, to prepare information relevant to any question that the Council may desire, to consider at any future meeting, to suggest definite proposals for the approval to the Council, and in general to take such Executive action as a desirable and practicable, in pursuance of the general duty of assisting in the allocation and most advantageous use of Allied tonnage by cooperative action»⁸⁷.

L'efficacia di tale nuovo soggetto gestionale è dimostrata dalle statistiche riportate in alcune tabelle presenti nel testo di Salter⁸⁸. La quantità di merci stoccata dall'AMTC incrementava di

importazioni». Nella prima nota Monnet sottolinea come sia necessario per gli alleati che, indistintamente dalla provenienza, venga assegnato il tonnello adeguato di materiali ai Paesi dove c'è n'è più bisogno. Nella seconda, insiste sostanzialmente sullo stesso punto. Inoltre, entrambi le note definivano anche le modalità di approccio ai negoziati, anch'esse seguite piuttosto fedelmente da Clémentel. Sigla d'archivio 5 J 35.

85 N. Piétri, “Jean Monnet et les organismes interalliés durant la Première Guerre Mondiale”, cit., p. 27.

86 A. Salter, *Allied Shipping Control*, cit., p. XIII. Negli stessi identici termini parla anche F. Duchêne (p. 37).

87 Ivi, pp. 298-299.

88 Cfr. Ivi, pp. 337 e seguenti.

giorno in giorno tanto che, riportano Kaiser e Schot, «towards the end of the war, the Shipping Commissariat, as it became known informally, controlled 90 percent of the world's sea-going tonnage»⁸⁹.

Attraverso l'AMTE la «complex logistics of war supply»⁹⁰ era pertanto garantita da uno stesso comune organo esecutivo. Tale formazione permetteva una continuità reale tra il movimento delle navi cargo e le merci scaricate nei porti, le quali non trovavano più frizioni burocratiche o normative a impedirne il libero flusso sul territorio. E soprattutto, grazie ad esso gli alleati riuscirono a superare quello che significativamente proprio Kaiser e Schot definiscono «the main bottleneck» di quel periodo: il mare, «the shipping space»⁹¹, a testimonianza della multiforme espressione che il *bottleneck* logistico può assumere – come mostrato sopra. Riprendendo i termini della sezione precedente, l'AMTE risultava dunque essere il più ampio e complesso motore logistico mai creato, il cui funzionamento aveva contribuito in maniera decisiva a veicolare le sorti del conflitto in favore della Francia e dei suoi alleati.

Provando a decifrare questo momento attraverso l'utilizzo di categorie schmittiane, con l'AMTC per la prima volta l'elemento marino era più adatto di quello terrestre a definire la conformazione di quei tre Stati europei. Lo spazio geografico terrestre e ruvido di Inghilterra, Francia e Italia era diventato uno spazio liscio, dove le merci non trovavano ostacoli alla loro mobilità. In questo senso sembra ritornare una modalità d'intervento della logistica. Abbiamo visto come la nascita dello Stato-nazione moderno possa essere interpretata anche in termini logistici (del resto non siamo certo i primi a farlo⁹²). Durante la prima guerra mondiale, in modalità non troppo dissimili, la logistica portò a un parziale superamento proprio delle prerogative statali. E se si estende ancora l'analisi al modo di operare della logistica oggi, riemergono modalità d'intervento che intendono superare quegli stessi spazi delimitati per muoversi verso un «seamless world»⁹³. Con ciò, si badi bene, non si vuole identificare la logistica come una costante: storicamente essa è stata investita di significativi cambiamenti che ne hanno rimodulato le funzioni e le prassi d'azione. Tuttavia è rimasto ad essa intrinseco da un lato il legame con la modifica dello spazio; dall'altro, il doppio filo che la lega alla modalità di gestione del potere politico con cui l'intreccio ha assunto dimensioni sempre più esplicite. Nella tendenza a rendere questo collegamento sempre più palese l'effetto di *governance* immanente all'AMTC è stato un passaggio

89 W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 63.

90 *Ibid.*

91 *Ibid.*

92 Lefebvre nella sua tetralogia sullo Stato parla esplicitamente di Stato logistico.

93 Cfr. D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., p. 79.

importante e abbiamo visto chiaramente il ruolo giocato da Monnet in tutto questo.

Segnalato tale punto, ciò che qui non si vuole evidentemente trascurare è la particolare situazione dalla quale questo organo scaturì. Lo stato di guerra rappresentava una “eccezione”. Con gli accordi di pace la prassi politica tornò al suo corso, e gli Stati riacquistarono tutte le loro funzioni sovrane ivi comprese quelle economiche. Quanto diventa però interessante ai fini di questa ricerca, è notare come Monnet si prodigò affinché i poteri dell'AMTC fossero estesi al periodo della ricostruzione e oltre. Intere pagine delle memorie riportano questo suo precoce interesse. A confermarlo tutte le biografie consultate, così come alcuni materiali d'archivio, dove emerge in maniera lampante come egli «avait apporté, enfin, a Clémentel les meilleurs arguments en faveur du maintien de la coopération interalliée après la guerre, particulièrement du point de vue français»⁹⁴. Insomma, in un intervallo ben lontano dalla CECA, e senza in alcun modo puntare a precoci e velleitarie mire federaliste, Monnet si spese affinché l'Europa (o una parte di essa) proseguisse il cammino intrapreso durante la particolare situazione del conflitto, nella quale nessun freno insisteva sulla libera circolazione dei flussi di materie prime tra uno Stato e l'altro.

Due ultime cose vanno osservate in conclusione di questa parte. In primo luogo, è significativo evidenziare la già accennata sintonia di vedute tra Monnet e David Mitrany a proposito delle prospettive dell'AMTC. Come riporta Francesco Samorè in una recente pubblicazione, «Mitrany biasimava la fretta con cui, ad esempio, i vincitori della prima guerra mondiale avevano smantellato l'Allied Shipping Control»⁹⁵. In effetti l'intellettuale rumeno fu molto critico con quella scelta e la vedeva come singolarmente paradossale dal momento che da un lato si smantellava un organismo già in essere, e dall'altro si tentava di creare (con la SdN) un organismo per certi versi simile (anche se meno vincolante).

«Fu certamente caratteristico degli anni post-armistizio 1918-1919 – scrisse Mitrany in seguito – come i vincitori si affrettassero a distruggere le loro organizzazioni comuni di carattere economico e d'altro genere [...] nello stesso tempo in cui, invece, una costituzione comune era promulgata proprio nell'intento di stabilire più stretti rapporti internazionali. Non già l'insufficienza di norme scritte, ma questo divorzio fra la forma e la vita fissò sin dalla sua origine il

94 P. Nicole, “Jean Monnet et les organismes interalliés durant la Première Guerre Mondiale”, cit., p. 28. I materiali d'archivio a cui si fa riferimento sono in particolare un telegramma e una lettera che Monnet inviò a Clémentel rispettivamente il 17 agosto e il 30 ottobre 1918. Con essi Monnet «pregava» il ministro di prendere in mano la questione e di realizzare un «organismo permanente» per la gestione delle «materie prime» tramite un comune «consiglio alleato» di coordinamento. Sigla d'archivio 5 J 38.

95 F. Samorè, “Funzionalismo → Reticolarità”, in P. Perulli (a cura di), *Terra mobile*, cit., p. 175.

destino della SdN»⁹⁶.

In secondo luogo, da quanto detto emerge l'importanza della logistica durante il periodo bellico non soltanto per la gestione delle operazioni militare, ma anche per la parallela gestione dei rifornimenti civili. Nella sezione precedente, rifacendoci al testo di Van Creveld abbiamo percorso una delle linee genealogiche della logistica che l'ha vista convergere nel campo della strategia militare e svilupparsi assieme ad essa. Lì abbiamo evidenziato come la tendenza si sia spesso rivelata quella di adattare prassi logistiche, sviluppate in favore dell'economia di guerra, anche a situazioni di pace. Ciò risulta vero soprattutto se si guarda allo sviluppo del *management* industriale. Deborah Cowen ha mostrato diversi collegamenti in questa direzione. Il più significativo da ella indicato è l'introduzione della tecnologia del container che, sviluppato per i rifornimenti delle truppe USA durante la guerra del Vietnam, è poi diventato sostanzialmente il simbolo del *supply chain capitalism* e dell'economia del mondo globalizzato. Ma questo del container è solo un esempio. Come ricorda Brett Neilson «practices of measurement, standardization, and calculation devised in the military sphere» sono poi state adattate «for civilian purposes that revolutionize business and management practices»⁹⁷.

Dunque non soltanto le “tecnologie logistiche” hanno subito un travaso dalla sfera militare a quella civile. Anche prassi gestionali e operative hanno ripercorso lo stesso tragitto, specie in seguito a quella che viene definita la “logistics revolution”⁹⁸ degli anni Sessanta di cui parleremo più avanti. In questa direzione sembrerebbe di poter decifrare anche la volontà di Monnet subito dopo la prima guerra mondiale. Lì la sua intenzione fu proprio quella di tradurre l'idea di ordine e organizzazione logistica sviluppata nel conflitto anche al momento successivo, la cui cosa avrebbe profondamente trasformato il panorama politico ed economico del Vecchio Continente. E ciò, peraltro, era perfettamente in linea con il nuovo concetto di “mobilitazione” sviluppato proprio durante il primo conflitto: divenuta “totale” (non solo nel linguaggio dello Stato Maggiore tedesco, ma anche nelle pratiche dell'intesa), la mobilitazione metteva in discussione la distinzione netta tra civile e militare, ponendo le basi per nuove frontiere delle operazioni logistiche. Sia come sia, in ogni caso l'obiettivo di Monnet di insistere con questa organizzazione non si realizzò. L'esperienza dell'AMTC si concluse con

96 D. Mitrany, *Le basi pratiche della pace*, cit., pp. 13-14.

97 B. Neilson, *Five thesis on logistics*, cit., . 324.

98 Cfr. E. Bonacich e J.B. Wilson, *Getting the goods. Ports, labor, and the logistics revolution*, Ithaca, Cornell University Press, 2008, p. 14; vedi anche D. Cowen, *The deadly life of logistics. Mapping violence in global trade*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2014. Sull'apparizione delle navi portacontainer proprio durante quel conflitto nel sud-est asiatico, vedi S. Bologna, *Le multinazionali del mare*, Milano, Egea, 2010.

l'ultima sessione del Consiglio che ebbe luogo a Parigi il 10 marzo 1919. Nessun altro organo simile fu ristabilito fino all'alba della seconda guerra mondiale.

3.3) LA GESTIONE LOGISTICA DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

18 ottobre 1939. A distanza di quarantacinque giorni delle rispettive dichiarazioni di guerra alla Germania di Hitler, il Primo ministro francese Eduard Daladier inviò una lettera al collega inglese Arthur Neville Chamberlain:

«Mon cher Premier Ministre,

Nous nous sommes entretenus à Brighton de la question si importante de la coordination de l'effort économique de guerre de nous deux pays, et nous avons convenu que toutes les dispositions utiles devaient être prises non seulement pour établir cette coordination mais aussi pour aboutir dans la plus grande mesure possible à une action commun.

Monsieur Jean Monnet m'a rendu compte des conversations qu'il a eues au cours des dernières semaines avec les différents ministères britanniques et *sur la base de ces échanges de vues*, je vous propose que nos deux Gouvernements se mettent d'accord pour adopter immédiatement les propositions suivantes»⁹⁹.

A seguire i punti essenziali che definivano il “Mécanismes pour coordonner l'effort de guerre Franco-Britannique en matière économique”. La missiva era stata in realtà redatta da Monnet stesso il giorno precedente, come mostrano i due «Progetti di lettera di Daladier a Chamberlain»¹⁰⁰ che si possono trovare nell'Archivio della *Fondation Jean Monnet pour l'Europe* di Losanna. Recapitata la versione definitiva al Presidente francese, questo la inoltrò al collega. Il 22 ottobre la risposta del premier inglese d'accordo col piano e lieto «to hear that Mr. Monnet was so satisfied with the discussion which he had with the Departments in London»¹⁰¹.

Come approfondiremo meglio tra poco, in linea con quanto fece durante la prima guerra mondiale, anche nella seconda Monnet fu ispiratore e *chairman* dell'unità di coordinamento logistico franco-britannica. Di nuovo, anche in quella circostanza egli lavorò

99 Lettera di Eduard Daladier ad Arthur Neville Chamberlain, 18 ottobre 1939. FJME, AME 2/3/1. Corsivo mio. 100FJME, AME 2/2/23 e 2/2/24.

101 Lettera di Arthur Neville Chamberlain a Eduard Daladier, 22 ottobre 1939. FJME, AME 2/3/2.

nel settore della gestione dei rifornimenti in un organo che andava a installarsi al di sopra di due Stati sovrani, reperendo parte delle loro prerogative di governo. La *governance* incorporata dal *board* comune dei trasporti si poneva dunque in “concorrenza” con quella propria agli esecutivi di Francia e Regno Unito, e ne svolse alcune funzioni chiave. Almeno fino a quando questo organismo durò. Dopo la caduta di Parigi e la successiva firma dell'armistizio da parte di Pétain (22 giugno 1940), egli inviò le sue dimissioni direttamente a Churchill, nel frattempo diventato Primo ministro:

«In view of the recent events in France – scrisse Monnet nella lettera dove rassegnava le dimissioni dall'incarico –, it is obvious that it is no longer possible for the Anglo-French Co-ordinating Committee and the Allied Organization, both here and in the USA, to remain in existence and I have therefore no alternative but to place my resignation in your hands [...].

I place my services at the disposal of the British Government in such capacity as they can be most useful»¹⁰²

Le dimissioni furono accettate con la richiesta a Monnet da parte di Churchill di «proceed to the United States of America and there continue, in association with the head of the British Purchasing Commission, those service in connection with supplies from North America»¹⁰³. Fu la fine della breve esperienza del comitato, che con la capitolazione di Parigi perdeva la sua stessa ragion d'essere.

Ma torniamo indietro per un attimo, cercando di capire la genesi di questo ruolo assunto da Monnet nel secondo conflitto mondiale. Come si ricorderà dallo scorso capitolo, alla fine della prima guerra mondiale il giovane di Cognac divenne segretario generale aggiunto della neonata Società delle Nazioni, l'istituzione che voleva in qualche modo essere la continuazione ideale (ma senza vincoli e senza cessioni reali di sovranità) dell'AMTC. Dopo pochi anni fece rientro a Cognac per il breve periodo necessario a risollevarne l'azienda di famiglia. Nel 1926 divenne un importante banchiere impegnato in grandi operazioni di prestito oneroso a Stati come la Polonia (1927) e la Romania (1928), o in liquidazioni di veri e propri imperi economici come quello dei fiammiferi dell'imprenditore svedese Ivar Kruger (1932). La prima metà degli anni Trenta la trascorse in Cina, collaborando con il governo e contribuendo a finanziare la costruzione di numerose infrastrutture, soprattutto linee

¹⁰²Lettera di Monnet a Winston Churchill, 2 luglio 1940. HAEU, JMDS-42.

¹⁰³Lettera di Winston Churchill a Monnet, 16 luglio 1940. HAEU, JMDS-42.

ferroviarie. L'impegno attorno alla realizzazione delle strade ferrate fu un tratto caratteristico che attraversa trasversalmente la sua biografia: un aspetto che rivela una costante ricerca di dominio sulle frizioni dello spazio terrestre per mezzo di queste linee continue che non sempre si curavano di «artificiose» divisioni politiche. Un aspetto, rappresentato in maniera diversa, che riflette una pervasiva “razionalità logistica” che è la cifra stessa che caratterizza tutta l'azione di Monnet. Nel febbraio del 1935 fondò con George Murnane e David Drummond la *Monnet, Murnane & Co.*, un gruppo di consulenza finanziaria che lo impegnò per qualche anno, anche se non in maniera totalizzante. A cena dallo stesso Murnane, nella sua casa di Long Island, giunse la notizia che Hitler aveva annunciato le cosiddette “leggi di Norimberga” (15 settembre 1935), che miravano alla “protezione del sangue e dell'onore tedesco” contro gli ebrei. Da allora, lentamente, tornò a occuparsi di cose pubbliche.

All'inizio del 1938 Monnet incontrò Daladier, allora ministro della Difesa. Da lungo tempo egli viveva lontano dal Paese natale, con il quale aveva perso parte dei legami diretti all'interno delle istituzioni nonostante il ruolo ricoperto nella Grande Guerra. Secondo il già citato Manderau, che iniziò a collaborare con lui proprio nel '38, appariva «un Américain qui défendait les intérêts de la France. Il avait perdu [...], tout contact avec la France»¹⁰⁴. Significativamente fu necessario l'intervento dell'ambasciatore statunitense a Parigi William Bullitt per organizzare l'incontro con Daladier¹⁰⁵. Oggetto dell'incontro (svoltosi nella stessa capitale transalpina) fu la grave situazione nella quale versava l'aeronautica francese¹⁰⁶. Soggetta a ripetuti tagli di budget negli anni precedenti, nel 1938 si ritrovava ad affrontare una situazione drammatica in termini di potenza militare. I suoi aerei erano pochi e tecnicamente obsoleti. Nell'eventualità sempre più concreta di un attacco da parte della Germania, i caccia Messerschmitt della Luftwaffe avrebbero prevedibilmente avuto vita facile nel predominare sullo spazio aereo difeso dall'aviazione francese.

Preoccupato di questo, in accordo con il ministro dell'Aeronautica Guy La Chambre, Daladier diede l'incarico a Monnet di prendere contatto con l'amministrazione Roosevelt per avviare informalmente un negoziato attorno all'acquisto di nuovi velivoli. La richiesta francese era di costruire nelle fabbriche statunitensi – quindi fuori dalla portata degli aerei tedeschi – diversi caccia e bombardieri ultimo modello. Accompagnato da Bullitt, Monnet si imbarcò immediatamente per gli Stati Uniti sul transatlantico *Europa*, e già nei primi giorni di

104Intervista citata, FJME.

105Cfr. F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., 65.

106Su questo vedi E. Du Réau, “Jean Monnet, le Comité de coordination économique franco-britannique e le projet d'Union franco-britannique: le moyens de vaincre le nazisme (septembre 1939-juin 1940)”, in G. Bossuat e A. Wilkens (a cura di), *Jean Monnet, l'Europe et les chemins de la paix: actes du colloque de Paris*, cit., pp. 78-80.

marzo 1938 avviò i contatti con Roosevelt. La sintonia tra il Presidente e il negoziatore europeo pare fu spontanea, e tuttavia gli accordi incontrarono numerose difficoltà sul loro cammino. Una quadruplice serie di fattori si interposero tra i due dialoganti. Anzitutto sopraggiunsero nodi di natura politico-normativa, perché gli Stati Uniti avevano varato una serie di “Atti di Neutralità” nella seconda metà degli anni Trenta, e il Congresso non era intenzionato a concedere deroghe. In secondo luogo difficoltà di natura in qualche modo storica, radicate su una prassi consolidata che vedeva gli USA, e lo stesso Roosevelt, intenzionati a mantenere la loro cementata posizione isolazionista. In terzo luogo, ostacoli di natura strategico-militari: lo Stato Maggiore americano si rifiutava di svelare le ultime tecnologie in campo d'aviazione a un altro esercito. Infine (e forse soprattutto), intervennero impedimenti economici. La Francia, infatti, doveva far fronte a una grave crisi di liquidità e per pagare la commessa avrebbe dovuto incidere sui conti pubblici superando la visione avversa dell'ultra-liberista ministro delle finanze Paul Reynaud¹⁰⁷: Monnet poteva contare sull'appoggio di Roosevelt in persona, ma lo scoglio più grande da superare rimaneva comunque la scarsa determinazione dell'esecutivo in patria.

La Conferenza di Monaco del 29 e 30 settembre 1938 fu una svolta in questo senso. Daladier «si convinse» della pericolosità di Hitler, ma soprattutto fu Reynaud a cambiare posizione. I soldi per l'affare vennero stanziati dal Comitato permanente di Difesa nazionale il 5 dicembre¹⁰⁸:

«You have indicated – si legge in una lettera congiunta di Daladier, La Chambre e Reyanud a Monnet – that, under certain special conditions, it would be possible to obtain delivery of about 1000 planes before the end of July 1939. The Government has decided to pass an order of approximately this amount [...]. The French Government has decided to send on mission in America Messer Hoppenot, Mazer and Colonel Jacquin [...] for choosing the material to be ordered. We would be obliged if you could kindly co-operate with them in their missions»¹⁰⁹.

Con una lettera datata 10 dicembre¹¹⁰ Monnet accettò l'incarico. Nel frattempo, sull'altra sponda dell'Atlantico anche Roosevelt riuscì a far votare questa iniziativa dal Congresso. La

107Per tutto ciò, cfr. E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., pp. 170-190.

108 E. Du Réau, “Jean Monnet, le Comité de coordination économique franco-britannique”, cit., p. 81.

109Lettera dalla Presidenza del Consiglio, Ministero dell'aeronautica e Ministero delle finanze a Monnet, senza data. FJME, AME 7/1/3 (verosimilmente la data è quella del 9 dicembre 1938).

110Lettera di Monnet alla Presidenza del Consiglio, 10 dicembre 1938, FJME, AME 7/1/4.

situazione era ormai in caduta libera. Il Senato statunitense si schierò infine col Presidente.

Dopo la missione volta all'acquisto degli aerei prodotti negli Stati Uniti, la collaborazione tra Monnet e il Governo francese si fece sempre più intensa. Quest'ultimo, per il tramite di Daladier che in pochi mesi aveva acquisito «totale confiance»¹¹¹ in lui, appoggiava la sua proposta di unità franco-britannica e, in senso lato, gli delegava la gran parte degli oneri logistici. In un memorandum del 27 settembre si legge:

«M. Daladier, Président du Conseil français, avait demandé par lettre du 20 septembre 1939 à Mr. Chamberlain de bien vouloir mettre M. Jean Monnet en rapport avec les divers services du Gouvernement britannique qui ont la charge d'assurer les importations essentielles»¹¹².

I colloqui tra Monnet e i ministri britannici alla testa di Rifornimenti e Commercio avvennero nei giorni immediatamente successivi. Il 1° ottobre Monnet scrisse a Edward Bridges, segretario del Gabinetto di Guerra inglese sintetizzando così la sua proposta:

«In the main, the ideas and organization I have discussed with you and the various British Ministries to whom you were good enough to introduce me, are nothing else then the very ideas and organization which finally, after three years of conflict, the Allies had to recognize as essential, and were successfully tested»¹¹³.

A seguito di alcuni aggiustamenti, si giunse finalmente alla redazione del piano il 12 ottobre 1939. Il “Meccanismo per il coordinamento dello sforzo bellico franco-britannico” (in inglese *Anglo-French Co-ordinating Committee – AFCOC*) che ne scaturì era anzitutto composto da due sezioni (i “Comitati Esecutivi Permanenti” e un “Comitato di coordinamento franco-britannico”), a cui se ne aggiungeva una terza in prospettiva (un “Consiglio supremo di guerra”). I nove “Comitati Esecutivi Permanenti” dovevano rispondere alla caratteristica «essenziale» di essere formati dai membri dei ministeri di entrambi i Paesi «that they should be given by their Ministers wide enough powers to permit prompt decisions by the Executive

111E. Du Réau, “Jean Monnet, le Comité de coordination économique franco-britannique”, cit., p. 83. Qui è riportata la lettera di Daladier a Chamberlain del 20 settembre che finisce proprio con queste parole: «M. Jean Monnet a ma totale confiance».

112Memorandum di Monnet a René Mayer, 27 settembre 1939, FJME, AME 2/2/2. Si ricorderà come Monnet parlasse spesso di lui in terza persona quando stilava note personali o il diario.

113Lettera di Monnet a Edward Bridges, 1 ottobre 1939, FJME, AME 2/2/5.

Committees»¹¹⁴. In sostanza, essi dovevano fungere da veri e propri ministeri in comune, con il potere di prendere decisioni senza necessariamente consultare nessun altro. Le funzioni erano dunque quelle di stabilire programmi di importazione congiunti di varie materie primarie per l'economia di guerra (cibi, metalli, carburante), di prevenire la competizione economico-commerciale tra i due Paesi, e di distribuire equamente le risorse. Una sezione specifica doveva occuparsi dello *shipping*, il cui ruolo era di «providing for the allocation of tonnage at the disposal of the Allies which is required for carrying out the agreed programs of imports of their Executive Committees»¹¹⁵. Il “Comitato di coordinamento franco-britannico” aveva invece l'incarico di coordinare i diversi comitati esecutivi, e di appianare eventuali controversie che potevano sorgere nei due Stati o all'estero.

La sanzione dell'accordo avvenne con le due missive citate all'inizio datate 18 ottobre 1939, la cui interpretazione appare davvero piuttosto evidente non soltanto se declinata in termini logistici, ma anche in termini di *governance*. I due governi, in pratica, accettarono l'intrusione di un organismo indipendente dal loro controllo politico, a cui delegavano il potere di decidere (in maniera coordinata ma non per questo meno autonoma) sulla gestione dei rifornimenti. Rispettivamente il 29 novembre e il 2 dicembre Chamberlain e Daladier scrissero a Monnet, con la richiesta formale di accettare l'incarico di *chairman*. Entrambi sottolinearono come il suo ruolo eccedesse gli interessi racchiusi dai confini nazionali, ma singolarmente fu proprio Daladier a rimarcarlo in modo più esplicito al suo concittadino:

«le Président du Comité de Coordination sera un fonctionnaire allié et que tout en n'étant en aucun sens un arbitre vous devrez employer tous vos efforts pour aplanir les divergences de vue et provoquer des décisions communes en vous plaçant à un point de vue allié et non à un point de vue national»¹¹⁶.

È interessante il commento che nelle memorie Monnet fa a questa lettera: «Se si sostituisse “comunitario” ad “alleato” – scrive – non si potrebbe dare definizione migliore del ruolo che sarà un giorno quello del presidente dell'Alta Autorità [della CECA], e non è certo soltanto un caso»¹¹⁷. No, non sembra un caso in effetti. Piuttosto sembra un'ulteriore testimonianza della continuità che attraversa l'azione di Monnet e l'utilizzo costante della gestione logistica quale porta d'ingresso alle questioni più propriamente politiche.

114“Machinery for co-ordination of Anglo-French Economic War effort”, 12 ottobre 1939, FJME, AME 2/2/19.

115*Ibid.*

116Lettera di Eduard Daladier a Monnet, 2 dicembre 1939, FJME, AME 2/8/15.

117J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 118.

Nei primi mesi di guerra in qualità di presidente dell'AFCOC, Monnet si impegnò anzitutto per commissionare l'acquisto da parte alleata di diecimila aerei da prodursi nelle fabbriche americane. Lungaggini e impedimenti non mancarono, ma sebbene nel momento dell'attacco alla Francia (maggio 1940) non fossero che qualche centinaio i nuovi velivoli già presenti a difesa del Paese, «durante la battaglia di Londra – ebbe a scrivere in seguito – ne fu utilizzato un numero maggiore, che contribuì a rovesciare le sorti della guerra sul fronte occidentale»¹¹⁸. Allo stesso modo degli aerei, Monnet riteneva che la produzione generale di armamenti dovesse essere gestita in modo ancora più intimo tra i due Paesi: «i meccanismi di coordinamento e di cooperazione più stretta che mettevamo in opera erano troppo lenti»¹¹⁹. Serviva unità che fosse al contempo logistica e politica. O forse potremmo dire, nel tentativo di interpretare un *modus operandi* di cui a questo punto del lavoro conosciamo sufficienti sfaccettature, Monnet insisteva per un'unità logistica *quindi* politica.

In una lettera a Churchill del 20 maggio (dunque dopo che i tedeschi erano penetrati in suolo francese¹²⁰) Monnet cercò di persuadere il Premier inglese in tal senso: «we have so far concentrated our main efforts upon airplanes [...]. I wish to argue that we should try to make similar arrangements on the largest possible scale for the types of munitions and armaments which are most essential for the continuation of war»¹²¹. Aerei, armamenti, munizioni, ma non solo. A ridosso della caduta di Parigi, scrisse in una nota la sola via di salvezza ritenuta secondo lui praticabile:

«To defeat this purpose it is clear that the full resources of both countries must be used together, and as one force, against the attack on which the Germans concentrate their own strength [...].

It will be necessary to organize the production and supply of the two countries, and their purchases from America, in such a way as to make the full resources available to be used in common and interchanged»¹²².

Erano giorni convulsi quelli in cui Monnet redasse questo appunto. Gli eventi si rincorrevano. E tuttavia egli non perdeva di vista l'asse portante della sua razionalità. Solo uno spazio che

118Ivi, p. 124.

119Ivi, cit., p. 13.

120L'operazione "Colpo di falce" fu avviata infatti il 10 maggio. Dopo che il 3 aprile la Germania di Hitler invase la Norvegia, il 10 maggio l'esercito tedesco attaccò il Benelux. La *blitzkrieg* e il supporto della Luftwaffe fecero velocemente volgere le sorti della battaglia verso i tedeschi. Di lì, il 14 maggio ci fu lo sfondamento del fronte di Sedan.

121Lettera di Monnet a Winston Churchill, 20 maggio 1940, FJME, AME 4/9/1.

122Nota personale di Monnet, 4 giugno 1940, FJME, AME 4/9/2.

sovrascrivesse le ataviche divisioni politiche che intercorrevano tra Francia e Regno Unito avrebbe consentito la nascita di una forza d'urto militare, politica e logistica che potesse permettersi di contrastare quella tedesca.

I suoi propositi però non si realizzarono. Il 14 giugno Parigi venne occupata dalle truppe naziste. Ormai non c'era più nulla da utilizzare in “comune”. La Francia era caduta e contro Hitler sul fronte Occidentale rimaneva soltanto il Regno Unito. Dopo una serie di incontri tenuti a Londra tra membri dell'esecutivo inglese e importanti rappresentanti francesi (tra cui De Gaulle, nominato dieci giorni prima sottosegretario alla difesa nazionale dal governo Raynaud), si tentò la strada di una soluzione disperata: una dichiarazione ufficiale di Unione Franco-Britannica. Fu Churchill stesso a comunicarlo a un incredulo Raynaud: «he could not believe his ears – scrive Duchêne – and had to be reassured by Churchill in person»¹²³. La nota fu scritta lo stesso 16 giugno da De Gaulle, Monnet, Pleven, il maggiore Desmond Morton e da Robert Vansittart, a capo dell'ufficio esteri inglese. Dal breve stralcio riportato qui sotto, si può vedere quanto il tentativo avesse un che di velleitario, seppur sorretto da scelte coraggiose compiute in un momento davvero critico:

«At the most fateful moment in the history of the modern world [...] the two Governments declare that France and Great Britain shall no longer be two nations but one.

This unity, this union, will concentrate the whole of its strength against the concentrated strength of the enemy, no matter where the battle may be»¹²⁴.

Su questa prospettiva il governo francese si divise in seno al Consiglio dei Ministri. Dopo ore di disperata trattativa, Raynaud non ebbe la forza di far passare la mozione a favore dell'Unione, e prevalse quella a sostegno dell'armistizio. Si dimise il giorno stesso e venne sostituito dal maresciallo Pétain che firmò la resa con Hitler il 22 giugno 1940.

L'estremo tentativo non diede dunque alcun frutto. De Gaulle che, come fa notare Roussel, aveva sottoscritto il documento d'Unione senza in realtà sostenerlo¹²⁵ (e allo steso

123F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., 78.

124Dichiarazione d'Unione, 16 giugno 1940, FJME, AME 8/2/7.

125Cfr. E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 237. In seguito De Gaulle si pentì di aver avallato questo estremo tentativo proposto da Monnet. Come riporta Roussel: «L'Inspirateur, dira-t-il [De Gaulle] en 1953, croyait que l'on pouvait intégrer le roi George VI avec le président Lebrun, la Chambre des Lords avec le Sénat, la Home Guard avec la Garde républicaine» (p. 241). La citazione riporta un articolo pubblicato su *Le Monde* il 19 marzo 1979 solo tre mesi prime delle prime elezioni per la nomina del primo Parlamento Europeo avvenute tra il 7 e il 10 giugno di quell'anno. L'articolo di *Le Monde* è consultabile qui: http://www.lemonde.fr/archives/article/1953/11/13/la-declaration-du-general-de-gaulle_1964069_1819218.html?xtmc=l_inspirateur_croyait&xtr=51.

modo la pensava Churchill), cambiò allora strategia. Preparò un secondo appello (dopo quello più conosciuto del 18 giugno letto alla BBC, di cui si è già parlato) da rendere noto il 23, che conteneva la volontà di creare al di fuori della Francia ormai caduta un Comitato Nazionale sotto l'egida del Regno Unito e presieduto da lui stesso. Ai suoi comandi avrebbero risposto tutti i soldati di terra, d'acqua e d'aria presenti in Europa o nelle colonie¹²⁶, e sarebbe stata l'unica autorità francese riconosciuta dal governo di Churchill. Monnet non era d'accordo con la soluzione gaullista ritenuta, in primo luogo, troppo «solenne» e perentoria in un momento in cui la situazione rimaneva ancora «estremamente fluida»; in secondo luogo, era considerata il mero frutto di un'ambizione personalistica. Caduta l'ipotesi “Unione”, piuttosto, egli sperava in una dipartita di gran parte dei membri del Governo francese da Bordeaux all'Algeria, da dove avrebbero dovuto continuare a coordinare la resistenza ai nazisti. Purtroppo per Monnet, nonostante la sua visita diretta a Bordeaux per tentare di convincere il maresciallo, anche quest'ultima ipotesi fu del tutto ignorata da Pétain.

A seguito di queste vicende Monnet rassegnò a Churchill le sue dimissioni da *chairman* dell' AFCOC, richiamate all'inizio di questa sezione. L'8 agosto partì con la famiglia verso Washington, dove avrebbe continuato a svolgere un ruolo simile al precedente nella neonata British Supply Commission (BPC)¹²⁷ che sostituì il decaduto comitato di coordinamento. Un'efficace *supply chain* tra Regno Unito e USA fu uno dei cardini che veicolò le sorti del conflitto in favore degli alleati. Questo legame diede origine a una catena politica, economica, finanziaria e logistica che peraltro si sviluppò fortemente anche nel periodo successivo al conflitto, e che diede vita a una dorsale portante del *supply chain capitalism* sviluppato negli anni a venire. Con questo non si intende certo affermare che i meccanismi di funzionamento dell'economia-mondo del secondo dopoguerra trovino lì la loro origine. Non si intende, detta altrimenti, proporre una consequenzialità diretta, né tantomeno additare un parallelismo. Quanto si avanza è una semplice assonanza funzionale tra i due *modus operandi* in cui soggetti specifici hanno reso possibile «for commodity processes to span the globe»¹²⁸, per dirla con Anna Tsing. All'interno di uno di questi soggetti lavorò a lungo Monnet che fu dunque costantemente inserito negli organi preposti alla gestione della mobilità delle merci e delle risorse.

Roussel riporta anche uno stralcio dell'intervista di Henri Amouroux a De Gaulle (inserita in H. Amouroux, *Le 18 juin 1940*, Parigi, Fayard, 1964) dove il generale dichiarò: «C'était un prétexte pour donner à Raynaud la possibilité de gagner du temps, peut-être de partir pour l'Afrique du Nord. C'était un mythe inventé, comme d'autres mythes, par Jean Monnet» (*Ibid.*).

126O almeno queste erano le sue intenzioni, che non facevano però i conti col governo formale che si sarebbe istituito a Vichy che si insediò il 10 luglio 1940.

127Cfr. F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., 83.

128A. Tsing, “Supply chain and the Human Conditions”, cit., pp. 148-149.

Benché non formalmente inquadrato in organi direttamente riferibili al governo americano, nella capitale statunitense il francese assunse un ruolo consultivo, di pressione e di coordinamento che influenzava spesso la stessa amministrazione Roosevelt. Forte dell'esperienza acquisita e della conoscenza ravvicinata dell'imponente macchina da guerra tedesca, Monnet divenne consigliere superando le retrosie iniziali di cui facevano mostra anche gli organismi inglesi. Questi ultimi, del resto, avevano imparato a vedere soltanto in De Gaulle l'incarnazione della Francia resistente, e guardavano con sospetto a un uomo che sapevano essere contrario alle opinioni del generale. La rete di contatti che si era creato negli anni precedenti, però, garanti per lui e così poté entrare a pieno nei gangli dell'organizzazione sia inglese sia statunitense.

Difficile dare conto di tutta la serie di personalità con cui ebbe a che fare nei quasi tre anni che trascorse a Washington. Certamente intensificò i rapporti diretti con Churchill, Roosevelt, e la loro folta schiera di collaboratori. Grazie alla sua opera di persuasione, alla sua competenza, alla costellazione di conoscenze ai vertici riuscì spesso a convincere con le sue proposte chi aveva in mano le redini del comando. Di nuovo, uno strumento di persuasione che egli utilizzò ruota ancora attorno al mondo della logistica e risponde ai cosiddetti *balance sheet*: modelli di traduzione della realtà in cifre che diventano cruciali nella pianificazione e nella creazione di un ordine economico e commerciale. È significativo come egli stesso riveli le coordinate per leggere l'intero arco della sua azione attraverso il suo rapporto proprio con i “fogli di bilancio”:

«questi *balance sheet* sono le pietre miliari della mia attività: nel 1916 vi ho letto la situazione delle flotte, nel 1940 quella degli aerei; vi leggerò, nel 1942, il bilancio delle forze comparate dell'Asse e degli Alleati, nel 1945 quello dell'economia francese, e quello dei Sei nel 1950. Da qui la creazione di organismi dotati del potere di decidere nell'interesse di tutti dell'appropriazione delle risorse, che cessavano di essere nazionali per divenire comuni. Questi organismi andavano contro le regole e le abitudini delle Amministrazioni, ma [...] non esistevano altre soluzioni»¹²⁹.

Su questo punto vale la pena di insistere perché rivela una modalità di azione caratteristica di Monnet, ma che potrebbe essere facilmente applicata a un qualsiasi altro amministratore aziendale o a un responsabile logistico. I *balance sheet* rappresentavano per

129J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., pp. 116-117.

lui una chiave di interpretazione necessaria per raggiungere una «visione d'insieme». Soltanto sulla base di questa lettura veniva decisa la strategia d'azione, perché rivelavano una fotografia «stable, comparable [and] combinable»¹³⁰. Secondo quanto scrivono Walters e Haahr, allora, i “fogli di bilancio” erano al contempo «a technique, a working method, and a political ethos», e fornivano in «hard statistical terms the bigger picture or overall view»¹³¹. Un'analisi generale dunque, che i singoli reparti (e più tardi i singoli Stati, quando si parlerà di Alta Autorità) non erano in grado di visualizzare, e che giustificava una strategia di governo. In quei documenti, in altri termini, era inserita “la realtà” (intesa come l'unica su cui agire), e da essi veniva distillata l'azione da compiersi. Il primo passo nel “metodo Monnet” intendeva dunque tradurre una situazione in cifre per poi di lì costruire le modalità d'intervento. In pratica, egli non contemplava determinanti “intraducibili”. Con una forzatura consapevole ma affatto stonata sembra di poter anche qui scorgere delle similitudini col mondo logistico. Come abbiamo visto nella prima sezione di questo capitolo, la logistica fin dalle origini si pone l'obiettivo di incidere sulle “determinanti intraducibili” che coinvolge, prime fra tutte le soggettività. Anche nel presente globale l'obiettivo delle compagnie logistiche è quello di tradurre in cifre ad esempio il lavoro soggettivo, applicando strumentazioni meccaniche quali contapassi o dispositivi satellitari. L'idea è quella di produrre una realtà totalmente controllabile e programmabile: «le contingenze – scrive Ned Rossiter – sono l'incubo della logistica¹³²». In termini più ampi, James Scott rivela in questa modalità di intervento un tratto caratteristico delle figure dell'high modernism tra le quali – come abbiamo visto – egli inserisce anche Monnet. «State simplification [...] for grasping a large and complex reality» e una «full legibility of a society»¹³³, osserva Scott, sono modalità che permettono agli Stati di trasformare «population, space, and nature under their jurisdiction into the closed system that offer no surprises and that can best be observed and controlled»¹³⁴. Modalità, insomma, non dissimili da quelle che guidano oggi le compagnie logistiche.

Anche nella nuova parentesi americana, pertanto, Monnet applicò questo modo di lavorare, impegnato com'era nella catena dedicata alla produzione industriale e al coordinamento degli approvvigionamenti tra Stati Uniti e Gran Bretagna. Assieme ad altri, fece pressioni affinché «la nostra idea di una *over all production*»¹³⁵ fosse accolta dagli apparati statunitensi. Divenne presto il «main adviser» di Lord Beaverbrook – il *Supply*

130W. Walters, J.H. Haahr, *Governing Europe*, cit., p. 32.

131Ibid.

132N. Rossiter, “The logistical city: Software, infrastructure, labor”, *Transit Labour* 4, 2012, pp. 25 – 27.

133J. Scott, *Seeing like a State*, cit., p. 77.

134Ivi, p. 84.

135J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 147. In inglese nel testo.

Minister inglese – quando questi si trovava nella capitale americana¹³⁶ offrendo un indispensabile supporto e mettendo a disposizione tutta la sua competenza di gestione dei collegamenti atlantici sviluppata quando gli U-boat tedeschi (nel 1917) compivano attacchi indiscriminati alle navi cargo alleate. Non solo: contribuì poi a fornire a Roosevelt i numeri “drammatici” che portarono al *Lend-Lease Act* e collaborò, infine, nella redazione del discorso che annunciava il *Victory Program* del 6 gennaio 1942¹³⁷. In sintesi, negli USA, fu coinvolto in una gran quantità di interventi che gli permisero di affinare le sue capacità gestionali, organizzative e di stoccaggio.

Dopo il primo sbarco americano in Africa l'8 novembre 1942, Monnet si trasferì ad Algeri dove arrivò il 27 febbraio dell'anno successivo. Era un momento cruciale della guerra, l'inizio della controffensiva statunitense nonché della rinascita francese: «presence there – scrive Duchêne – made Monnet a founder member of the postwar leadership in Paris»¹³⁸. Fu il principale consigliere di Roosevelt Harry Hopkins a comunicargli i termini della sua missione. Due gli obiettivi: da un lato, avrebbe dovuto consigliare politicamente il generale Henri Giraud (nominato capo delle forze armate della *Francia Libera*), visto che quest'ultimo era considerato da Roosevelt stesso una “schiappa” («dud»¹³⁹) in termini amministrativi; dall'altro – come scrive Monnet –, fu assegnato nuovamente alla gestione logistica dei rifornimenti e alla «questione dell'equipaggiamento delle truppe francesi»¹⁴⁰.

Una settimana dopo il suo arrivo ad Algeri scrisse a Hopkins un primo resoconto:

«I have seen General Giraud every day for several hours [...].

I have first concentrated in getting his mind attuned of the question of supplies – shipping – making him understand how the equipment of the French troops is related to the equipment of the other Allied armies and how the shipping is related to such problem as the imports in Great Britain [...].

Then I am preparing a general statement that [...] intended to lay the principles on which the French situation should develop. [...] Thus, we draw two conclusion – one, that the laws and decrees passed by Vichy since the beginning are null and void [...] – two, that the functions of the administration in North Africa are the

136Cfr. F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., p. 91.

137Cfr. J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., pp. 141-166; F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., pp. 83-97; E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., pp. 251-279. Su questo vedi anche John Gillingham, “Jean Monnet et le 'Victory Program' américain”, in G. Bossuat e A. Wilkens (a cura di), *Jean Monnet, l'Europe et les chemins de la paix: actes du colloque de Paris*, cit., pp. 97-109.

138F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., p. 93.

139Ivi, p. 105.

140J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 174.

functions of an administrative trustee of certain French interests abroad and in no sense others of a political authority»¹⁴¹.

Seguendo queste stesse linee guida, redigette il discorso che Giraud lesse il 14 marzo, dove, tra le altre cose, venivano annullate le leggi razziali e dichiarato «illegale» il governo di Vichy¹⁴². La Francia post-bellica stava rinascendo dal nord Africa.

Ad Algeri Monnet si trovò nuovamente a stretto contatto anche con de Gaulle. Tra i due (ma, da una prospettiva più ampia, tra il generale e il nuovo comitato resistente *Francia Libera* che faceva capo a Giraud) il rapporto era tutt'altro che idilliaco e si reggeva sulla necessità delle circostanze. In alcune lettere private indirizzate a membri dell'amministrazione americana, Monnet lo accusava finanche di essere «synonyme d'action arbitraire avec tous les risques de fascisme» o peggio di «hitlerisme»¹⁴³. E del resto, de Gaulle non aveva certo un'opinione molto più positiva de *l'inspireateur* (così il generale definì caustico Monnet nel corso degli anni Cinquanta). Furono soltanto le eccezionali contingenze che li portarono a sedere entrambi nel *Comite Francais de la Liberation National* (CFLN)¹⁴⁴. Nato ufficialmente il 3 giugno, il CFLN era la fusione delle due anime resistenti: *Francia Libera* – cioè Giraud – e il *Comitato Nazionale Francese* – cioè de Gaulle. Guidato da una sostanziale diarchia formata dai due generali, esso divenne in pratica l'esecutivo provvisorio francese di cui faceva parte lo stesso Monnet¹⁴⁵.

Durante i primi mesi di vita del CFLN, egli continuò a occuparsi sostanzialmente di logistica. Il suo impegno principale consisteva nell'«accelerare il ritmo delle spedizioni» dagli Stati Uniti, il cui primo arrivo massiccio, invero, era già in fase di distribuzione:

141 Lettera di Monnet a Harry Hopkins, 8 marzo 1943, FJME, AME 29/2/1.

142 Il discorso è presente a Losanna, FJME, AME 27/1/3bis. Alcuni passaggi: «Depuis juin 1940 la vraie France est muette [...]. Le peuple de France n'a pas reconnu l'armistice. Il lutte. Notre devoir est d'aller le rejoindre. L'Armée française de la victoire, avec ses Alliés, se joindra au peuple de France et à nos camarades récemment désarmés, pour libérer la France [...]. Afin de préserver dès l'origine ses libertés fondamentales, le Peuple de France formera alors son Gouvernement provisoire [...]. Les lois de discrimination raciales, imposées à la France par les nazis, n'existent plus [...]. Nous préserverons intacts ces territoires où la France a apporté la civilisation [sic] [...]. Pour nous, nous ne pouvons que les servir, aider de toute notre force et notre sang à la libération de la France».

143 Queste parole le scrive Monnet in un'altra lettera a Hopkins citata da Roussel pp. 336-340. In realtà i rapporti poi miglioreranno, ma rimarrà un'incompatibilità di fondo che accompagnerà tutta la loro vita.

144 «Ordonnance du 3 Juin 1943 portant institution du Comité Français de la Libération National», FJME, AME 30/1/12.

145 «La mattina seguente 1° giugno, alle nove – scrive Monnet nelle memorie –, si terrà la prima seduta costitutiva del Comitato esecutivo, al lice Fromentin. Vi si incontrano i due co-presidenti, ciascuno con i membri che ha scelto. De Gaulle arriva con Philipp e Massigli. Giraud è accompagnato dal generale Georges e da me. La presenza di Cotroux, desiderata dai due partiti, è ben accetta. Siamo in sette attorno al tavolo. Non c'è dubbio che, per alcuni, noi costituiamo il primo Consiglio del nuovo Governo legittimo della Francia» (p. 182). La composizione del consiglio è confermata dal verbale dell'assemblea tradotta in forma di dichiarazione ufficiale il 4 giugno: FJME, AME 30/1/16.

«quattrocentocinquantamila tonnellate di materiale [militare] oltre a un notevole approvvigionamento civile»¹⁴⁶. La resistenza dall'Africa proseguiva allora con efficacia, ma ciononostante non si placavano le tensioni interne al comitato. La volontà di de Gaulle di acquisire il potere assoluto nella previsione poi di governare la Francia liberata, emergevano con evidenza sempre maggior e portarono il 30 luglio 1943 alle dimissioni di Giraud¹⁴⁷. Persuaso che con la dipartita del generale – di cui era stato consigliere – il suo ruolo ad Algeri volgesse al termine Monnet si preparò al rientro negli Stati Uniti.

Gli ultimi mesi in Africa li spese a promuovere discussioni attorno all'organizzazione dell'Europa nel dopo-guerra. Il 5 agosto 1943 redigette una nota dove chiariva quali fossero i suoi obiettivi e le sue speranze future. Tredici fitte pagine che rappresentano, seppur in fase ancora embrionale, quella che per lui sarebbe dovuta essere l'organizzazione post-bellica del Vecchio Continente. Parafrasando e sintetizzando molto, questi i principali contenuti del documento:

Nel momento in cui sarà ristabilita la pace – si legge nella nota – la soluzione per il suo mantenimento sarà necessariamente figlia di un'organizzazione con «une forme internationale» europea; in caso contrario, la pace sarà nuovamente una «paix négative» come nel 1918. «Si les Etats – continuava – se reconstituent sur une base de souveraineté national avec ce que cela entraine de politique de prestige et de protection économique», la pace duratura sarà qualcosa di inarrivabile. I Paesi europei avrebbero dovuto pertanto realizzare «des marchés plus large» e, in ultima analisi, «leur prospérité et les développements sociaux indispensable sont impossibles, à moins que les Etats d'Europe se forment en une Fédération ou une “entité européenne” qui en fasse une unité économique commune»¹⁴⁸.

Nei mesi successivi non mancò di rendere partecipi di questa prospettiva ideale e politica le varie personalità con cui condivideva l'impegno nel CFLN, tra le quali lo stesso de Gaulle¹⁴⁹. A tutti sottoponeva gli stessi argomenti, declinati in modi diversi ma con un incipit costante:

146J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 188.

147Cfr. E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 376.

148Nota di Monnet, 5 agosto 1943, FJME, AME 33/1/4.

149FJME, AME 33/1/8. Il generale, al contrario di Monnet, pensava sarebbe stato opportuno creare un'unione dell'Europa dell'Ovest, escludendo la Germania «Un semblable unité économique pourrait comprendre: la France, la Belgique, la Luxembourg, la Hollande, peut-être la Rhénanie, peut-être l'Italie, l'Espagne et la Suisse».

«1 - Je considère comme admise l'idée de faire de l'Europe – ou d'une certaine partie de l'Europe –, immédiatement après la libération, une unité économique. Il en découle que, pendant les semaines qui suivront le départ des armées d'occupation, aucune mesure ne doit être prise qui rétablisse le nationalisme économique antérieur, ou crée à nouveau des conflits d'intérêt entre chaque pays»¹⁵⁰.

Nell'esercizio a un tempo retorico e programmatico di immaginare “l'Europa del futuro”, Monnet non si limitava a delinearne l'aspetto economico, ma era indubbiamente questo quello che dipingeva con i tratti più nitidi. Dopo lunghi anni spesi al lavoro per rendere efficiente la produzione delle merci e la loro mobilità in tempo di guerra, l'*inspirateur* riteneva allora necessario nella nuova Europa creare un “ordine” che trascendesse i confini della sovranità degli Stati-nazione precostituiti. Un'ordine logistico potremmo definirlo. Uno spazio non strutturato sulle dinamiche perimetrali che avevano definito quell'area fino a quel momento, ma piuttosto organizzato su assi ferrati e dorsali infrastrutturali che ne avrebbero in qualche modo “aggiornato” l'essenza.

Erano idee queste che in realtà appartenevano da tempo a Monnet. Secondo uno degli artefici politici della CEE come il belga Paul Henri Spaak, già nel 1941 il francese aveva in testa cosa si sarebbe dovuto creare in Europa alla fine del conflitto:

«J'ai rencontré Jean Monnet pour la première fois à Washington en 1941 – scrive Spaak – [...]. Nous parlâmes de l'après-guerre, de la façon dont il faudrait assurer la paix et l'avenir de l'Europe. Il m'exposa la philosophie et les grandes lignes de ce qui devait être un jour le plan Schuman [...]. Il exposait son idéal européen avec une merveilleuse clarté. Sans se lasser jamais, il reprenait sa démonstration»¹⁵¹.

Insomma, da tempo Monnet parlava di federazione, ne definiva già alcuni aspetti essenziali, ma non sfuggiva mai dall'aver economia e mercato come principale campo di pensiero e d'azione. Un attento storico, fervido seppur critico europeista come Beniamino (Bino) Olivi, lo ricorda in uno dei suoi scritti: «Il metodo di Jean Monnet è l'applicazione rigorosa a un

150FJME, AME 33/2/11, 20 agosto 1943.

151Cfr. P-H. Spaak, *Combats inachevés – De l'espoir aux déceptions*, Parigi, Fayard, 1969, pp. 38-39.

problema e a un'occasione chiaramente definiti di questa fondamentale persuasione: l'Europa si farà modificando le condizioni economiche che determinano il comportamento umano»¹⁵².

Nonostante venga spesso posta l'enfasi sia da lui medesimo, sia dai suoi biografi, sulla sua costante ricerca di agire per «unire gli uomini» portandoli a «vedere il loro interesse comune»¹⁵³, alla luce delle sue attività svolte nei primi sessant'anni di vita non emerge un'azione eminentemente in questa direzione. A meno che, beninteso, con la formula «unire gli uomini» non si intenda esclusivamente porli in risonanza con il mercato, uniti nel destino comune definito da un *balance sheet*. Detta altrimenti, quanto sembra evidente a partire dalle azioni e dai pensieri di Monnet è una volontà, trasversale alla sua lunga prima parte di vita, di fare dell'Europa uno spazio liscio per la produzione, circolazione e distribuzione delle merci, senza impedimenti di carattere naturale, o frizioni burocratico-normative. Insomma, al netto di categorie come quelle di funzionalismo o federalismo, la formula che forse definisce al meglio i piani che Monnet aveva per il Vecchio Continente è quella che lo identifica come un primordiale “spazio logistico”

A proposito di logistica, anche quando lasciò Algeri per tornare a Washington il 15 novembre 1943 egli continuava a ragionare entro quei termini. I punti cardine della sua missione li scrisse in una nota del 16 ottobre:

- «1- question d'importation en A.[firque] N.[ord].
- 2- supplément pour colonies françaises
- 3- réorganisation du NAEB
- 4- Land-Lease General
- 5- Land-Lease Canada
- 6- Accord général Relief
- 7- Organisation Relief
- 8- Programme Relief
- 9- Administration au débarquement en France
- 10- Question du contrôle de notre tonnage
- 11- Reconstruction économique Europe»¹⁵⁴.

A Washington si dedicò dunque «interamente ai compiti più immediati, cioè all'attuazione dei

152B. Olivi, *L'Europa difficile. Storia politica dell'integrazione europea 1948 – 1998*, Bologna, il Mulino, 1998, p. 37.

153J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 200.

154FJME, AME 35/2/3.

programmi di approvvigionamento della Francia», che si rivelavano però rallentati «a causa dell'insufficienza dei trasporti»¹⁵⁵.

Dopo la liberazione di Parigi, a fine settembre 1944 fece visita alla sua città natale dove si rese conto dello stato di «logoramento e distruzione del patrimonio francese»¹⁵⁶. Di ritorno negli Stati Uniti si impegnò allora in maniera ancora più assidua nella ricerca e nell'organizzazione delle risorse vitali per la Francia e la sua ricostruzione. Ben presto tuttavia realizzò nuovamente che «il problema ora non era più quello di trovare l'approvvigionamento, ma di trasportarlo»¹⁵⁷. La soluzione era una soltanto: trovare le risorse sul continente. Nell'agosto del 1945 de Gaulle fu invitato nella capitale statunitense dal nuovo Presidente Henry Truman e Monnet lo incontrò più volte per parlare «dell'avvenire della Francia» e del problema delle risorse. Conscio delle difficoltà economiche del suo Paese, il Presidente del governo provvisorio della Repubblica lo incaricò di «proporre un piano». Pochi mesi dopo, l'*inspireur* inviò al generale la sua “Proposta riguardo al piano di modernizzazione e di rinnovo delle attrezzature” della Repubblica francese.

3.4) 9 MAGGIO 1950: LA CONCLUSIONE DI UN LUNGO PERCORSO

«The methods of the French Planning Commissariat were readily adaptable both to European problems and to the European involved [...]. Now, the same process began again – a small group, using the experience of those best qualified and most directly concerned with the field it was exploring. That was how we had drawn up the Modernization Plan for France [...]. Now we had to work out a new method, transposing into the organization of Europe the principle underlying the Modernization Commissions, and running a complex entity with a small team very precisely aware of what existed and what was needed in every field»¹⁵⁸.

Sono parole di Jean Monnet tratte dall'edizione inglese dell'autobiografia. Quanto si legge, assente nella traduzione italiana del testo, svela l'importanza degli anni immediatamente successivi al termine della seconda guerra mondiale nell'ottica di affinare un'efficace prassi d'azione che permettesse a Monnet di stimolare la nascita di uno spazio logistico europeo.

155J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 202.

156Ibid. Oltre a questo, si rese anche conto che la sua famiglia aveva bruciato molto documenti riferiti soprattutto agli anni Trenta per timore che li compromettessero di fronte ai tedeschi. Cfr. Duchêne, p. 59.

157Ivi, cit., p. 204.

158J. Monnet, *Memoirs*, London, Collins, 1978, p. 329.

Analizzare il metodo di lavoro in quella frazione di tempo diventa allora cruciale per capire come verrà sviluppato il progetto CECA e, al contempo, come si articolerà l'impegno di Monnet alla testa dell'Alta Autorità. Gli anni trascorsi nella pianificazione della logistica degli approvvigionamenti durante le due guerre, il periodo dell'*interbellum* impiegato nel settore bancario, il finanziamento (in particolare) delle infrastrutture, e, ancora più indietro, i suoi viaggi da commerciante di cognac (specie quelli in Canada), fornirono a Monnet la sostanza al suo progetto. Il momento successivo al secondo conflitto, con l'impegno per la "modernizzazione" della Francia, gli fornì invece le basi per sviluppare la sua arte di governo. In quest'ultima parte del capitolo vedremo nel dettaglio come l'*inspireur* lavorò durante questo frangente, e sottolineeremo vari aspetti di metodo che saranno poi applicati quando divenne il primo Presidente dell'Alta Autorità. Sarà dunque questa una sezione che si discosterà in parte da un'attenzione sostanziale alla logistica e si concentrerà piuttosto sulle modalità della messa in opera dello spazio logistico continentale. Abbiamo visto, con Grappi come si possa sostenere che la «logistica "fa" politica». Vediamo ora di capire in che modo è stata applicata questa formula dal francese.

Monnet rientrò da Washington a Parigi nel novembre del 1945. Affittò «a couple of rooms» presso l'hotel Bristol e incominciò a lavorare a una bozza del piano concordato con De Gaulle: «li – ricorda – con [Robert] Marjolin, [Etienne] Hirsch e [Félix] Gaillard, ricercammo i mezzi con cui avremmo potuto trasformare la Francia in un Paese moderno»¹⁵⁹. Come da consuetudine spese il primo periodo a stilare un *balance sheet* riferito alla situazione dell'economia interna. Oltre, banalmente, a risultare quanto il Paese fosse «gravemente indebolito» dalla guerra, la situazione che più lo scuoteva era quella che emergeva dai dati del periodo appena precedente al conflitto. «Nel 1938 – scrive – il lavoratore francese produceva tre volte meno di quello americano [...]. Un contadino francese nutriva cinque consumatori, quello americano quindici [...]; in Francia c'era una trattore ogni duecento agricoltori, mentre negli Stati Uniti uno ogni quarantatré»¹⁶⁰.

Un'analisi siffatta lo condusse a elaborare una strategia di lavoro ampia e trasversale, che non si occupasse di un settore specifico, ma che guardasse all'insieme del comparto economico statale. Anzitutto, ciò che definì necessario fu creare un gruppo di lavoro che coinvolgesse tutto il «popolo francese». Come ha fatto notare Paul Miller, «the "people" for Monnet was not a metaphysical entity but designated groups such as trade unions, industrialists, the administration, indeed all groups who were to be an integral part of a project

159J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 206.

160Ivi, p. 213.

of modernization»¹⁶¹. In effetti, la «Proposta riguardo al piano di modernizzazione e di rinnovo delle attrezzature» spedita a De Gaulle il 5 dicembre 1945¹⁶² evidenziava esplicitamente questo punto: «è indispensabile che tutti gli elementi vitali della nazione partecipino alla sua elaborazione»¹⁶³.

Con il via libera al “Piano” decretata dal Consiglio dei Ministri il 3 gennaio successivo, nacque il *Commissariat Général du Plan* (distaccato e indipendente dal ministero dalle Finanze). La prima cosa che impegnò Monnet (alla testa del *Commissariat*) fu proprio quella di creare il *Conseil* nei termini che si era prefissato. Vennero infine designati diciotto membri a capo di altrettante commissioni composte da un numero ristretto di persone. Della squadra facevano parte cinque industriali, cinque sindacalisti, quattro rappresentanti degli agricoltori, due dei territori d'oltre mare. Infine, Juliot-Curie («au titre de la recherche scientifique») e Georges Boris («en tant qu'expert»¹⁶⁴). La sede che venne scelta era «un piccolo palazzo in rue de Martignac [...]. Le sale di rappresentanza al primo piano avrebbero accolto le Commissioni, mentre i miei collaboratori ed io stesso – scrive – ci saremmo sistemati di sopra, nelle stanze d'abitazione in stile barocco, con corridoi e scale irrazionali [...]. [Uno] scomodo alloggio all'ombra di Sainte-Clotilde»¹⁶⁵.

Dalla struttura del Consiglio emergono due tratti essenziali del “metodo Monnet”. In primo luogo, è da sottolineare l'attenzione rivolta verso un particolare *modus operandi* che lo caratterizzerà anche in futuro. Ciò è stato da più parti identificato con il termine *concertazione*¹⁶⁶. Nel corso della ricerca è emerso come il francese sia inserito da James Scott nella *hall of fame* dell'high modernism, di cui uno dei tratti caratteristici è quello di utilizzare un metodo «autoritario» e «coercitivo», «to bring these high-modernist designs into being»¹⁶⁷. Il metodo concertativo, al contrario, appare l'esatto opposto del centralismo o del dirigismo di cui parla Scott. Obiettivo della *concertazione* era proprio quello di ridurre al minimo i contrasti e le tensioni sociali che potevano sorgere da una scelta politica imposta dall'istituzione. Piuttosto, essa mirava a trovare l'accordo, la consensualità. Di qui l'idea di coinvolgere tutte le fazioni interessate nelle scelte, arrivando a delle soluzioni condivise. Per tale peculiarità, Walters e Haahr rileggono la definizione data da Scott che tacciava Monnet di

161P. Millerm, “Accounting for progress – National accounting and planning in France: a review essay”, in *Accounting Organizations and Society*, Vol. 11. N. 1, 1986, p. 89.

162In quel momento De Gaulle era Presidente del Governo provvisorio della Repubblica Francese, e lo rimarrà fino al 20 gennaio.

163J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 217.

164E. Roussel, *Jean Monnet*, cit., p. 439.

165J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 220.

166Di “concertazione” parlano sia Miller, sia Duchêne, sia Walters e Haahr. Tutti citati.

167J. Scott, *Seeing like a State*, cit., p. 5.

autoritarismo, e la rimodulano attribuendole un carattere maggiormente liberale: «from our perspective – scrivono – it is a liberal version of high modernism because it seeks to govern not in a totalizing fashion, but by enrolling and coopting others [...]. Whether modernizing France or integrating Europe, this style of governing aims to achieve its ends with a minimal deployment of energy and force»¹⁶⁸. Rispetto dunque agli anni precedenti, nei quali l'idea governamentale di Monnet era caratterizzata da una prospettiva tendente al centralismo, con il “piano di modernizzazione” si impegnò a testare una nuova strategia d'azione che riprenderà anche negli anni a venire. Un esempio palese in questo senso è dato dal suo discorso d'insediamento alla presidenza dell'Alta Autorità, dove riserverà un'esplicita attenzione a tutte le parti che prevedeva sarebbero state interessate dai nuovi meccanismi di funzionamento di quello “spazio logistico”:

«We will immediately establish contact – disse nell'occasione – with the governments, the producers, the workers, the consumers and the dealers, as well as with the associations which the various groups have created. Thus from the beginning, we will place the operation of the community on the basis of constant consultation». Poi, prosegue Monnet: «Sometime in the next few weeks, we will bring together the Consultative Committee, compose of business men, workers, consumers, and dealers»¹⁶⁹.

Il secondo aspetto del “metodo Monnet” che già emerge dalla struttura del comitato consultivo del piano di modernizzazione francese, riporta l'attenzione su un punto che potremmo definire di “estetica politica”, ma che coinvolge direttamente l'efficacia dell'azione. La composizione delle diciotto commissioni del piano era formata da ristretti gruppi di lavoro. L'equipe di Monnet era «ancora più limitata [rispetto alle altre]: quattro o cinque collaboratori fissi permanenti»¹⁷⁰. Già si è accennato all'esiguo numero di persone di cui erano composti i gruppi che circondavano Monnet quando si è parlato di *elitismo*. Ora tale propensione va piuttosto letta come un metodo di condotta generale. I piccoli gruppi garantivano flessibilità, concentrazione e organizzazione efficace, ma non solo. Nella visione di Monnet, «con il piano francese avevamo fornito la dimostrazione che l'autorità si esercita meglio con strumenti leggeri [“small team” nella versione inglese della biografia]. Quando vedono che non cercate

168W. Walterm, J.H. Haahr, *Governing Europe*, cit., p. 29.

169FJME, AMH 2/1/5, p.6. Nello stesso documento alle pagine successive parla negli stessi termini concertativi con USA, Inghilterra e ONU (p. 7).

170J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 219.

di prendere il loro posto né di soppiantarle, le persone vi offrono volentieri la loro collaborazione»¹⁷¹.

I piccoli gruppi delle commissioni rappresentavano poi anche una nuova modalità attraverso cui realizzare una programmazione economica suddivisa in settori chiave. «We tend to take the idea of sectors as self-evident – sottolineano Walters e Haahr –. However, as Peter Miller has noted [...] they should be seen as elements within an epistemology of planning, particular ways of constructing the economy as a knowable and manipulable field»¹⁷². In effetti, Miller sottolinea proprio come attraverso questo metodo «the world is view as a possible calculable entity»¹⁷³, e abbiamo già visto sopra come questa prassi richiami una modalità d'interpretazione logistica. Pertanto, dividendo l'economia francese in pochi settori strategici, gestiti da piccoli gruppi di lavoro, Monnet realizzava una nuovo metodo di governo dove possono essere scovate le radici stesse della sua strategia. Del resto, l'idea del mondo quale entità calcolabile è proprio uno dei vettori che fa inserire Monnet nell'alveo dell'high modernism: «in order for officials to be able to comprehend aspects of the ensemble – scrive Scott –, that complex reality must be reduced to schematic categories»¹⁷⁴. Tale “riduzione”, secondo Scott, è tanto più facile quanto più ci si trova di fronte a una società debole «that lacks the capacity to resist these plans. War, revolution, and economic collapse often [...] make the populace more receptive to a new dispensation»¹⁷⁵. Questo era il contesto in cui operava Monnet.

Il luogo stesso dove i piccoli gruppi lavoravano assume dei tratti tutt'altro che secondari. L'architettura «irrazionale» del palazzo, la dislocazione urbana («un angolo di pace nel centro del quartiere dei Ministeri»¹⁷⁶) e l'ambiente «casalingo», risultavano funzionali alla condotta di Monnet. La «sola richiesta» che il commissario al piano portò, come racconta lui stesso, fu «che ci fosse una piccola sala da pranzo [...] in modo che ogni giorno il lavoro avesse una fase distensiva»¹⁷⁷. Insomma, struttura dell'immobile adatta al *team building*, lontano dall'austerità e dal rigore al contempo visivo e amministrativo dei grandi palazzi del potere. In un testo ormai classico, il filosofo francese Gaston Bachelard ha mostrato l'importanza dell'aspetto spaziale nella produzione narrativa e poetica. Quanto si vuole qui sostenere è come, allo stesso modo, lo spazio possa essere veicolante anche alla produzione

171Ivi, p. 332. Nella traduzione inglese, vedi p. 373.

172W. Walterm, J.H. Haahr, *Governing Europe*, cit., p. 30.

173P. Miller, “Accounting for progress”, cit., p. 85.

174J. Scott, *Seeing like a State*, cit., p. 77.

175Ivi, p. 5.

176J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 220.

177Ibid.

del potere.

Seguendo Bachelard, i luoghi in cui l'immaginazione e il pensiero si traducono in versi non sono ininfluenti a quanto si esprime, al contrario ne determinano forma e contenuto. «Camera e casa – scrive Bachelard – sono diagrammi psicologici che guidano gli scrittori e i poeti nell'analisi dell'intimità»¹⁷⁸. L'edificio in cui si vive o in cui si lavora assume i tratti di «uno stato d'animo»¹⁷⁹, e di questo sembra che Monnet ne fosse pienamente e scientemente consapevole. Al di là del significato metaforico allora, le “stanze dei bottoni” acquisiscono esse stesse un ruolo condizionante le decisioni che vengono prese al loro interno, a seconda della loro conformazione strutturale, o finanche dell'arredamento che le veste¹⁸⁰. Dopo aver dunque insistito molto in questo lavoro sulle forme di “spazialità inedite” ampie che hanno strutturato il suo pensiero, vediamo come anche “portando Monnet in una stanza” (in uno spazio molto piccolo) possiamo cogliere degli aspetti interessanti. Del resto abbiamo speso buona parte del secondo capitolo a sottolineare come gli oggetti possano incorporare una politicità intrinseca. In senso lato, la struttura degli edifici può dunque rappresentare un vero e proprio «*corpus* di immagini – osserva Bachelard – che forniscono all'uomo ragioni o illusioni di stabilità: distinguere tutte queste immagini, dal momento che incessantemente si reimmagina la propria realtà, vorrebbe dire svelare l'anima della casa, sviluppare una vera e propria psicologia della casa»¹⁸¹. Senza pretendere di rivelare la “psicologia del palazzo” che ospitò il gruppo di lavoro al piano di modernizzazione, notiamo soltanto come questa attenzione eminentemente spaziale, caratterizzerà Monnet anche nel proseguo della sua azione per l'integrazione europea o, più in generale, della sua azione politica. «La disposizione dei luoghi può favorire quella dello spirito»¹⁸² scriveva: un'attenzione che riservava tanto alla conformazione spaziale dei territori geografici che intercettava con la sua azione, quanto alla componente estetica e architettonica degli edifici in cui lavorava.

In questi palazzi, circondato da tale struttura organizzativa e attento alla *concertazione* con tutte le parti in causa, il commissario al piano consegnò a novembre del 1946 un rapporto di duecento pagine al governo. Inizialmente furono identificati quattro settori base in cui intervenire (carbone, elettricità, siderurgia, materie di costruzione), a cui se ne aggiunsero altri due in seguito: trasporti interni e macchine agricole. In una lettera al neo-ministro delle finanze Robert Schuman giustificò i motivi per cui le scelte erano ricadute su questi settori:

178G. Bachelard, *La poetica dello spazio*, Bari, Edizioni Dedalo, 2015, p. 65.

179Ivi, p. 98.

180Cfr., Ivi, pp. 101-118. Bachelard dedica un intero capitolo a «Il cassetto, le cassapanche e gli armadi»,

181Ivi, p. 45.

182J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 300.

- «l'énergie, charbon, électricité, dont dépend tout activité;
- l'acier et le ciment, pour l'équipement et la reconstruction;
- les machines agricoles, notamment les tracteurs, pour la modernisation et le développement de l'agriculture;
- les transports intérieurs, pour acheminer les matières et les marchandises en proportion du développement de la production et des échanges»¹⁸³.

Quello del carbone, in particolare, era da tempo identificato da Monnet come «le problème no. 1». In una lettera datata 24 giugno 1945 indirizzata al ministro delle finanze dell'epoca René Pleven, e all'ambasciatore francese a Washington Robert Lacoste, Monnet scriveva di quanto «tout doit être fait pour assurer a la France, le Belgique, la Hollande, etc., le charbon indispensable»¹⁸⁴. Nel testo identificava chiaramente un problema logistico: la situazione generale dei trasporti marittimi – osservava – non avrebbe permesso un approvvigionamento sufficiente di carbone dagli USA per l'anno a venire. Esso avrebbe dovuto essere necessariamente estratto dalle miniere europee. Riportando a Pleven e Lacoste un dialogo avuto con il presidente del Comitato Combinato per il Carbone anglo-americano, Monnet scriveva:

«[Edd Potter¹⁸⁵] estime donc que le solution viendra surtout de l'augmentation de production des mines de l'Europe de l'Ouest Ruhr, Sarre, ainsi que d'une amélioration de la production française et belge [...]. Pour augmenter la production du charbon allemand de l'ouest, le President Truman soumettra su General De Gaulle et a M. Churchill le projet d'une directive qu'il a préparée pour Eisenhower, et leur suggérera que les mémés directives soient envoyées au général Lattre pour le Sarre et au général Montgomery pour la Ruhr»¹⁸⁶.

A proposito della «Production de charbon dans la Ruhr et le Sarre», il 10 settembre successivo Monnet scrisse con «priorité absolut» a de Gaulle. Riferiva di uno scambio con il direttore

183Lettera di Monnet a Robert Schuman, 12 maggio 1947, FJME, AMF 11/2/2 e 11/2/3. Una nota del 21 giugno (AMF 11/2/4) riporta le “Observations sur le lettre de M. Monnet au Ministre des Finances en date 12 mai 1947 et sur annexes” dove l'autore (verosimilmente organi del ministero, tuttavia il documento è non firmato) pone l'attenzione sulla sostanza ella proposta di Monnet, letta come una forma esplicita di nazionalizzazione. La lettera a Schuman è riprodotta anche in J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, a cura di M. Nathusius e F. Nicod, Losanna, Fondation Jean Monnet pour l'Europe, 1986, pp. 23–31.

184Lettera di Monnet a René Pleven e Robert Lacoste, 24 giugno 1945, FJME, AME 57/1/86.

185Presidente del Comitato Combinato per il Carbone anglo-americano.

186Lettera di Monnet a René Pleven e Robert Lacoste, 24 giugno 1945, FJME, AME 57/1/86.

delle miniere delle Sarre Monsieur Babouin, in cui quest'ultimo comunicava come fosse impossibile assolvere alle alte richieste di estrazione di carbone sia per le miniere da lui dirette, sia per quelle nella Ruhr. Alla luce di questo, Monnet suggeriva la strategia al Presidente in una lettera:

«la première mesure d'urgence – si legge nella missiva – est de designer une autorité unique pour prendre et coordonner l'exécution des décisions. Cette autorité, désignée en accord entre Truman, Attlee et vous-même, aurait le pouvoir de donner des directives générales aux commandants de zones»¹⁸⁷.

A seguire, il mese successivo Monnet inoltrava un rapporto dettagliato ancora sullo stesso argomento. L'acquisto di carbone da Paesi extra-europei sarebbe costato alla Francia «de 500 a 700 millions de dollars»¹⁸⁸. Insomma, urgevano soluzioni “interne”.

Bilanci simili vennero preparati per le sei categorie sopra indicate. Nell'autunno del 1946, i settori individuati come chiave per lo sviluppo del Paese erano stati tutti tradotti in cifre e il governo li utilizzò come «strumento di riferimento per l'economia francese»¹⁸⁹. Ciò ci porta a indagare un ulteriore aspetto della pratica d'azione di Monnet che si pone in forte continuità con il momento dell'impegno europeo e che in qualche modo potrebbe richiamare una delle “modalità d'azione politica” della logistica. Parlando del suo ruolo di commissario al piano, Monnet stesso descrive così i suoi compiti: «portare avanti un immane sforzo collettivo senza avere in mano il controllo dell'apparato decisionale – quello statale o quello industriale – e guidare nella stabilità questo impegno lungo e difficile»¹⁹⁰. In altri termini, il lavoro di Monnet si collocava all'esterno delle istituzioni politiche tradizionali, ma cionondimeno risultava parte di «uno dei soggetti che effettivamente prendono le decisioni»¹⁹¹, per richiamare un passaggio sulla *governance* fatto da Arienzo nel suo testo. Già all'epoca di cui stiamo parlando allora, e nel ristretto contesto a cui ci stiamo riferendo in questo passaggio, si potrebbero scorgere i primi passi della dilatazione del processo di *decision making*, che è in fondo una delle cifre distintive dell'Unione Europea di oggi. Ciò è in parte stata una conseguenza stessa della globalizzazione che ha sostanzialmente imposto «la delega di importanti funzioni di decisione e regolazione politica – sottolinea Arienzo – ad istituzioni

187Lettera di Monnet a Charles de Gaulle, 10 settembre 1945, FJME, AME 57/1/173.

188Rapporto intitolato “Importance du charbon pour l'conomie francaise”, 10 ottobre 1945, FJME, AME 57/1/198.

189J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 232.

190Ivi, p. 209.

191A. Arienzo, *La governance*, cit., p. 36.

non rappresentative [...] [per] dare una risposta al problema della lentezza e dell'inefficienza della programmazione politica»¹⁹². Dall'altra parte, una simile operazione di “catena logistica del comando” (“*supply chain decision making*”) ha avuto l'obiettivo preciso di rendere incerta la paternità di una decisione, in modo tale che il reale soggetto promotore di una determinata scelta politica tenda sempre più all'obsolescenza.

Il *Commissariat Général du Plan* mancava infatti di una legittimazione parlamentare e, lo abbiamo già visto sopra, era distaccato dal ministero delle Finanze. Dunque, era esterno agli organi consueti entro i quali il potere si sviluppava e riproduceva. Epperò, ciò che egli elaborava nel piano era una certa forma di “verità economica” e, alla pari di altre verità tecniche o scientifiche – come nota Foucault – «detiene effetti obbligati di potere»¹⁹³. Per comprendere l'efficacia del lavoro di Monnet va pertanto evitato «uno schematismo [...] che consiste nel localizzare il potere [esclusivamente] nell'apparato di Stato»¹⁹⁴; la sua azione va piuttosto inscritta nell'ideologia dell'high modernism che «tends to devalue or banish politics. Political interests can only frustrate the social solutions devised by specialists with scientific tools adequate to their analysis»¹⁹⁵. È interessante anche qui richiamare una pratica odierna della logistica. Come osserva Grappi ricordando l'intellettuale bengalese Ranabir Samaddar, «lo Stato è oggi spinto verso forme sempre più imperative di “sovranità condivisa”»¹⁹⁶. Siamo già incorsi in questa formula richiamando la «graduated sovereignty» (A. Ong) o le idee funzionaliste di David Mitrany. Quanto si vuole qui suggerire è che così come le “verità economiche” proposte da Monnet “svalutavano” l'azione politica (e rendevano indeterminabili i soggetti della *governance*), in modo molto simili la logistica agisce oggi attraverso una sua “verità economica” per rendere la politica “ibrida” «in its formal institutional manifestations»¹⁹⁷. La “modernizzazione” della Francia era una “realtà tecnica”, una “verità” che Monnet cercava di imporre.

Il piano di modernizzazione difettava tuttavia in un punto centrale: mancavano parte dei fondi per la realizzazione. Fu qui che vennero in soccorso gli Stati Uniti. Per incidere sulla ricostruzione europea, il 12 marzo 1947 Harry Truman annunciò una serie di iniziative (la “dottrina Truman”) alle camere riunite in seduta plenaria. In quell'occasione il Presidente asserì che gli Stati Uniti non si sarebbero chiusi in una politica isolazionista, e avrebbero

192Ivi, p. 35.

193M. Foucault, *Microfisica del potere*, cit., p. 25.

194Ivi, p. 156.

195J. Scott, *Seeing like a State*, cit., p. 94.

196G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 112. Il testo richiamato è R. Samaddar, *The materiality of politics. The technologies of rules*, Londra, Anthem Press, 2007.

197S. Mezzadra, B. Neilson, “Extraction, logistics, finance”, cit., p. 13.

contribuito a sostenere i “popoli liberi” nella resistenza alle pressioni esterne (leggi russe). Del resto, sottolinea Giovanni Arrighi, «la posizione isolazionista derivava dalla convinzione dell'inviolabilità della propria sicurezza. Quando il bombardamento di Pearl Harbor fece a pezzi questa convinzione, il presidente Roosevelt [...] [propose] la sua visione di un unico mondo»¹⁹⁸. Questa visione e ideologia roosveltiana fu reinterpretata «e resa operativa dalla dottrina di Truman di due mondi irrimediabilmente contrapposti – osserva Arrighi –: un mondo comunista aggressivamente espansionista, da un lato, e un mondo libero, dall'altro, che solo gli Stati Uniti potevano organizzare e mettere in condizione di difendersi da solo»¹⁹⁹. Detta altrimenti, la dottrina Truman era una dichiarazione d'intenti sull'Europa Occidentale e sugli Stati che la accettavano.

Alle parole del Presidente seguirono quelle del segretario di Stato George Marshall, che il 5 giugno 1947 annunciò ad Harvard l'elaborazione di un piano per aiutare economicamente la ricostruzione dell'Europa. Nacque così l'Organizzazione Europea di Cooperazione Economica (OECE)²⁰⁰ il cui ruolo era quello di vigilare sulla distribuzione degli aiuti americani e favorire la cooperazione inter-statale. Prestiti sostanziosi vennero elargiti dalle casse statunitensi ai “popoli liberi” europei. Un flusso di denaro di cui la Francia fu una delle principali beneficiarie e che permise l'attuazione del piano di modernizzazione stilato dal *nostro*.

Due momenti importanti vanno ancora ripresi che videro coinvolto Monnet e che furono in qualche modo propedeutici alla “dichiarazione Schuman”. Entrambi hanno a che fare con il «problema tedesco». Per prima cosa va ricordato che fin dalla conferenza di Yalta – febbraio 1945 – la Germania era divisa in quattro «zone d'influenza». Dalla prospettiva di Monnet, come è già stato visto, non si sarebbe potuto avere «pace positiva» in Europa se non con una Germania riunita e coinvolta attivamente nel processo. L'unificazione della *Bundesrepublik Deutschland* avvenne il 24 maggio 1949 quando il nuovo Stato si dotò di una rinnovata Costituzione. Parleremo nel quinto capitolo in modo più approfondito delle modalità attraverso cui ciò avvenne, ma per ora si ricordi soltanto il dato storico, perché è con la Germania Ovest che Monnet trovò gli accordi preliminari per promuovere il progetto CECA.

Il secondo momento importante è racchiuso in un rapporto della “Divisione Acciaio”, reso noto dalla Commissione Economica delle neonate Nazioni Unite (UNECE) a settembre del 1949 e scritto da Tony Rollman. In esso si constatava la mancanza di coordinamento nella

198G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 304.

199Ibid.

200Nel 1961 l'OECE si trasformerà in Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE).

ricostruzione dei settori siderurgici delle varie Nazioni soggette agli aiuti dello European Recovery Program (ERP). Evidentemente era la conferma per Monnet dell'inefficacia reale dell'OECE in quanto, secondo il rapporto, fu l'assenza di regia che aveva portato a «la création d'un énorme potentiel de gaspillage de ressources et de crise économique, sociale et politique en Europe»²⁰¹.

In modo diverso, tutte queste tre situazioni (avvio del piano Marshall, nascita della Repubblica Federale Tedesca, e necessità di gestire in modo diverso la produzione di acciaio) servirono a spianare la strada al progetto europeo di Monnet. Anzitutto, la RFT, sorta dalle rovine della guerra sotto forma di quello che Foucault chiama uno «Stato economico», rappresentò un interlocutore privilegiato. Nella dichiarazione Schuman del 9 maggio 1950, è l'unico Stato a cui Monnet (che scrisse il discorso) fa più volte riferimento. Come si legge nella sezione centrale:

«Le Gouvernement Français propose de placer l'ensemble de la production franco-allemande de charbon et d'acier, sous un Haute Autorité commune»²⁰².

Questo è soltanto uno degli esempi possibili. Cionondimeno mostra come il *plan Schuman* fu anzitutto un progetto franco-tedesco, aperto a tutti quegli Stati (non comunisti) che avessero accettato di cedere una parte della loro sovranità. Il territorio era dunque quello al cuore del continente, che ben si prestava a una cogestione delle risorse considerando il reticolato di infrastrutture che già lo legavano materialmente da diverso tempo.

In secondo luogo, l'ERP diede una spinta decisiva per almeno due motivi. Da un lato, il suo orizzonte temporale limitato impose un'accelerazione volta a definire una strategia d'azione quando gli Stati Uniti avessero bloccato i prestiti. I fondi americani, infatti, sarebbero stati elargiti fino alla primavera del 1951, mentre l'impegno per la ricostruzione era evidentemente più oneroso sia in termini economici, sia temporali. Dall'altro lato, invece, il piano Marshall si inseriva in «quelle logiche post-coloniali [che] hanno guadagnato una crescente importanza su scala planetaria, fino a sussumere ampia parte della sovranità degli Stati e delle istituzioni nazionali [europee] sotto il loro mantello»²⁰³. La CECA, di riflesso, può essere vista come una risposta che si pone in risonanza su quello stesso piano, nella

201AA.VV., *Un changement d'espérance. La Déclaration du 9 mai 1950. Jean Monnet – Robert Schuman*, Lousanne, Fondation Jean Monnet pour l'Europe, 9 maggio 2000.

202FJME, IX progetto della dichiarazione Schuman. Questo rappresenta la versione definitiva, consultabile in italiano a questo indirizzo: http://europa.eu/about-eu/basic-information/symbols/europe-day/schuman-declaration/index_it.htm.

203R. Laudani, «Mare e Terra. Sui fondamenti spaziali della sovranità moderna», cit., p. 528.

misura in cui anch'essa rappresentò una sussunzione di frazioni di sovranità da parte di un organismo tecnico-economico, e rispondeva almeno in parte alla volontà di «incorporazione dell'Europa occidentale all'interno delle reti di potere dello Stato americano»²⁰⁴. Come osserva Arrighi, strumenti come il piano Marshall resero l'Europa Occidentale «il terreno più fertile per l'espansione transnazionale delle grandi imprese statunitensi; e questa espansione, a sua volta, rafforzò ulteriormente l'integrazione dell'Europa Occidentale nel regime di dominio e accumulazione statunitense»²⁰⁵. Vedremo più avanti cosa questo significasse anche in termini logistici; per ora passiamo al terzo e ultimo evento di quel periodo che portò alla nascita della CECA.

Come detto, il terzo fattore che trainò le diplomazie verso la “dichiarazione Schuman” fu il rapporto della “Divisione Acciaio” che sostanzialmente promuoveva una gestione diversa di quella risorsa. Al di là di alcuni aspetti tecnici che vedremo nel prossimo capitolo, questo indirizzo offrì a Monnet l'impulso ultimo per creare finalmente un spazio logistico in cui, attraverso la «solidarité de production [...], devient non seulement impensable, mais matériellement impossible»²⁰⁶ il sorgere di un nuovo conflitto. La “necessità” di una gestione comune dell'acciaio fu dunque funzionale alla nascita di un progetto indubbiamente declinabile in termini politici (quale fu quello della CECA) che scaturiva dalla messa in funzione di uno spazio logistico che permettesse l'espansione dei mercati e della produzione. Monnet, al di là del paventato *spill over effect* che avrebbe un giorno di lì dato origine a una federazione, parla esattamente in questi termini. Se si analizza il divenire dei nove progetti (le nove bozze) per il discorso di Schumann, nonché la lettera scritta dallo stesso Monnet il 28 aprile 1950 al Presidente francese Georges Bidault²⁰⁷, si nota infatti come, rispetto alle prime versioni, quella definitiva sia più sfumata nei suoi termini federalisti, ma rimanga identica nell'insistenza su «la fusion des marchés et l'expansion de la production»²⁰⁸.

Per concludere, il 9 maggio 1950 alla sede del Ministero degli Esteri francese (il famoso Quai d'Orsay²⁰⁹), per Robert Schuman e molti altri fu l'inizio di un nuovo percorso che porterà all'Unione Europea che oggi conosciamo. Dalla prospettiva di un “lungo XX secolo” analizzato nei suoi ingranaggi economici, esso appare piuttosto come un punto di sutura intermedio certamente estraneo alla narrazione che lo intende descrivere come l'inizio di una

204G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 338.

205Ivi, p. 337

206FJME, IX progetto della dichiarazione Schuman.

207Lettera di Monnet a Georges Bidault, 29 aprile 1950, FJME, AMG 1/1/1.

208FJME, IX progetto della dichiarazione Schuman.

209Anche se con tale nome si identifica il Ministero solo per metonimia, visto che Quei d'Orsay non è altro che il nome della sponda sinistra della Senna.

nuova fase storica o politica interpretata talvolta con una «teleological foundation narrative»²¹⁰. Ancor più significativamente, dalla prospettiva di Monnet (al di là di come lui stesso lo descrive) appare più corretto vedere quel giorno come la fine del lungo cammino che, in ultima analisi, vide nascere quello che abbiamo chiamato lo “spazio logistico europeo”. «In retrospect – asserisce lo stesso Duchêne – the European Community looks like and end in itself. It may, to Monnet, have been a lucky strike when other prospectors had given up»²¹¹.

210W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 293.

211F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., p. 189.

CAPITOLO IV

LINEAMENTI DELL'EUROPA CARBOSIDERURGICA

Il 9 maggio 1950 fu certo una data importante nella storia d'Europa. Da allora, in circa due anni nacque la Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio che qui consideriamo come la prima forma compiuta di spazio logistico europeo. Da quanto è emerso finora in questo lavoro, quella data sembrerebbe però abbandonare i crismi del momento di drastico rinnovamento e di radicale “nuovo inizio” che le sono generalmente attribuiti. Interpretandola da una prospettiva logistica essa appare piuttosto il punto d'arrivo di un lungo percorso tecnico, infrastrutturale, politico, economico e normativo che ha attraversato la storia dello spazio continentale a partire almeno dall'ultimo quarto dell'Ottocento. Abbiamo visto nel secondo capitolo che alcuni storici come i promotori dei progetti “*Making Europe. A new European History*”¹ o del programma “*Tension of Europe*” promosso dalla “University of Technology” di Eindhoven², così come alcuni studiosi che mirano a fornire un'interpretazione più ampia come Giovanni Arrighi (mutuando un'interpretazione di Fernand Braudel), intendono allo stesso modo il XX secolo come un «secolo lungo». Con le “lenti della sviluppo tecnologico” o con le “lenti dello sviluppo capitalistico” la profondità del Novecento si dilata. In questo lavoro, con le “lenti della logistica” abbiamo cercato di unire produttivamente i due approcci, i quali interpretano gli anni Cinquanta (e quindi i primi passi “formali” dell'Europa unita) soltanto come la fase centrale di un processo in evoluzione.

In questo capitolo vedremo di porre in sostanziale continuità i piani dell'analisi pur agendo i due modalità diametralmente differenti. Proprio questa polarità dell'approccio sarà la cifra formativa di questa parte. Nella prima metà del capitolo cercheremo di restituire al loro contesto i processi che hanno accompagnato i negoziati verso la CECA, indagando le necessità specifiche delle singole parti in causa, ed estraniandole per un attimo dal “lungo XX secolo” entro cui abbiamo finora cercato di inserirle. Nella seconda parte invece, finanche con un notevole cambiamento di tono, proveremo a porci su un piano analitico per così dire astratto, che interroghi le categorie che utilizziamo da una prospettiva generale. Detta in altro modo, nella prima metà utilizzeremo un obiettivo talmente ravvicinato che ci porterà a

1 <http://www.makeurope.eu/www/en/home>

2 <http://www.tensionsofeurope.eu/www/en/home>

utilizzare le lettere tra Monnet e le personalità politiche dell'epoca, o le singole rivendicazioni statali in sede di negoziati, come il focus dell'analisi. Nella seconda metà, invece, con un cambio di scala totale parleremo di Stato, spazio ed Europa quali categorie concettuali ampie. Con questo esperimento intendiamo mostrare come le specificità proprie della logistica si rivelino utili “sia nell'infinitamente piccolo sia nell'infinitamente grande”, per usare un consapevole eccesso verbale. Vedremo, in sintesi, come la logistica potrebbe essere definita in qualche modo consustanziale al processo di integrazione europea da qualsiasi ottica quest'ultima venga interrogata, almeno nella misura in cui siano utilizzati gli strumenti analitici opportuni per coglierne il legame.

4.1) LA PRODUZIONE DELLO SPAZIO LOGISTICO EUROPEO

La traduzione istituzionale della dichiarazione Schuman avvenne il 18 aprile 1951. Quel giorno il «salto nell'ignoto» – come lo stesso ministro degli esteri francese definì il suo piano³ – assunse caratteri formali e i ministri di Francia, Repubblica Federale Tedesca, Italia, Belgio, Olanda e Lussemburgo⁴ firmarono a Parigi il trattato che avrebbe portato alla nascita della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio. Quello che seguì il 9 maggio 1950 fu così un periodo molto intenso per Monnet. Incaricato dal governo francese di dirigere i negoziati, egli divenne il fulcro attorno a cui ruotavano gran parte degli ingranaggi che condussero alla nascita ufficiale della CECA il 23 luglio 1952⁵. E non furono certo anni meno impegnativi quelli immediatamente successivi quando si trovò alla testa dell'Alta Autorità. Ideata per essere «il Governo vero e proprio»⁶, essa era il riferimento di esecutivi nazionali, aziende, sindacati e organizzazioni internazionali per tutto ciò che riguardava le attività carbo-siderurgiche dei “sei”. Formalmente rispondeva a queste caratteristiche: un collegio «composto da nove membri designati per sei anni [...] che avrebbero dovuto esercitare le loro funzioni in completa indipendenza [dagli Stati] e nell'interesse generale della comunità»⁷.

Assumendo la gestione di due determinati tipi di merci, l'Alta Autorità andava così a

3 Cfr. J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 273. Con queste parole Schuman rispose «tranquillamente» ai giornalisti che all'uscita del Quai d'Orsay lo sommersero di domande inerenti alla dichiarazione appena letta a al piano, che prese immediatamente il nome di *plan Schuman*.

4 I firmatari furono: Robert Schuman (ministro degli esteri francese), Konrad Adenauer (cancelliere della Repubblica Federale Tedesca), Carlo Sforza (ministro degli Esteri italiano), Paul Van Zeeland e Joseph Meuricic (rispettivamente, ministro degli Affari Esteri e del Commercio del Belgio), Joseph Bech (ministro degli Esteri del Granducato di Lussemburgo) e, infine, Dirk Stikker e Jan Van Den Brink (rispettivamente ministro degli Esteri e dell'Economia olandesi).

5 Cfr. J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 278.

6 B. Olivi, *L'Europa difficile*, cit., p. 36

7 Trattato che stabilisce la Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio, Art. 9.

insinuarsi nell'alveo della sovranità statale, affiancandosi (e per certi versi sostituendosi) all'autorità nazionale costituita. Essa non possedeva una personalità giuridica paragonabile a uno Stato-Nazione. All'interno di organismi come l'OECE (l'Organizzazione per la Cooperazione Economica Europea) o l'UNECE (United Nations Economic Commission for Europe – di entrambi parleremo ancora tra poco), l'esecutivo della CECA non poteva replicare quello dei Paesi membri, né aveva formalmente diritto di voto⁸. E tuttavia, a livello pratico essa godeva di un potere d'influenza importante che Monnet cercò di valorizzare nel corso della sua presidenza.

Si dimise il 10 febbraio 1955: «Cette maladie de l'année dernière – scrisse nel luglio 1955 sul suo diario– m'a fait abandonner [...] la Pr[ésidence] de la Haute Aut[orité]»⁹. Una «mysterious illness»¹⁰ come la definisce Duchêne, diagnosticatagli sul finire della primavera del 1954, a cui si sommò a stretto giro la bocciatura francese del trattato che avrebbe istituito la Comunità Europea di Difesa (CED – 31 agosto dello stesso anno). Monnet lesse questo respingimento anche come una sconfitta personale: ne prese atto e rassegnò il mandato.

Ripercorrere questo periodo risulta indispensabile non solo per comprendere a pieno il suo pensiero, e per indagare sempre più in profondità le modalità d'azione e la sua gestione del potere. È utile anche per affrontare una fitta serie di concetti che la CECA mise esplicitamente in discussione. Sovranità, confini, autorità, produzione, commercio: come accennato nell'introduzione al capitolo, nella nuova realtà istituita tutti questi elementi rimodularono – almeno parzialmente – la loro funzione tradizionale. In particolare la sovranità, vale a dire «quel potere assoluto e perpetuo ch'è proprio dello Stato» secondo le parole di Jean Bodin¹¹, con la CECA si trova ad essere ontologicamente ridefinita. In un certo modo, insomma, si può affermare che nel nuovo assetto comunitario si intravedevano precocemente i tratti peculiari della globalizzazione, dove lo Stato scopre definitivamente «la contingenza del suo agire»¹². Il sociologo statunitense Manuel Castells ancora nel 1998 parlava dell'integrazione europea esattamente in questi termini: «European integration – scriveva – is, at the same time, a reaction to the process of globalization and its most

8 W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 279.

9 J. Monnet, “Notes de réflexion de caractère personnel”, in H. Rieben, C. Camperio-Tixiere, F. Nicod (a cura di), *A l'écoute de Jean Monnet*, cit., p. 60.

10 F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., 255. In realtà pare si trattasse semplicemente di stress. Cfr. J. Monnet, “Notes de réflexion de caractère personnel”, in H. Rieben, C. Camperio-Tixiere, F. Nicod (a cura di), *A l'écoute de Jean Monnet*, cit., p. 55.

11 Cfr. J. Bodin, *I sei libri dello Stato*, (I), Torino, UTET, 1964, p. 345. Anche in P.P. Portinaro (a cura di), *Stato*, Roma-Bari, Laterza, 2004, p. 9.

12 M. Ricciardi, “Dallo Stato moderno allo Stato globale. Storia e trasformazione di un concetto”, *Scienza&Politica*, Vol. XXV, N. 48, 2013, p. 76.

advanced expression»¹³. Certo, la situazione in cui scriveva Castells era certamente diversa rispetto a quella odierna. Molto è cambiato in meno di vent'anni, e oggi risulta forse più problematico considerare il processo integrativo come una “reazione” alla globalizzazione di stampo neoliberale, come hanno fatto ad esempio notare Pierre Dardot e Christian Laval¹⁴. E tuttavia le parole di Castells rimangono significative proprio per l'ambivalenza che incarnano.

Anche senza scomodare il rapporto diretto tra integrazione europea e globalizzazione, e senza nemmeno sovraccaricare eccessivamente quel concetto è comunque vero che già allora diversi Stati europei (la Francia su tutti) si trovarono precocemente ad affrontare situazioni e «mutamenti che sfuggivano al [loro] governo»¹⁵. Uno degli obiettivi di questa sezione è dunque quello di provare a interpretare queste trasformazioni, analizzando lo “spazio nuovo” che si formò con la nascita della CECA. Riprendendo quanto già evidenziato nel capitolo precedente, vedremo come con l'Europa Comunitaria nacque anzitutto lo “spazio logistico europeo”, la cui caratteristica principe era quella di rappresentare – per dirla ancora alla Castells – uno «spazio di flussi»¹⁶ che si sovrapponeva allo «spazio di luoghi» degli Stati.

Non si tratta allora soltanto di muoversi lungo il cammino che condusse alla nascita della CECA seguendo l'evolvere dei negoziati, cosa che pure verrà fatta. Utilizzare la logistica quale chiave di lettura per comprendere l'azione di Monnet e l'integrazione europea, offre anche il vantaggio di sfruttare un vettore d'analisi dinamico e, proprio per questo, particolarmente adatto a cogliere le sfumature economiche e politiche del tempo. In seconda istanza, la duttilità di questo strumento interpretativo permetterà di richiamare molte esperienze paradigmatiche del presente globale, dove la logistica ha espresso quella che abbiamo già definito come una sostanziale produttività politica. Come scrive Grappi, «il potere logistico è così oggi pienamente dispiegato e capace di produrre nuove forme politiche»¹⁷, perché la logistica ha scoperto l'utilità di «uscire da se stessa». Seppur in modalità meno palesi, abbiamo visto in questa ricerca come la capacità della logistica di “fare politica” sia in qualche modo intrinseca ad essa. Per questo la riteniamo decisamente utile all'interpretazione del processo di integrazione europea: perché con essa diventa possibile decifrare quel passaggio in modo più equilibrato rispetto ad affermazione che gli attribuiscono

13 Citato in J. Schot, E van der Vleuten, “Infrastructures, Globalization, and European integration. A Historiographical and Conceptual Exploration”, Working document N. 8, Agosto 2005, p. 2. La citazione di Castells riporta comunque a M. Castells, *L'età dell'informazione: economia, società, cultura*, Milano, EGEA, 2004.

14 Cfr. P. Dardot, C. Laval, *La nuova ragione del mondo. Critica della razionalità neoliberista*, Roma, DeriveApprodi, 2013, p. 342 e seguenti.

15 M. Ricciardi, “Dallo Stato moderno allo Stato globale”, cit., p. 76.

16 M. Castells, *L'età dell'informazione: economia, società, cultura*, cit., oppure vedi Id., “Grassrooting the space of flows”, *Urban Geography*, Vol. 20, N. 4, pp. 298-302.

17 G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 12.

l'effetto di aver «buttato all'aria il corso della storia»¹⁸.

Tutto ciò non toglie che la CECA, come ebbe a dire Monnet, apriva «una breccia nella cittadella della sovranità nazionale»¹⁹. È utile ora provare a interpretare il sorgere di questa nuova struttura «per certi versi poststatuale»²⁰, andando oltre il mito dei “padri fondatori illuminati” («santi da calendario»²¹ li chiama Alan Milward) e tenendo bene a mente quanto mostrato finora sia in termini di costruzione infrastrutturale, sia di volontà di Monnet di realizzare un'unità logistica sul suolo europeo.

All'indomani della dichiarazione Schuman il mondo politico europeo era in fermento. Notifiche a mezzo stampa, dispacci, proposte e interrogazioni parlamentari si rincorrevano rapidamente. I governi dei sei formarono ognuno le squadre diplomatiche a cui affidare le trattative e il 20 giugno i negoziati presero ufficialmente il via. A inaugurare i lavori fu lo stesso ministro degli esteri francese. Il grande salone dell'Orologio al Quai d'Orsay era affollato di delegati statali e da una folta schiera di giornalisti di tutto il mondo. «Nos Gouvernements ont accepté de rechercher en commun [...] la création d'institutions nouvelles, sans précédents dans le monde actuel» esordì Schuman. Le difficoltà dell'impresa saranno «exceptionnelles» perché gli Stati dovranno drenare «une fraction de leur souveraineté à un organisme supra-national indépendant». Ciononostante, concluse, «nous aurons à établir un projet de traité qui définira, dans leurs grandes lignes, les attributions de cette autorité commune [...] et ses responsabilités»²².

Il percorso che portò alla CECA si mosse in realtà su livelli multipli. Su un primo piano si articolavano le trattative vere e proprie con i sei Paesi che diedero la loro immediata adesione al *plan Schuman*. Delegazioni dei governi, organizzazioni sindacali e gruppi imprenditoriali erano i principali interlocutori con cui Monnet (assoluto animatore e indiscusso riferimento dei negoziati) doveva ricercare un accordo di merito su tariffe, perequazioni, diritti dei lavoratori, commerci etc. Un secondo piano era relativo al rapporto con la Gran Bretagna, che non accettò la proposta Schuman ma che, allo stesso tempo, non voleva nemmeno essere estranea al progetto. Sia direttamente, sia attraverso il Consiglio d'Europa – di cui invece era importante promotrice –, monitorava la situazione e tentava di influenzarla. Un terzo piano, infine, doveva tener conto delle pressioni statunitensi. Non

18 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 301.

19 Discorso di Monnet al National Press Club degli Stati Uniti, 30 aprile 1952. FJME, AMG 49/2/57

20 R. Gherardi e M. Ricciardi, “Introduzione”, in Id. (a cura di), *Lo Stato globale*, Bologna, CLUEB, 2009, p. 10.

21 A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 281.

22 Discorso di R. Schuman all'inaugurazione della Conferenza intergovernativa. Parigi, 20 giugno 1950. FJME, AMG 3/1/2.

soltanto infatti gli Stati Uniti erano presenti sul territorio continentale con il loro esercito e con alcuni agenti dislocati soprattutto nella Germania Ovest. Essi avevano anche profondi interessi economici e militari in Europa, specialmente agli inizi degli anni Cinquanta. Per ciascuno di questi piani è necessario un approfondimento.

4.1.1) INTERESSI COMUNI E INTERESSI DI PARTE

Con i delegati dei sei il punto principale su cui si incardinavano i negoziati era il potere attribuito all'Alta Autorità e la conseguente delega di sovranità. Questa forma di volontà politica è il fulcro entro cui si muove l'analisi (invero più storica che teorica) di questa sezione. Certo, anche qui (ma ancora più specificamente nella parte successiva) si affronteranno le trasformazioni subite dalla forma statale nel lungo processo di globalizzazione, la cui «base materiale e “costituzionale”» secondo Grappi è da intravedersi proprio nella logistica²³. Tuttavia, cercheremo allo stesso tempo – lo abbiamo detto nell'introduzione – di restituire quei processi al loro contesto, indagando le necessità specifiche delle singole parti in causa, ed estraniando – solo per un momento – quelle pratiche dal lungo XX secolo entro cui le abbiamo inserite in questa ricerca. In questo modo la sezione risulterà in parte stonata rispetto al resto del lavoro. Epperò anche con questa forzatura retorica e narrativa si noterà la ricorrenza inevitabile di alcuni concetti che strutturano più propriamente il campo della logistica.

Abbiamo detto come al delega di sovranità rappresentasse l'essenza stessa del progetto CECA. Lo ricordava ossessivamente Monnet a Schuman non solo prima, ma anche durante lo svolgimento dei negoziati. D'altra parte, «like [Paul Henri] Spaak, Robert Schuman appears to have been indifferent to the question of European unity before the Second World War – sottolinea Milward – and to have become convinced only in 1948 that the interests of his country would be best served by some form of European union»²⁴. Le lettere, le note, e gli altri appunti che Monnet inviò a Schuman nel corso del 1950 insistevano dunque su questo punto. In un memorandum del 14 agosto 1950 Monnet scrisse al ministro:

«l'idée essentielle du Plan Schuman est l'établissement d'un régime supranational dans un domaine limité, mais décisif, de la vie économique, et que la responsabilité finale, dans l'exécution de ce plan, doit être remise à des

²³ G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 14.

²⁴ A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 287.

organismes composés non de représentants des différents Gouvernements mais de personnes exerçant une souveraineté collective dans l'intérêt de l'ensemble de la communauté»²⁵.

Il carattere sovranazionale della CECA era per la verità già preannunciato nella stessa dichiarazione del 9 maggio. Schuman ne era dunque pienamente consapevole, ma non lesinava mai – talvolta in contrasto con lo stesso Monnet – di porre l'accento sulle «nécessités particulières de nos pays»²⁶. La dissimmetria tra chi pensava in termini di *government* (Schuman) e chi invece già in termini di *governance* (Monnet) era dunque ontologica e sebbene il primo la accogliesse formalmente restava sostanzialmente ben lontano dall'assumerla nella sua prassi politica. Al contrario Monnet ragionava da tempo in questo modo e dopo il 9 maggio il problema era quello di relazionarsi nei medesimi termini non più soltanto con il governo francese, ma anche con gli altri cinque Stati che accolsero l'iniziativa.

Il principale interlocutore tra i sei era ovviamente la Repubblica Federale Tedesca. Apparentemente la sintonia era totale e la delega parziale di sovranità un caposaldo comune. Prima dell'avvio dei negoziati, il 23 maggio 1950 Monnet si recò a Bonn per parlare dei dettagli del piano proprio con il neoletto cancelliere tedesco Konrad Adenauer. L'incontro produsse un comunicato stampa che sottolineava come tra le due parti ci fosse la «pleine identité de leurs vœux et, notamment, l'intérêt qui s'attache à une réalisation rapide de ce projet»²⁷. Sintonia piena che si mantenne anche in sede di trattative, dove la comunanza ideale tra Monnet e il capo delegazione tedesco Walter Hallstein accelerò notevolmente i tempi degli accordi.

I negoziati preliminari furono in effetti piuttosto brevi. D'altronde, l'evolvere rapido degli eventi internazionali imponeva il suo ritmo. Il 25 giugno 1950, a cinque giorni dall'inizio delle contrattazioni, i sei assistettero allo scoppio della “guerra di Corea”. Fu forse una delle fasi più acute della guerra fredda, e metteva drasticamente sul tavolo degli europei il problema della loro difesa. Gli Stati Uniti avrebbero voluto immediatamente dare la possibilità alla Repubblica Federale Tedesca di ricostruire il proprio esercito. Questa proposta però, trovò una ferma opposizione da parte della Francia che, con il suo Primo ministro René Pleven, affermava piuttosto la possibilità di istituire un «esercito europeo». Il «Piano Pleven», come venne definito e di cui parleremo nel prossimo capitolo, era ancora una volta frutto di

25 Memorandum di Monnet a Robert Schuman, 14 agosto 1950, FJME, AMG 23/3/15. Il memorandum è riprodotto anche in J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., p. 50

26 Discorso di R. Schuman all'inaugurazione della Conferenza intergovernativa. Parigi, 20 giugno 1950. FJME, AMG 3/1/2.

27 FJME, AMG 2/3/11, p. 8.

Monnet, che evidentemente mirava a organizzare anche una difesa armata credibile della “sua” creazione.

Per quanto concerne il *plan Schuman*, già ad agosto egli inviò ad Adenauer una lettera: «la première phase est finie – scrisse – [...] vers la troisième semaine de Septembre nous devrions être “sur nos pieds”, prêts pour la phase finale de rédaction juridique du traité»²⁸. Lo scoglio della delega di sovranità fu superato, salvo l'obiezione “di metodo” dei Paesi Bassi che «avevano voluto mettere per iscritto che avrebbero sempre avuto la possibilità di ritirarsi dal negoziato»²⁹. Evidentemente non lo fecero e il 6 novembre 1950 il progetto di trattato istitutivo della CECA era pronto³⁰. Tutte le fazioni governative accettarono l'intrusione nella loro prassi legislativa di un nuovo soggetto politico. Seppur lontano dall'interpretare una qualsiasi volontà democratica o popolare, tale soggetto assunse alcuni “oneri” statali e politici e li trasformò in questioni tecniche da accomodare attraverso decisioni di esperti. Anche qui tornano fortemente protocolli di lavoro adottati dalla logistica odierna. Le scelte su dove costruire un'infrastruttura ferroviaria, su come ristrutturare un porto, su quanto allargare un passaggio in galleria, o su alcune prassi normative o legislative spesso abbandonano l'arena della decisione politica, e vengono assunte da compagnie economiche che si inseriscono nel processo. È interessante notare come già in quelle occasioni si potrebbero scorgere i prodromi di queste pratiche.

Certo non erano mancate nemmeno allora alcune questioni da dirimere più spinose di altre. Le «apprensioni che esprimevano le vecchie società minerarie del Belgio»³¹, ad esempio, sebbene fossero oggetto dell'attenzione di Monnet, portarono a degli scontri diplomatici non secondari. Gestite dal 1947 dal “*Conseil National des Charbonnages*”, a cui era affidato «an overall supervisory role in determining long-term policy and objectives»³², esse rivendicavano un'autonomia decisionale in merito ai costi del prodotto estratto per certi versi incompatibile con quanto avrebbe richiesto loro l'adesione al piano. Considerando che oltre il 10% della popolazione totale era impegnata proprio nel settore estrattivo, la squadra negoziale belga dovette più di una volta puntare i piedi per non cedere ad accordi calibrati su aree molto più grandi e ricche quali la Ruhr. Diverse bozze d'accordo «had been rejected»³³ a causa di una incompatibilità nell'armonizzazione dei prezzi, e la situazione rimase in stallo per alcuni mesi. Con il via libera di Adenauer, che dunque in parte alleggerì le pretese iniziali, si

28 Lettera di Monnet a Konrad Adenauer, 12 agosto 1950, FJME, AMG 5/7/1.

29 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 286.

30 La prima bozza di novanta pagine del trattato si trova in FJME, AMG 8/3/24.

31 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 286.

32 A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 47.

33 Ivi, p. 61.

giunse a un compromesso e «il 19 marzo il trattato che istituiva la Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio fu parafato a Parigi»³⁴. Governi, sindacati confederali (eccetto quelli comunisti) e categorie imprenditoriali giunsero a un punto d'incontro minimo da cui partire nel percorso integrativo.

Questa storia lineare, supportata dalla sequenza di date che in un periodo ristretto portarono alla firma del Trattato, ha spesso indotto a sottostimare o ignorare le divergenze e i potenziali conflitti tra gli interessi in gioco. In fondo, sottolineano Kaiser e Schot, «launching the ESCS did not mark a sudden fundamental breakthrough towards a supranational Europe»³⁵. Non un internazionalismo pacifista e pacifico, né una presa di coscienza di quanto il passato sanguinoso dell'Europa fosse causato dai particolarismi nazionali: a guidare davvero il cammino dell'integrazione, a ben guardare, fu piuttosto un'internazionalismo tecnocratico da un lato, e dall'altro quegli stessi interessi nazionali che il progetto mirava a scardinare. Il ruolo dello Stato non perse dunque la sua centralità, così come, in fondo, oggi i diversi attori della *governance* globale non si sono affatto sostituiti a quella forma politica. Tra questi attori, neanche la logistica va intesa in questo senso. Come ben sottolinea Grappi, «sebbene l'immagine di un *leviatano logistico* inizi a circolare e sia senza dubbio suggestiva, le politiche della logistica non sono una semplice riproposizione, traslata su scala globale, della logica moderna del potere»³⁶. Nemmeno allora la CECA ebbe nella pratica queste velleità.

Per dimostrare questa affermazione partiamo dalla stessa *raison d'Etat* francese. Uscito politicamente, economicamente e socialmente in ginocchio dal secondo conflitto mondiale, il Paese transalpino era impegnato in una difficile ristrutturazione interna, mentre a livello internazionale le cose sembravano essergli definitivamente sfuggite di mano. Su entrambi i piani la CECA avrebbe portato dei vantaggi notevoli. Proviamo a puntualizzarli partendo dal contesto globale.

La Guerra Fredda rendeva il mondo una questione per grandi potenze extraeuropee. I vecchi imperi coloniali risalenti al secolo precedente erano sull'orlo dell'implosione. Per la Francia appariva più che mai urgente intraprendere una nuova iniziativa politica, per non rimanere relegata in una posizione d'ininfluenza nel nuovo equilibrio planetario. Avvisaglie di questa inclinazione erano già palesi almeno a partire dal 1948: di molte di esse abbiamo già parlato, ma vale la pena di richiamarle per capire quanto il Paese transalpino si trovasse politicamente incastrato. Durante quell'«anno-cerniera» – come lo definisce Bino Olivi³⁷ – sul

34 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 316.

35 W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 263.

36 G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 113.

37 B. Olivi, *L'Europa difficile*, cit., p. 27.

“fronte tedesco” avvennero «due avvenimenti di storica importanza»: il primo fu la presa del potere a Praga da parte del Partito Comunista cecoslovacco; il secondo, il cosiddetto “blocco di Berlino”. L'URSS non aveva alcuna intenzione di arretrare lasciando campo aperto alle potenze dell'Ovest.

Anche sul fronte occidentale i tasselli del puzzle politico stavano delineando in quel 1948 uno scenario nuovo, dove numerosi attori della *governance* globale stavano facendo la loro comparsa. Anzitutto il 16 aprile nacque l'Organizzazione Europea di Cooperazione Economica. Creata per amministrare in comune gli aiuti americani del piano Marshall (deliberato dal Congresso il 3 aprile), l'OECE avviò un processo di consolidamento e fusione degli interessi degli Stati europei coinvolti nello European Recovery Program. In secondo luogo, il 7 maggio si apriva all'Aia su iniziativa degli inglesi – Wiston Churchill in prima linea – il “Congresso d'Europa” che portò un anno dopo alla firma del trattato di Londra e alla nascita del “Consiglio d'Europa” (5 maggio 1949). In terzo luogo, l'11 giugno 1948 negli Stati Uniti veniva votata la “risoluzione Vandenberg” da cui sorse l'Alleanza dell'Atlantico del Nord (la NATO). La risoluzione sanciva definitivamente non solo la fine dell'isolazionismo statunitense, ma anche «la permanenza della presenza americana in Europa, la sua preponderanza nel confronto con gli alleati, e pertanto la fine dell'autonomia europea»³⁸. Infine, come già evidenziato sopra, il 28 dicembre 1948 gli alleati definirono i parametri per la nascita della “Autorità Internazionale della Ruhr” che – sostiene Olivi – seppur legittimi, erano «termini ben diversi da quelli pretesi dai francesi»³⁹. OECE, Consiglio d'Europa, Nato e Autorità Internazionale della Ruhr: il panorama del potere europeo e mondiale si stava complessificando parecchio con l'introduzione di nuovi soggetti che, pur privi finanche della ricerca di una legittimazione democratica, nondimeno agivano quali attori centrali nella planimetria del potere mondiale.

L'insieme di questi elementi, peraltro, prefigurava la nascita della Repubblica Federale Tedesca che avvenne il 23 maggio 1949. Espressione territoriale delle tre zone occupate dagli alleati, la RFT nacque nonostante l'opposizione «senza risparmio»⁴⁰ della Francia che, a meno di quattro anni dalla fine del conflitto, vide risorgere il suo storico nemico continentale (che comunque non poteva ancora disporre di un esercito nazionale). Il *cul de sac* politico in cui si trovava lo Stato transalpino era dunque particolarmente evidente. Da essa non scaturiva nessuna delle nuove *agency* del potere mondiale.

In una simile situazione determinatasi in Europa alle soglie della metà del secolo, i

38 Ivi, p. 29.

39 Ivi, p. 28.

40 Ivi, p. 38.

francesi erano dunque alla ricerca di «un'invenzione» politica senza precedenti per rinvigorire una posizione internazionale obiettivamente marginale. In questa luce, seguendo l'interpretazione di uno storico come Olivi, «la proposta Schuman va vista come un'abilissima iniziativa diplomatica francese, che senza dubbio permise alla Francia [...] di impostare un gioco diplomatico di grande efficacia nel quale controllare e condizionare la ripresa di autonomia politica della Germania»⁴¹. L'interpretazione che diamo di quell'azione in questa ricerca è decisamente differente. E tuttavia, come detto all'inizio della sezione, proviamo a proseguire nell'operazione che intende insistere con una ricostruzione storicamente determinata. In questa prospettiva accogliamo allora la lettura di Olivi, ma non si possono certamente trascurare alcuni punti emersi nel capitolo precedente dove si è notato come in quegli stessi anni fosse da più parti rilevata la necessità di una comune organizzazione di gestione delle risorse per permettere una rapida fase di ricostruzione: in pratica una comune gestione logistica.

Infatti, anche per il generale ripristino dell'economia transalpina gli interessi si condensavano sulle risorse tedesche. In veste di commissario generale al piano di modernizzazione, Monnet aveva identificato alcuni comparti economici chiave il cui sviluppo gli appariva cruciale per la rinascita industriale interna. Affinché questi settori potessero crescere e prosperare era necessario «une augmentation générale des ressources». Tra i materiali necessari, come ribadiva in una lettera personale a Robert Schuman il 12 maggio 1947, urgevano in particolar modo carbone (la cui necessità sarebbe passata da 50 milioni di tonnellate del 1946 a una prevista di 65 milioni nel 1950 – di questo abbiamo già parlato alla fine del capitolo scorso) e acciaio (da 4,2 a 11 milioni di tonnellate nello stesso periodo)⁴². Un incremento simile era impossibile che fosse assolto dalle sole risorse interne, e ciò rendeva la stessa pianificazione proposta da Monnet piuttosto aleatoria:

«Le Plan français n'est pas un plan rigide; il ne peut l'être pour de nombreuses raisons dont la plus essentiel est que la France dépend dans sa vie quotidienne d'approvisionnements venant de l'extérieur»⁴³.

Per risolvere questo problema centrale di dove reperire le risorse era lo stesso Monnet a identificare nel bacino della Ruhr e, più in generale nel tessuto industriale tedesco, una possibile soluzione. In una nota personale il commissario al piano mostrava le sue ragioni

41 Ivi, p. 39.

42 La lettera a Schuman è riprodotta anche in J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., p. 24.

43 Ivi, p. 25.

anche al Presidente del Consiglio Georges Bidault:

«La continuation du relèvement de la France – scriveva – sera arrêtée si la question de la production industrielle allemande et de sa capacité de concurrence n'est pas réglée rapidement.

La base de la supériorité que les industriels français reconnaissent traditionnellement à l'Allemagne est sa production d'acier à un prix que ne peut concurrencer la France. D'où ils concluent que toute la production française en est handicapée»⁴⁴.

Una gestione condivisa delle risorse tedesche avrebbe al contrario portato «l'industrie française sur la même base de départ que l'industrie allemande, élimine le dumping à l'exportation qu'autrement poursuivrait l'industrie allemande de l'acier»⁴⁵. E, in aggiunta, avrebbe evitato «que se recrée la domination des magnat de la Ruhr sur la politique allemande»⁴⁶.

Con la CECA, la Francia assolveva dunque a una necessità interna cruciale per tutto il suo tessuto industriale, imponendo «un controllo sulla Ruhr in maniera pacifica e senza il ricorso alla forza militare»⁴⁷. D'altra parte, il prolungarsi sanguinoso della guerra d'Indocina imponeva al Paese transalpino di concentrare là le sue truppe. «Each year since the beginning of that war, France has lost more officer than are annually graduated from her military academy»⁴⁸ osservava Monnet il 19 aprile 1952 in un discorso pubblico presso l'ambasciata francese a New York. Dal punto di vista economico – ma anche militare –, il controllo politico “concorrente” della Ruhr (per richiamare David Mitrany⁴⁹) garantiva indubbi vantaggi per il governo, che risolveva in un sol colpo questioni prettamente interne e riprendeva con un vero *coup de théâtre* l'iniziativa internazionale. E lo faceva (di nuovo, lo si nota anche con un ingrandimento storico molto ravvicinato) interpretando una forma di governo “graduata” o “condivisa” di un territorio che sembra richiamare non solo le prassi delle «economic zones» descritte da Easterling, ma più in generale alcune operazioni politico-logistiche dell'intero

44 Riflessioni di Monnet spedite a Georges Bidault il 3 maggio 1950. FJME, AMG 1/1/5, p. 4..

45 Ivi, p. 5.

46 Lettera di Monnet a Robert Schuman, 22 dicembre 1950, FJME, AMG 10/3/11.

47 P. Graglia, *L'Unione Europea*, Bologna, il Mulino, 2006, p. 18.

48 Discorso di Monnet all'Ambasciata francese a New York il 19 aprile 1952 in occasione del cinquantesimo anniversario della “*Alliance Française*” - l'ente privato per la promozione della lingua francese e la cultura francofona all'estero. FJME, AMG 49/2/34.

49 Vedi *supra*, oppure D. Mitrany, *Le basi pratiche della pace*, cit.

panorama globale⁵⁰.

Alla ricerca di una rinnovata legittimità internazionale, e con il desiderio «di essere reinserita nello scenario europeo come Stato fra pari, e non come entità sotto osservazione»⁵¹, anche la Repubblica Federale Tedesca aveva profondi interessi interni nella realizzazione della Comunità. Lo stesso Adenauer – in costante contatto con Monnet – agli inizi del 1950 «moltiplicava le sue proposte di nuove strutture comuni franco-tedesche [...] e suggeriva l'internazionalizzazione della produzione d'acciaio»⁵². In un momento di guerra latente, il fine e navigato Adenauer – Cancelliere dal 1949 al 1963 nonché leader e fondatore della *Christlich Demokratische Union Deutschlands* – conosceva le frecce che il neonato Stato tedesco occidentale poteva scoccare dal suo arco e cercava di sfruttarle. Del resto, proprio attorno all'acciaio le imprese tedesche avevano già da tempo promosso e guidato organizzazioni internazionali di categoria, e dall'acciaio Adenauer voleva ripartire sostituendosi a un'entità economica che per diverso tempo aveva agito nel cuore dell'economia della Germania: i cosiddetti “cartelli”. Questi attori internazionali meritano allora un approfondimento, anche perché vedremo più avanti come da più parti alla stessa CECA sia stata mossa l'accusa di assomigliare a una di queste organizzazioni.

«Cartels – scrivono Kaiser e Schot – were arrangements of limited duration among private companies to coordinate plant expansion, divide up markets or agree on export prices»⁵³. Attivi fin dal XVII secolo, e sempre più importanti «particularly in Germany» dall'ultimo quarto dell'Ottocento, i cartelli agivano su una scala extrastatale («spanned national borders»⁵⁴) e condizionavano fortemente il mercato internazionale. Attraverso di essi, in particolar modo per ciò che riguarda il settore dell'acciaio, le industrie tedesche erano riuscite a ritagliarsi un ruolo di primo piano a livello mondiale (si pensi ad esempio all'acciaio della famiglia Krupp⁵⁵), e la loro grande «efficienza» poteva finanche «promuovere accordi per la restrizione del commercio»⁵⁶. Allo stesso modo, ovviamente, il commercio potevano incentivarlo e legittimarlo, e in questo senso – in linea con una prospettiva ordoliberal che analizzeremo nell'ultimo capitolo – Adenauer costruì la sua azione: appoggiandosi su attori della *governance* extrastatale. Si ricordi, del resto, che per la Germania il problema non era tanto quello di cedere sovranità, ma di trovare un modo per legittimarla.

50 Cfr. su questo, AA. VV., *Logistical worlds*, 2014, www.logisticalworlds.org.

51 P. Graglia, *L'Unione Europea*, Bologna, il Mulino, 2006, p. 18.

52 B. Olivi, *L'Europa difficile*, cit., p. 32.

53 W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 189.

54 *Ibid.*

55 Cfr. Ivi, pp. 180-189. Su questo vedi anche D. Landes, *Prometeo liberato*, cit., pp. 234 e seg.

56 D. Landes, *Prometeo liberato*, cit., p. 320.

La crescita delle industrie dell'acciaio in Germania era andata di pari passo con il processo di costruzione delle nuove linee ferroviarie nella seconda metà dell'Ottocento. Un primo «cartello» nacque nel 1864 e nel 1876 copriva già «all domestic sales of rails. This in turn meant – osservano Kaiser e Schot – that three-quarters of the entire domestic sales of German steelworks were managed collectively»⁵⁷. Il forte incremento del mercato siderurgico continuò fino agli anni Novanta del XIX secolo, «quando la fine della “fantastica avventura della rivoluzione industriale” creò una sovrabbondanza di capitale monetario»⁵⁸ e si bloccò il ciclo economico espansivo. Di lì, nel 1904 nacque la *European Rail Makers' Association* (ERMA) che coinvolgeva Stati quali Germania, Francia, Belgio, Gran Bretagna, Impero Asburgico, Spagna e Russia e che, sostanzialmente, rappresentava un potente cartello dell'acciaio internazionale.

Se nel periodo antecedente la prima guerra mondiale i cartelli internazionali erano «exclusively motivated by business concerns»⁵⁹, dopo il 1918 si cominciò a guardare a questo tipo di organizzazioni commerciali anche come viatici verso la pacificazione nei rapporti interstatali. In un testo del 1932, Arthur Salter – di cui si ricorderà il passato comune e la sovente sintonia che ebbe con Monnet lungo tutto il corso della sua vita (dall'AMTC alla SdN, dalla Cina alla seconda guerra mondiale⁶⁰) – incensava queste organizzazioni. Attraverso di esse, sosteneva Salter, alla libertà economica e alla competizione si poteva aggiungere «the now essential element of collective planning» e la conseguente «defense of the public interest»⁶¹. Se inseriti in una linea di collaborazione positiva con le associazioni di Stati (in particolare si riferisce alla SdN), essi avrebbero rappresentato un valore aggiunto notevole e la «internal amity no longer rests precariously on purely political foundations»⁶². In definitiva, i cartelli internazionali

«cut across national frontiers and help to eliminate them as factors in the world's economic life and competitive struggle – asseriva Salter –. They thus create interests and forces which will tend to counteract the competitive nationalism which is the world chief danger»⁶³.

57 W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 189.

58 G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 23. Arrighi qui cita F. Braudel, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, Vol. III, *I tempi del mondo*, Torino, Einaudi, 1981-82, p. 235.

59 W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 191.

60 Vedi *supra* oppure cfr. J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., pp. 15, 56, 63, 85, 100, 102, 129, 148, 275.

61 A. Salter, *Recovery: the second effect*, Londra, G. Bell and Sons LTD, 1932, p. 204.

62 Ivi, p. 207.

63 *Ibid.* Citato anche in W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 191.

In altri termini, scrivono Kaiser e Schot, non di rado si vedeva nei cartelli «an organic form of making rules for Europe that could potentially lock companies, employees, and governments into durably and mutually-beneficial cross-border arrangements»⁶⁴. Fungendo da piattaforme d'accordo per i produttori, i cartelli potevano spianare la strada anche a intese di più vasta portata. Da istituti puramente tecnici essi talvolta trascinavano all'interno di settori di competenza strettamente politica: anche in questo caso si sente forte l'eco delle pratiche delle grandi compagnie logistiche contemporanee, che si muovono trasversalmente su tavoli diversi intercettando spesso funzioni apparentemente esterne al loro dominio.

Che la CECA non fosse un cartello è fuori di dubbio, e Monnet era pronto a difendere con forza la “sua” creazione da ogni accusa che si muovesse su questo piano: d'altro canto una simile imputazione sarebbe stata una svalutazione notevole del progetto logistico che egli aveva in mente. Durante un'intervista al settimanale *Newsweek*, il giornalista riportò alla memoria di Monnet l'*International Steel Cartel* formatosi nel 1926 con uffici a Parigi e Berlino e realizzato per «foster closer Franco-German cooperation»⁶⁵: «Won't the Schuman Plan itself develop into a super-cartel?» gli chiese. Risposta di Monnet:

«The fundamental difference between the High Authority and the European International Steel Cartel was that the cartel was created by the producers, was operated solely for the benefit of the producers, and was responsible only to the producers. The High Authority is created by the governments within the Community as a whole, is to be operated for the benefit of the Community [...]. The purpose of the cartel was to restrict production and maintain high prices [...]. Under the Schuman Plan agreements among producers to achieve those purposes are strictly prohibited»⁶⁶.

Alcuni articoli del trattato di Parigi miravano in effetti a evitare la creazione di nuove forme di accordo più o meno celato. In particolare, l'articolo 65 così recitava:

«1. Sono proibiti gli accordi tra imprese, le decisioni da parte di associazioni di aziende ed i sistemi concordati che tendano, sul mercato comune, direttamente o indirettamente, ad impedire, limitare o falsare il gioco normale della concorrenza ed in particolare: a) a fissare o determinare i prezzi; b) a limitare o controllare la

64 W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 191.

65 Ivi, p. 193.

66 Intervista di Monnet a *Newsweek*, giugno 1951, FJME, AMG 49/1/36, p. 9.

produzione, lo sviluppo tecnico o gli investimenti; c) a ripartire i mercati, i prodotti, i clienti o le fonti di approvvigionamento»⁶⁷.

Eppure, proprio tra gli articoli del trattato si nascondevano le giustificazioni all'accusa che in fondo la CECA fosse un modo di muovere una difesa coordinata a livello continentale dei produttori di carbone e acciaio dei sei Paesi aderenti. Come osservano Kaiser e Schot, «Articles 59 and 61 allowed for direct interventions in the market by the High Authority in the case of insufficient production or a severe crisis in heavy industry – a key objective of all previous transnational cartels»⁶⁸. E in effetti, nell'intervista a *Newsweek* appena richiamata, Monnet ammette la possibilità per l'Alta Autorità di fissare «production quotas and maximum or minimum prices»⁶⁹. Insomma, la CECA non era un cartello, ma si riservava di attuare – in «extraordinary circumstances» chiosava Monnet – le stesse modalità di azione. Questa possibilità di incidere sul libero mercato con azioni concrete e mirate era funzionale alla stessa RFT, la cui prospettiva economica ordoliberal promuooveva l'intervento dello Stato quale organo regolatore dei disequilibri del *laissez-faire*, proprio come «garanzia e cauzione»⁷⁰ della sua stessa esistenza.

Tra la Francia e la Repubblica Federale Tedesca c'era anche un'altra questione in sospeso che non tardò a emergere in sede di trattative. Punto importante, che offre l'opportunità di introdurre un altro discorso legato direttamente alla logistica pur mantenendo, come stiamo facendo in questa parte, uno sguardo limitato al perimetro temporale in cui la CECA prese forma. Il riferimento è alla gestione del «problema Saar», regione situata al confine tra Francia e RFT e con un sottosuolo ricco di risorse carbonifere. Nel 1950 il territorio era ancora in mano ai francesi. La Germania Ovest ne rivendicava il possesso, ma soltanto con l'accordo del 27 ottobre 1956 quell'area fu reintegrata nella Repubblica Federale.

Nelle trattative verso la firma di Parigi il tema era pertanto ancora aperto e scivoloso, perché in fondo si trattava di una questione «d'ordine politico»⁷¹. Monnet, ben cosciente della situazione, sorvolò sulla questione fino a quando il delegato olandese Dirk Spierenburg scopercchiò il problema «in modo del tutto inaspettato». Ciò fece sorgere una tensione immediata tra i negoziatori. In tutta risposta, Hallstein specificò che era più che opportuno soprassedere perché «questo argomento avrebbe potuto sancire la fine delle trattative e,

67 Trattato che stabilisce la Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio, Art. 65.

68 W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 205.

69 Intervista di Monnet a *Newsweek*, giugno 1951, FJME, AMG 49/1/36, p. 7.

70 M. Foucault, *Nascita della biopolitica*, cit.

71 Memorandum di Monnet a Robert Schuman, 30 novembre 1950, FJME, AMG 9/2/7. Anche in J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., p. 73.

quindi, la fine del piano Schuman»⁷². Monnet, nella lettera in cui spiegava a Schuman la vicenda, scrisse che «fortunatamente il delegato olandese non ha insistito»⁷³, permettendo in questo modo il proseguimento dei negoziati. Alle Saar venne concesso infine lo statuto di «territorio autonomo» che sarebbe stato rappresentato da «uno o due rappresentanti»⁷⁴ all'assemblea della CECA⁷⁵.

Una simile situazione in cui si concede una sorta di «statuto speciale» per agevolare esigenze sostanzialmente commerciali è piuttosto diffusa nel mondo contemporaneo. In questo senso, per accennare a un fattore su cui ritorneremo a breve, lo statuto concesso alle Saar potrebbe richiamare le nuove “*Special Economic Zones*” che sorgono in continuazione (in Cina ma non solo) per rispondere alle esigenze di grandi multinazionali⁷⁶, o ad altri territori che esprimono una parentesi normativa alla linearità politica statale. Certo, la storia di quella regione al confine tra Francia e Germania rende la dinamica molto più complicata rispetto alle *SEZs* che si sviluppano oggi. E tuttavia un eco (seppur leggero) di queste stesse iniziative appare risuonare.

Benché possano essere visti – a ragione – come il cuore del progetto CECA (nonché il cuore logistico d'Europa), Francia e Germania occidentale non erano gli unici attori coinvolti. Né erano i soli ad avere interessi particolaristici che li guidavano nelle contrattazioni. Come fa notare Alan Milward, in linea generale gli Stati che abbracciarono immediatamente l'iniziativa avevano tutti bisogno di un «larger market for their goods and services than that offered by the narrow confines of their national territories»⁷⁷. Olanda e Belgio, osserva lo stesso Milward, già all'inizio degli anni Cinquanta dipendevano nel loro reddito nazionale da commerci con l'estero, rispettivamente per il quaranta e il trenta per cento del totale. Essere organici a una struttura come la CECA, che dava dunque libero accesso a una rete infrastrutturale europea di cui, in fondo, quegli Stati già facevano parte, poteva fungere da garanzia che queste entrate non venissero meno, specie nella fluida situazione geopolitica internazionale all'orizzonte. Proprio l'Olanda, ad esempio, aveva forti esigenze di aumentare la produzione e l'esportazione d'acciaio. «The project extension was to increase steel output

72 Lettera di Monnet a Robert Schuman, 6 dicembre 1950, FJME, AMG 10/3/13.

73 *Ibid.*

74 Nota di Monnet a Robert Schuman, 6 dicembre 1950, FJME, AMG 26/3/14. Anche in J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., p. 93.

75 Ciò non implicava un riconoscimento formale del governo tedesco dello statuto vigente delle Saar. A sottolineare questo vennero allegate al trattato di Parigi due lettere di Adenauer e Schuman dove si esplicitava formalmente questo punto. Cfr. “Scambio di lettere tra il Governo della Repubblica Federale Tedesca e il Governo della Repubblica Francese relativo alla Sarre” in “Trattato istitutivo della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio”.

76 Cfr. C. Carter, A. Harding (a cura di), *Special Economic Zones in Asian Market Economies*, Londra, Routledge, 2010.

77 A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 6.

from 340,000 to 570,000 ton annually»⁷⁸, osservano Kaiser e Schot, la cui cosa avrebbe decisamente aiutato il governo anche nella risoluzione dei suoi problemi interni⁷⁹.

Un altro esempio interessante in questo senso coinvolge gli altri due Paesi che, assieme all'Olanda, il 5 settembre 1944 formarono l'Unione doganale del Benelux. Nel novembre 1949 l'ingegnere Zdeněk Rudinger, rappresentate cecoslovacco dell'industria pesante del suo Paese, si recò a Ginevra presso la “Divisione Acciaio” dell'UNECE. Portava con sé la richiesta d'acquisto di 150.000 tonnellate di materiale per rispondere a necessità produttive interne. Il direttore della divisione UNECE Tony Rollman indirizzò l'interlocutore in Belgio e Lussemburgo, consapevole che «these two countries were already suffering from overproduction and were keen to sell some of their steel in foreign markets»⁸⁰. Così, il mese successivo Rudinger fece visita ai suoi omologhi di quei Paesi per intavolare una trattativa che sembrava già definita.

Ma l'affare saltò: «“I am afraid – scrisse l'ingegnere a Rollman il 27 dicembre 1949 – that the most pleasant conversation we can have will not change the fact that people in Brussels judge questions of European economic cooperation differently from you in Geneva”»⁸¹. Ovviamente, Rudinger muoveva accuse implicite alle pressioni americane identificando in esse la causa del mancato accordo. Tuttavia, il motivo reale secondo Kaiser e Schot era un altro: «the real commercial reason – sostengono – was, rather, that with European trade highly fragmented and access to convertible currencies limited, the sale to a Czechoslovak nationalized company appeared too risky»⁸². Con il sostegno di un meccanismo di garanzia più ampio come quello offerto dalla CECA, l'affare avrebbe anzitutto restituito un esito diverso. Inoltre, in linea più generale, avrebbe permesso una gestione più dinamica della crisi di sovrapproduzione d'acciaio, che lo stesso Rollman aveva palesato fin dal settembre 1949 fornendo «an added economic justification to the Schuman Plan for creating the ECSC»⁸³, come del resto è già emerso in conclusione dello scorso capitolo. Ancora una volta, dal ristretto confine temporale che si focalizza unicamente su quegli anni, sembra si potrebbero agilmente declinare in termini logistici alcune cause concrete che guidarono alla firma del Trattato di Parigi nel 1951.

Anche l'Italia, infine, aveva ragioni di Stato non secondarie per partecipare al progetto.

78 W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 227.

79 Cfr. su questo A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 152.

80 W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 221.

81 Lettera di Zdeněk Rudinger a Tony Rollman, 27 dicembre 1949, Archivio delle Nazioni Unite, Ginevra, G.X 19/9/1/47. In. *Ibid.*

82 *Ibid.*

83 *Ivi*, p. 225.

Anzitutto era quasi priva di risorse carbonifere, unica degli «ECSC member-state which was almost entirely dependent on imports»⁸⁴. Partecipare a una comunità fondata proprio su quella risorsa senza possederne faceva prospettare vantaggi eccellenti sebbene, in fin dei conti, «le difficoltà incontrate su quel mercato [della CECA e della Ruhr in particolare] spinsero a utilizzare, molto più di quanto non si fosse previsto, approvvigionamenti americani»⁸⁵. Per ciò che riguarda l'acciaio, essa aveva fatto uno sforzo notevole per costruire i tre grandi stabilimenti a ciclo integrale di Bagnoli, Piombino e Cornigliano⁸⁶. Tuttavia, l'industria meccanica, «l'impellente bisogno di acciaio da parte dell'edilizia», e «l'urgenza di por mano alla meccanizzazione dell'agricoltura»⁸⁷, rendevano necessari approvvigionamenti elevati e costanti. Anche qui la CECA faceva intravedere scenari decisamente allettanti resi possibili dal grande lavoro infrastrutturale a cavallo tra il XIX e il XX secolo (in particolare ci riferiamo ai tra grandi passaggi attraverso le Alpi del Sempione, del Brennero e del San Gottardo), che si sommavano a tutta un'altra serie di fattori più strettamente politici: interessi della DC e timori di una presa di potere comunista; forti spinte europeiste provenienti dalla resistenza e dalle isole di confino; relazioni internazionali volte a creare rapporti col “mondo libero” che lavassero l'onta del ventennio mussoliniano. Un grappolo di ragioni spingeva l'Italia a intraprendere questo nuovo percorso *sovrnazionale*. Figure istituzionali quali Alcide de Gasperi (Presidente del Consiglio), Carlo Sforza (ministro degli Esteri), Paolo Emilio Taviani (capo della delegazione italiana nei negoziati) e Pietro Quaroni (ambasciatore a Parigi) si mossero sincronicamente verso la firma.

In estrema sintesi, possiamo allora concludere che il Trattato di Parigi fu fortemente condizionato dalle esigenze particolari delle parti contraenti, alle cui necessità di ristrutturare e rilanciare le economie interne si intrecciava la volontà (specie per la Francia) di mantenere un controllo sullo sviluppo del neonato Stato tedesco attraverso la rete infrastrutturale e logistica (di carbone e acciaio). Detta altrimenti, la CECA si pose «alla confluenza di un molteplice ordine di problemi e individua[va] il piano di intersezione politicamente praticabile di tutta una serie di esigenze e di preoccupazioni ovunque risentite»⁸⁸. Oltre a questo abbiamo visto che pur da una prospettiva diversa rispetto a quella di questa ricerca, che estranei l'integrazione europea dal “lungo XX secolo” e si limiti a una storia di quegli anni, si può spesso ricorrere a concetti propri della logistica per meglio decifrare le scelte politiche di quel

84 A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 79.

85 Cfr. R. Ranieri “Il piano Marshall e la ricostruzione della siderurgia italiana a ciclo integrale”, in *Studi Storici*, Anno 37, N. 1, 1996, p. 156.

86 Cfr. Ivi, p. 145.

87 Ivi, p. 153.

88 B. Olivi, *L'Europa difficile*, cit., p. 34.

periodo. Merito di Monnet, punto d'orientamento all'interno del labirinto negoziale, fu di riuscire a sintetizzare le diverse prospettive. Lo stesso approccio tentò di averlo anche con la Gran Bretagna, ma i risultati furono decisamente diversi.

4.1.2) IL RIFIUTO INGLESE

«J'en suis profondément convaincu. Le concours de la Grande-Bretagne est certainement nécessaire au développement de l'Europe et du monde libre [...]. En 1950, j'ai pris part à toutes les discussions avec les Anglais afin qu'ils participent à la mise sur pied du Plan Schuman»⁸⁹. Subito dopo l'annuncio pubblico del piano Monnet si recò a Londra, dove prese parte a una serie di incontri con il ministro delle finanze inglese Sir Stafford Cripps e un gruppo di altri rappresentanti del governo. A seguito dei colloqui preliminari, «tense negotiation ensued from May 25 to June 3»⁹⁰, riporta Duchêne. Nonostante i tentativi di persuasione di Monnet, la Gran Bretagna declinò ogni invito a impegnarsi in un'organizzazione con mire *sovranazionali*. La sua visione, ribadita più volte sia nei colloqui sia successivamente, non prevedeva nemmeno parzialmente la messa a tema della cessione di sovranità, ma si limitava a identificare l'orizzonte del suo agire in comitati di coordinamento *internazionali*. La sacralità del suo potere sovrano non voleva essere toccata da nessun agente economico, sovrastatale o logistico, sebbene fosse anch'essa – come abbiamo visto sopra – promotrice di alcuni soggetti di *governance* che imponevano fin da allora – per dirla con Arienzo – un «ripensamento del ruolo dello Stato nel quadro dei poteri internazionali e [un] ripensamento delle forme di governo democratiche»⁹¹.

Sia come sia, la prospettiva di dialogo inglese allora si esauriva nel progetto del Consiglio d'Europa. Nato su iniziativa del “Congresso dell'Europa” dell'Aia (organizzato da Churchill nel maggio 1948), il Consiglio non andava a intaccare la sovranità dei Paesi di cui era composto, e non prevedeva la possibilità di imporre nessun parere vincolante. Esso, infatti, si articolava attorno a un Comitato dei Ministri – dove sedevano i rappresentanti dei governi aderenti senza alcun potere indipendente di decisione –, e a un'Assemblea Consultiva – composta da delegati dei diversi Paesi che non c'entrava nulla con un Parlamento, visto che i deputati erano nominati dai governi.

L'incompatibilità tra il piano Schuman e il Consiglio d'Europa era dunque su di un

89 Intervista di Monnet al *magazine* statunitense “Look”, 7 marzo 1952, FJME, AMG 49/1/39, pp. 4-5.

90 F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., p. 207.

91 G. Arienzo, *La governance*, cit., p. 83.

livello profondo, benché entrambi si innestassero su categorie di governo alternativo⁹². In una lunga lettera del 15 agosto 1950, Monnet sottolineava allo stesso Schuman le differenze tra le due formule, e riteneva inconciliabili le rispettive strutture.

«Dans notre examen – osservava Monnet –, il ne nous a pas été possible de trouver une formule qui permette d'organiser une relation organique entre le Haute Autorité et le Comité des Ministres du Conseil d'Europe»⁹³.

Tuttalpiù, precisava Monnet al ministro, ci poteva essere un dialogo istituzionale, o uno scambio reciproco di rapporti annuali. Ma senza una delega sostanziale di sovranità, una relazione più diretta tra il Consiglio e l'Alta Autorità non sarebbe stata possibile:

«Pour établir une telle relation – continuava Monnet nella lettera –, il faudrait, de tout nécessité, ou bien refaire complètement le statut du Conseil de l'Europe ou bien abandonner le principe de la fusion des souverainetés qui est la base même des propositions Schuman»⁹⁴

Pochi giorni prima Monnet aveva inviato una lettera dello stesso tenore ad Harold Macmillan, deputato conservatore inglese che divenne di lì a poco primo ministro e che significativamente fu il primo ad applicare per l'ingresso della Gran Bretagna nella CEE nel 1961. Anche a lui il francese sottolineava come servisse un'invenzione che davvero risolvesse una volta per tutte le «antiche difficoltà» del Vecchio Continente:

«What must be sought – scriveva Monnet – is a fusion of the interests of the European peoples and not merely another effort to maintain an equilibrium of those interests through additional machinery for negotiation [...]. The Schuman proposals provide a basis for the building of a new Europe through the concrete achievement of a supernational regime within a limited but controlling area of economic effort»⁹⁵.

92 Cfr. la definizione di *governance* in Ivi, pp. 19 e seg.

93 Lettera di Monnet a Robert Schuman, 15 agosto 1950, FJME, AMG 5/4/10. Anche in Anche in J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., p. 50.

94 Ivi, p. 51.

95 Lettera di Monnet a Harold Macmillan, 8 agosto 1950, FJME, AMG 5/4/4.

Insomma l'«indispensable first principle of [...] the abnegation of sovereignty»⁹⁶ era imprescindibile nella mente di Monnet, ma il Regno Unito non poteva accettarla per una lunga serie di ragioni. Innanzitutto, non lo riteneva compatibile con il suo ruolo all'interno del Commonwealth. In secondo luogo, il suo sguardo era rivolto preferibilmente verso un'alleanza con gli Stati Uniti piuttosto che con l'Europa continentale. In terzo luogo, nonostante gli eventi del 1946 lo fecero di fatto abdicare al ruolo di grande potenza⁹⁷, esso si riteneva ancora al centro della geopolitica mondiale tanto da non necessitare certo alleanze, specie con la Germania. In quarto luogo, aveva di gran lunga l'economia più ricca dell'Europa Occidentale e aderendo al piano temeva di dover sottostare a dettami economici contrari alla sua volontà di crescita ed espansione⁹⁸. Queste ragioni politiche giocarono certamente un ruolo determinante nel guidare la scelta inglese, e sono perfettamente traducibili entro i termini dei «contrastati profondi» tra i «diversi attori istituzionali» che si giocano a tutt'oggi all'interno dell'Unione Europea⁹⁹.

Ma oltre a questa costellazione di dinamiche, motivi ben più materiali (e contingenti: ricordiamo lo sguardo forzatamente ravvicinato di questa sezione) possono essere ritenuti alla base di una simile decisione. Cause geografico-strutturali, che mantenevano storicamente il Regno Unito al di fuori dello spazio logistico europeo. Come si ricorderà dal secondo capitolo, esso non fece parte del *Verein*, né firmò la convenzione di Berna. Allo stesso modo, nemmeno il dibattito sulla condivisione delle risorse di carbone e acciaio li appassionava particolarmente. Scrivono Kaiser e Schot,

«British railway companies were not as interested in discussions about gouges or other issues of cross-border rail traffic as were those in Germany and France. Similarly, British steel companies were unaffected by continental European interdependencies in raw materials»¹⁰⁰.

La sua dimensione di isola portava la Gran Bretagna ad essere molto più attratta da discussioni che si riferissero agli scambi via mare. Lo stesso Monnet aveva partecipato

96 *Ibid.*

97 Il riferimento è all'Iran, dove Stalin si rifiutò di ritirare le truppe, e ai Dardanelli, dove l'URSS chiese alla Turchia nuove condizioni per l'accesso allo stretto. Entrambe le zone erano nella sfera d'influenza del Regno Unito, ma la sua incapacità di gestire la situazione impose l'intervento degli Stati Uniti, e significò di fatto l'esclusione inglese dalla partita della guerra fredda.

98 Questi e altri motivi per cui il Regno Unito non entrò nella CECA sono esposti anche da Duchêne in Id., *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., p. 208.

99 G. Arienzo, *La governance*, cit., p. 66.

100W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 300.

all'Allied Maritime Transport Council, o al British Supply Council, organi di cogestione del settore logistico che si concentravano proprio sui commerci marittimi. La radice “terrocentrica” del *plan Schuman* fu dunque alla base del rifiuto inglese. Del resto, il Regno Unito e le sue aziende siderurgiche rimasero marginali anche nella costruzione dei “cartelli” nel periodo tra le due guerre¹⁰¹, e lo stesso atteggiamento lo tennero con la CECA. Soltanto in concomitanza con gli effetti della “*logistic revolution*” che coinvolgeva in particolare proprio la dimensione marittima, la Gran Bretagna divenne parte integrante dello spazio logistico europeo, come vedremo nel prossimo capitolo. Ma nei primi anni Cinquanta una comunanza di interessi col continente era ben lontana dall'essere percepita.

In definitiva, il Regno Unito ottenne di presenziare come osservatore alle trattative, senza tuttavia alcun diritto di influenza sulle decisioni prese all'interno dei negoziati o dell'Alta Autorità. La propensione a mantenere rapporti il più possibile intrecciati tra l'esecutivo della CECA e il governo di Londra fu premura dello stesso Monnet. «One of the first tasks of the High Authority – spiegò il politico di Cognac nella già citata intervista a *Newsweek* del giugno 1951 – [...], will be to work out an appropriate form of association between the Coal and Steel Community and the British Government»¹⁰². Questa attenzione portò lo stesso Monnet, nella veste di presidente dell'Alta Autorità, a volare a Londra il 21 agosto 1952 (a pochi giorni dalla cerimonia ufficiale d'insediamento della CECA, avvenuta il 10 agosto) e consumare così il suo primo atto pubblico proprio in quello Stato che della CECA non faceva nemmeno parte. Gesto simbolico, che non intacca comunque la sostanza dei fatti: il governo inglese, com'era forse logico, non era interessato ad inserirsi nella rete dello spazio logistico continentale proprio perché era strutturalmente esterno ad esso. Il suo sguardo era rivolto altrove.

4.1.3) L'INTERESSE STATUNITENSE: LA LETTERA A SCHUMAN DEL 18 APRILE 1948

In quest'ultima cronaca storica, in cui ancora tentiamo di tenere la barra esclusivamente (o quasi) indirizzata sull'analisi degli avvenimenti che costellano quegli anni, ci discostiamo dal Vecchio Continente per guardare agli interessi degli Stati Uniti. Nelle due brevi sezioni precedenti abbiamo osservato come sia possibile far riverberare specificità

¹⁰¹*Ibid.*

¹⁰²Intervista di Monnet a *Newsweek*, giugno 1951, FJME, AMG 49/1/36, p. 3.

logistiche anche se si trascura uno sguardo di lungo periodo. Anche in questo caso, pur consapevoli che «l'espansione materiale [...] del “nuovo” regime statunitense»¹⁰³ ha in quegli anni un momento importante e di svolta, proveremo ad accantonare questa prospettiva ampia per stringere lo zoom ad alcune situazioni specifiche. Di nuovo, anche questo esperimento non mancherà di esprimere le stesse grammatiche e la stessa sintassi.

Secondo Alan Milward, la proposta di Monnet di creare un'Europa integrata proveniva direttamente dagli Stati Uniti. A sostegno di questa ipotesi, Milward osserva come «in his memoirs there is no hard evidence of his having taken up the cause of Western European integration before April 1948. That was the time when he realized that it was a central objective of the American administration»¹⁰⁴. Il 3 aprile di quell'anno il Congresso americano aveva dato il via libera al piano Marshall. Monnet, in effetti, proprio in quei giorni era a Washington e ci rimase fino al 18. Una lettera a Schuman scritta nel giorno stesso della partenza è davvero significativa in questo senso.

Nella missiva tesseva anzitutto le lodi agli americani, evidenziandone gli intenti «ni réactionnaire, ni impérialiste» e sottolineandone piuttosto la volontà d'azione: «action pour elle veut dire à l'heure actuelle empêcher la guerre, aider l'Europe de l'ouest à se reconstruire et préparer les voies à l'arrêt de l'expansion russe»¹⁰⁵. Per questi motivi, scriveva Monnet, essi hanno approvato l'«effort considérable» di dare vita al piano Marshall. Allo stesso modo degli USA, e qui arrivava al nodo del suo ragionamento, lo sforzo europeo doveva essere altrettanto imponente, sebbene dovesse appartenere a «une autre nature»:

«l'effort des pays de l'Europe de l'ouest pour être à la mesure des circonstances, du danger qui nous menace et de l'effort américain a besoin de devenir un effort européen véritable que seule l'existence d'une *Fédération* de l'ouest rendra possible [...]. [L]a seule tâche à laquelle, en dehors du Plan [di modernizzazione], je serais prêt à me consacrer serait de contribuer à l'élaboration d'une véritable *Fédération* de l'ouest»¹⁰⁶.

A partire proprio da questa lettera, che Milward cita soltanto di seconda mano¹⁰⁷, lo storico britannico sostiene come «the suddenness, boldness, and timing of this declaration strongly

103G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 2.

104A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 295.

105J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., p. 37.

106Ivi, p. 38.

107Milward si rifà infatti al testo di Wilfried Loth, *Der Weg nach Europa. Geschichte der europäischen Integration 1939-1957*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 1990.

suggest that the ideas had come from America»¹⁰⁸.

Si può essere d'accordo con l'interpretazione di Milward? In parte certamente no. Che Monnet paventasse un'unione (logistica) degli Stati europei anche prima del 1948 è stato mostrato ampiamente in questa ricerca.

Quanto invece risulta accettabile, è l'idea secondo cui gli Stati Uniti impressero un'accelerazione a questo processo proprio attraverso l'ERP e Monnet. Anche Kaiser e Schot sottolineano non soltanto come «the idea of a Western European customs union»¹⁰⁹ fosse parte delle discussioni preliminari al piano Marshall, ma evidenziano anche l'influenza americana nella creazione della CECA tramite il ruolo ricoperto dal francese:

«through transatlantic expert networks, American institutions and individuals exercised informal influence on drafting the ECSC treaty provisions, especially those concerning competition policy. These various and partly overlapping networks centered on the emergency postwar European Coal Organization (ECO), the US High Commission for Germany, and the French Planning Commissariat headed by Monnet»¹¹⁰.

A giustificare questa affermazione ci sono i trascorsi stessi di Monnet che, come mostrato in più d'un occasione, intercettarono sovente le alte sfere statunitensi. In maniera significativa si intrecciarono anche durante i giorni di permanenza negli USA in quell'aprile del 1948. Nella stessa lettera citata in apertura, infatti, così scriveva a Schuman:

«Au cours de mon séjour ici j'ai vu en ami les nombreuses personnes que je connais depuis longtemps. Je vous en donnerai le détail à Paris. J'ai naturellement été en rapport journalier avec [Henri] Bonnet [ambasciatore francese in USA] que j'ai tenu au courant de toutes les conversations que j'ai eues. Vous connaissez assez l'Amérique pour savoir que ces conversations ont été des conversations amicales, officieuses et découlant tout naturellement des rapports personnels amicaux et souvent intimes que j'ai ici depuis longtemps»¹¹¹.

Peccato per i dettagli delle conversazioni che avrebbe riferito soltanto una volta tornato in

108A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 295.

109W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 275.

110Ivi, p. 205.

111J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., p. 36.

patria e di cui evidentemente nulla sappiamo. È tuttavia molto verosimile supporre che gli amici di cui parla fossero parte di quelle stesse alte sfere statunitensi direttamente coinvolte nelle decisioni dell'amministrazione americana.

I suoi rapporti con le *elites* politico-economiche furono dunque, al medesimo tempo, vincolo attraverso cui quelle stesse mantenevano un controllo latente sul processo integrativo, e la legittimazione del suo potere nel secondo dopoguerra. Secondo Milward, «his power and influence were derived not from elections and votes but from close and carefully cultivated relationships, particularly with a small group of bankers and lawyers in Wall Street and Washington»¹¹². Effettivamente, Dean Acheson, ad esempio, da segretario di Stato (1949-1953) gli «spalancò le porte» degli uffici della Casa Bianca¹¹³. Il suo successore, John Foster Dulles, fu l'avvocato che gli fece avere l'incarico della liquidazione del “trust Kreuger” agli inizi degli anni Trenta in Svezia. John J. McCloy, che divenne l'alto commissario americano nella Germania Ovest, aveva con Monnet un rapporto amicale profondo, rapporto che quest'ultimo manteneva anche con Felix “*justice*” Frankfurter, giudice della corte suprema degli Stati Uniti. Averell Harriman, segretario al commercio USA aveva «pranzato» e discusso varie volte con Monnet fin dagli anni in Algeria¹¹⁴. Paul Grey Hoffman – unico citato nella lettera – era un alto funzionario e amministratore dell'ECA (Economic Cooperation Administration) dal 1948 al 1950¹¹⁵. E la lista potrebbe continuare. Un lungo elenco di personalità che ricoprivano ruoli importanti negli USA era parte di quella che abbiamo definito l'«orbita Monnet», che dunque funse in qualche modo da garanzia stessa al piano Marshall.

Se allora, come scrive Giovanni Arrighi, con l'ERP gli Stati Uniti miravano «alla ricostruzione dell'Europa a immagine e somiglianza dell'America»¹¹⁶, possiamo dire che Monnet, volontariamente o meno, fu funzionale a questo progetto. Contribuendo a dare sostanza politica a quello spazio infrastrutturale, trasformandolo in uno spazio logistico compiuto, egli realizzò una struttura comunitaria simile al GATT (il *General Agreement of Tariffs and Trade* del 1947), «lo strumento principale della formazione del mercato mondiale durante l'egemonia statunitense»¹¹⁷. Un documento della stessa Unione Europea, del resto, sottolinea lo stretto legame: «il mercato unico dell'UE si è ispirato in parte ai principi e alle

112A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 294.

113J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 196.

114Cfr. F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., p. 231.

115J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., p. 35.

116A. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 387.

117Ivi, p. 103.

pratiche del GATT». ¹¹⁸ E all'interno dello stesso GATT

«there was – fa notare Duchêne – the bizarre spectacle of the United States insisting that the ECSC should act as a “contracting party” or member of the organization, while the Belgian ambassador, Max Suetens, representing the Six, denied there was any such need because the High Authority had no responsibility for trade policy» ¹¹⁹.

Insomma, che gli americani avessero un interesse affinché nascesse una qualche forma di unità nel Vecchio Continente sembra confermato dagli episodi raccontati, e in fondo non è nemmeno un'affermazione così originale ¹²⁰. Quel che più conta per questo lavoro è il doppio binario che lega Monnet a questa intenzione, e che si determina proprio in quella fazione di tempo. La piena realizzazione del «quarto ciclo sistemico di accumulazione» ¹²¹, per richiamare ancora Arrighi, implicava un sostanziale adattamento alle forme di spazialità più improntate sugli «spazi di flussi» che sugli «spazi di luoghi». Con la CECA questo progetto fu in parte portato a termine. Possiamo allora dire che proprio questa alterazione della logica spaziale è, in ultima analisi, la vera chiave di lettura attraverso cui interpretare il sorgere della Comunità carbo siderurgica, e ci permette di valorizzare le trasformazioni che con essa subirono alcuni concetti quali quelli di Stato, spazio ed Europa. Di questi ci occuperemo nella seconda parte di questo capitolo.

4.2) OLTRE LO STATO, ENTRO LO STATO

A partire da questa sezione torniamo ad affrontare una disamina che rifletta in termini più ampi. Nell'indagare la CECA e il lavoro di Monnet in un'ottica puramente contingente come abbiamo fatto finora in questo capitolo, abbiamo visto come siano nondimeno emerse delle categorie che irradiano spunti propri della logistica. Ora, con una torsione analitica, recuperiamo una prospettiva generale e tentiamo di porre in risonanza gli effetti che la comunità carbo siderurgica ha avuto sull'idea di Stato, spazio ed Europa, con gli effetti che ha

118 Note sintetiche sull'Unione Europea – 2016, p. 3. Documento reperibile online sul sito web del Parlamento Europeo. Qui il link: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/it/FTU_6.2.2.pdf.

119 F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., pp. 241-242.

120 Su questo, al di là di Arrighi, vedi anche D. Ellwood, *L'Europa ricostruita. Politica ed economia tra Stati Uniti ed Europa occidentale (1945-1955)*, Bologna, il Mulino, 1994.

121 Cfr. G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 456.

oggi la logistica sulla stesse categorie. Vedremo come risulterà un'analisi che parrebbe autoalimentarsi e che, in fondo, offrendo profondità storica alle situazioni contemporanee, si potrebbe vedere proprio nella nascita della CECA un esempio a cui riferirsi. Questo è vero per tutte le categorie indicate, ma lo è soprattutto per l'idea di Stato. Da qui partiamo.

La scossa che subì allora il sistema politico continentale è innegabile, e si situa in una contingenza in cui lo Stato-nazione di matrice europea era da molte parti considerato come un'entità al crepuscolo. Numerosi scritti dell'epoca sottolineavano quanto fosse necessario oltrepassare quell'architettura istituzionale così radicata in Europa, e definivano il suo superamento una condizione necessaria nell'ottica di salvaguardare la pace dopo due conflitti devastanti¹²². Tra i sostenitori di questa tesi, molti aderirono in quegli anni al Movimento Federalista Europeo (MFE – nato il 27 agosto 1943) o all'*Union Européenne des Federalist* (UEF – sorta il 27 agosto 1947). Con le loro azioni i militanti di questi due gruppi facevano esplicite pressioni sui governi e i parlamenti affinché abdicassero alle loro prerogative sovrane, ma spesso le loro parole aleggiavano nell'etere senza una reale forza che andasse oltre la carica semantica. Un percorso esplicitamente costituente, per il superamento della divisione in Stati sovrani e il raggiungimento dell'unità federale continentale non fu mai veramente considerato dalle classi dirigenti, che preferivano la gradualità dell'approccio funzionalista. Milward pone esplicitamente in risalto la «extreme political insignificance of the influence of the European federalist movement on the negotiations for the Treaty of Paris»¹²³. E paradigmatico, in questo senso, è il (non) rapporto tra Monnet e una delle anime più brillanti e attive del federalismo europeo in quegli anni quale fu Altiero Spinelli. Nelle sua biografia il francese non richiama il federalista italiano nemmeno una volta. Sebbene in alcuna storiografia essi siano spesso accostati e descritti come le anime complementari di uno stesso pensiero, da un punto di vista storico essi ebbero rapporti piuttosto distanti. Anche da una ricerca archivistica emergono pochissime fonti di collegamento tra i due: alcune lettere piuttosto formali, e nessun vero dialogo puntuale sulle loro prospettive teoriche. Entrambi volevano “superare” la dinamica statale europea, ma le modalità del tutto differenti li poneva su pianeti lontani. Il non rapporto dà del resto la cifra di questa distanza.

122Si ricordino ad esempio gli scritti di R. Coudenhove-Kalergi, *Pan-Europa. Un grande progetto per l'Europa unita*, cit. Oppure A. Spinelli, *Il manifesto di Ventotene*, cit.; Id, *Manifesto dei federalisti europei*, cit. Di qualche anno precedente, ma decisamente importanti tanto da aver ispirato autori del calibro proprio di Altiero Spinelli sono gli scritti dei federalisti inglesi degli anni Trenta. Tra gli altri, Lord Lothian (1935), *Il pacifismo non basta*, Bologna, il Mulino, 1986; L. Robbins (1937), *L'economia pianificata e l'ordine internazionale*, Milano, Rizzoli, 1948, e Id. (1939), *Le cause economiche della guerra*, Torino, Einaudi, 1944. Ovviamente, in questa bibliografia essenziale, vedi anche gli scritti citati di Einaudi, *Lettere politiche*, Bari, Laterza, 1920; oppure Id. *La guerra e l'unità europea*, Milano, Edizioni di Comunità, 1948.

123A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 15.

A dire il vero – come abbiamo visto –, Milward pone in discussione finanche il fatto che la CECA sia stata un tentativo di andare oltre lo Stato. Piuttosto, dal punto d'osservazione che egli assume, il *plan Schuman* appare una vera e propria operazione di salvataggio della stessa entità statale, «an indispensable part – scrive – of the nation-state's post-war construction»¹²⁴. Solamente il contesto e la narrazione dei suoi promotori ne veicolarono un'interpretazione dai tratti finalistici e teleologici, inserendolo in un percorso progressivo e ineluttabile verso un livello di civilizzazione più “evoluto”. Lo stesso Monnet descriveva in questi termini il cammino a cui aveva dato avvio con la CECA: «passer de l'état de Pays séparés et désunis à celui des États-Unis d'Europe est le développement inéluctable de l'histoire et le processus naturel de la civilisation»¹²⁵.

La posizione di Milward sembra del tutto condivisibile a partire in prima battuta da quanto abbiamo mostrato sopra, parlando degli interessi statali che hanno condizionato il processo integrativo. Oltre a questo, anche a livello teorico la tesi che vuole lo Stato come cardine nella costruzione europea trova da più parti legittimità. Secondo Raffaella Gherardi e Maurizio Ricciardi, che hanno raccolto diversi interventi con questo profilo¹²⁶, le «figure politiche» tipiche dello Stato moderno hanno mostrato una «tale vitalità [...] al punto da dispiegare un proprio ruolo costituzionale nell'edificazione di una struttura per certi versi post-statale quale l'Unione Europea»¹²⁷. Seguendo questa interpretazione, lo Stato e i suoi elementi costitutivi hanno saputo proiettarsi «nei suoi possibili futuri», rivelando un'eccezionale capacità di «restaurare i suoi contenuti essenziali, ma non per restare uguale a se stesso, quanto piuttosto per governare le sue proprie trasformazioni»¹²⁸. Anche al di fuori dell'Europa, del resto, il Novecento ha visto il trionfo della forma Stato. Basti pensare ai processi di decolonizzazione e allo «Stato postcoloniale»¹²⁹.

Da questa lettura esso appare dunque tutt'altro che una figura avviata al suo tramonto, e anche un'analisi quantitativa parrebbe confermare questa ipotesi: come fa notare Pier Paolo Portinaro, nella stessa «Europa gli Stati erano ventitré dopo la prima guerra mondiale e oggi sono cinquanta»¹³⁰. Il processo di integrazione europea, dunque, si è mosso totalmente entro il perimetro dello Stato, tanto che a quest'ultimo si può tuttalpiù attribuire – seguendo

124Ivi, p. 2.

125Nota di Monnet del 19 febbraio 1955. FJME, AMK 2/2/12.

126Cfr. il numero di *Scienza&Politica* a cura di R. Ghirardi, M. Ricciardi dal titolo “Genesi e degenerazioni dello Stato”, vol. 16, n. 31, 2004.

127R. Ghirardi, M. Ricciardi (a cura di), *Lo stato globale*, Bologna, CLUEB, 2009, p. 11.

128Ibid.

129Cfr. S. Mezzadra, *La condizione postcoloniale. Storia e politica del presente globale*, Verona, Ombre Corte, 2008.

130Cfr. P.P. Portinaro, “Introduzione” in, Id. (a cura di), *Stato*, Roma-Bari, Laterza, 2004, p. XXV. Almeno a livello numerico lo Stato non sembra affatto in declino.

Pierangelo Schiera – una «degenerazione»¹³¹, intendendo con questo termine non tanto l'avvio verso una fase terminale, quanto piuttosto una sua ri-generazione e un suo ripensamento. Lo stesso Ricciardi provando a interpretare le mutazioni in corso della categoria statale ha introdotto il concetto di «Stato globale». Egli sottolinea come «discutere di Stato nell'epoca della globalizzazione» significhi in fondo «cercare di individuare se e in che modo esso mantenga un significato condiviso appunto su scala globale»¹³². In questo quadro rileva come lo Stato-nazione «appare progressivamente inadeguato tanto dal punto di vista organizzativo, cioè in relazione alla dimensione globale dei rapporti capitalistici di produzione, quanto dal punto di vista normativo, perché il richiamo alla nazione non costituisce più un riferimento normativo adeguato e sufficiente a fronte della tensione manifesta tra popolo e popolazione»¹³³. Allo stesso tempo però, continua Ricciardi, il fatto che «il capitalismo non sia solo globale, così come che il quadro normativo non sia solo cosmopolitico, consente allo Stato di tornare costantemente in gioco»¹³⁴. In altre parole «i due termini che compongono il sintagma “Stato globale” stabiliscono un campo di tensione all'interno del quale non si determina in alcun modo uno sviluppo certo»¹³⁵. Ed è proprio questa incertezza e parzialità la cifra costitutiva di questa forma politica: «In definitiva – conclude Ricciardi – lo Stato globale come forma di dominio sembra riuscire a fare della propria incompletezza un tratto costitutivo e operativo»¹³⁶.

A proposito delle trasformazioni della categoria statale, come interpretare il pensiero di Monnet? Certamente egli aveva una concezione dinamica dell'idea di Stato che ricalcava quella espressa dalla dottrina funzionalista di David Mitrany. Categorie quali quella di «sovranità allargata», o la visione dei confini quali «barriere artificiali», testimoniano quanto egli fosse per certi versi oltre il veterostatalismo europeo. Su questo tenore, alcuni progetti proposti fin dagli anni di della seconda guerra mondiale confermano un approccio tutt'altro che conservatore e reazionario. In una nota del 5 agosto 1943 prospettava, ad esempio – in una sorprendente sintonia con pensatori molto più rinomati come Alexandre Kojève¹³⁷ –, la nascita di un «Bloc Latin» tra Francia, Spagna e Italia che avrebbe dato vita a una «federation latine» dopo il conflitto. O, ancora nella medesima nota, parlava di uno «Etat métallurgique»

131P. Schiera, *Lo Stato moderno. Origini e degenerazioni*, Bologna, CLUEB, 2004, p. 109.

132M. Ricciardi, “Dallo Stato moderno allo Stato globale. Storia e trasformazione di un concetto”, *Scienza&Politica*, Vol. 25, N. 48, 2013, p. 80.

133Ivi, p. 82.

134Ibid.

135Ivi, p. 81.

136Ivi, p. 93.

137Cfr. A. Kojève, *Il silenzio della tirannide*, Milano, Adelphi, 2004. In particolare vedi “L'impero latino (Progetto di una dottrina della politica francese)” scritto nel 1945.

nel cuore dell'Europa:

«Il existe au Nord-Ouest de l'Europe – scriveva – un certain nombre de pays et de territoires qui présentent de grandes affinités. Ce sont la Belgique, la Hollande, le Luxembourg, la Rhénanie, la Sarre et la Westphalie. Ces pays et territoires ont en commun de grosses ressources en charbon et un industrie métallurgique développée. L'idée de les grouper en un nouvel Etat vient du désir de résoudre définitivement la question allemande [...]. Prive de la rive gauche du Rhin et de la Ruhr a l'ouest, peut-être de la Silesie a l'est, l'Allemagne devrait renoncer a toute idée d'hégémonie européenne [...]. Le nouvel Etat pourrait prendre la forme d'un Etat européen, dont la neutralité serait garantie par les grands pays du continent et qui n'entretiendrait pas de forces armées»¹³⁸.

Uno Stato metallurgico senza esercito nel cuore dell'Europa garantito dalla grandi potenze (sembrerebbe uno “Stato logistico”, o una *Special Economic Zone*). Fantasie politiche calmierate successivamente in un progetto che dagli interessi statali non soltanto non fuggiva, ma da cui era in parte pure veicolato.

Se dunque è pienamente giustificato parlare del Novecento come del secolo che ha definitivamente visto una riconfigurazione della forma Stato (ma non certo un declino inteso in senso stretto) dovuto alle «molteplici e spesso differenti articolazioni della *governance* globale»¹³⁹, appare più complicato scorgere i prodromi di un suo superamento negli esordi del processo di integrazione europea. O, almeno, non sembra sufficientemente giustificato derivare una tale impressione da un'indagine che estranei l'opera di Monnet e la CECA dal suo contesto specifico. Per questo motivo è utile guardare all'integrazione europea attraverso la logistica. Grazie ad essa e alla sua incisiva capacità di posizionarsi nel tempo attraversandolo sia storicamente sia nelle sue complesse geografie, il processo a cui ha dato vita Monnet può essere inserito in un trend più lungo che partito dall'ultimo quarto del XIX secolo sfocia prepotentemente nel “presente globale”, dove lo Stato ha definitivamente acquisito una «ibridazione e trasformazione della sua razionalità»¹⁴⁰.

Insomma, sebbene l'UE sia per certi versi un esempio paradigmatico dove «the State [...] is neither national nor supranational»¹⁴¹, la situazione non è circoscritta al Vecchio

138 Monnet in una nota intitolata *L'organisation politique et économique de l'Europe Occidentale*, 5 agosto 1943, FJME, AME 33/1/4, pp. 7-8.

139 G. Arienzo, *La governance*, cit., p. 125.

140 Cfr. S. Mezzadra, B. Neilson, “Extraction, Logistics, Finance”, cit., p. 13.

141 E. Balibar, “Es Gibt Keinen Staat in Europa: Racism and Politics in Europe Today”, *New Left Review*, 186 (Marzo/Aprile 1991), p. 16. cit. in J.G. Ruggie, “Territoriality and Beyond: Problematizing Modernity in

Continente. In pressoché la totalità del pianeta l'autorità statale univoca che si innesta su un territorio è oggi radicalmente messa in discussione. I suoi tradizionali elementi costitutivi (indicati da Max Weber in territorio, popolazione e sovranità¹⁴²) nel corso del Novecento – e in particolare nella seconda metà – hanno perso il carattere in qualche modo esclusivo, tanto che da più parti ci si è chiesti se abbia ancora senso parlarne negli stessi termini. «Quale che sia la diagnosi – sostiene per esempio Giovanni Arrighi –, la sensazione prevalente è che l'utilità e il potere degli Stati-Nazione si stanno riducendo»¹⁴³.

A delineare questa sorta di «terra mobile» (come la chiama Paolo Perulli¹⁴⁴) hanno contribuito sia organismi istituzionali sia, soprattutto, organi del mercato quali le grandi corporation, i marchi multinazionali o le compagnie logistiche:

«Sempre meno governo spaziale, noi oggi vediamo – scrive Perulli analizzando il panorama attuale –. Quello che si presenta a noi è piuttosto anomia, perdita di capacità di governo, attraversamento in tutte le direzioni di flussi, di tipo fisico e di tipo immateriale, virtuale. Questi flussi non rispondono a un disegno, né tantomeno a un governo. Essi sono il prodotto di forze di mercato, di matrici anonime, di complesse interdipendenze»¹⁴⁵.

Keller Easterling, in questo senso, mostra ad esempio come Dubai e Abu Dhabi possano essere intesi come dei veri e propri «infrastructural spaces»¹⁴⁶ dove è lo stesso nucleo urbano a essere costruito per assecondare i flussi commerciali. Allo stesso modo si può guardare al sud-est asiatico o all'America Latina, dove molti processi rivelano le medesime caratteristiche. A Kuala Lumpur, ad esempio, la presenza «pervasiva» delle grandi *corporation* americane rende la città «simili a un'estensione economica e culturale della California»¹⁴⁷. Sono anche questi i «nuovi spazi logistici», diffusi nel diorama globale, entro i quali si verificano formali o informali interruzioni della linearità politica e territoriale degli stessi Stati-nazione.

Questo rimescolamento di carte (geografiche – «esplosione» la chiamano Mezzadra e Neilson¹⁴⁸), secondo un'opinione consolidata, ha accompagnato il processo di globalizzazione sin dai suoi esordi e la logistica può essere una chiave interpretativa molto utile per decifrare

International Relations”, *International organization*, Vol. 47, N. 1, 1993, p. 140.

142M. Weber (1919), *La scienza come professione. La politica come professione*, Torino, Einaudi, 2004, p. 48.

143G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 106.

144P. Perulli (a cura di), *Terra mobile*, cit.

145P. Perulli, “Labirinto → Passaggio”, in Id. (a cura di), *Terra mobile*, cit., p. 245-246.

146Cfr. K. Easterling, *Extrastatecraft*, cit.

147A. Ong, *Neoliberalism as Exception*, cit., p. 82.

148S. Mezzadra, B. Neilson, *Confini e frontiere*, cit., p. 19.

questo trend. Riprendendo alcuni scritti di Neil Smith, geografo scomparso recentemente, Neil Brenner ricorda come «the entrenched geopolitical and geoeconomic structures of twenty-century capitalism have been radically reconfigured at once global, national, regional, and urban scale»¹⁴⁹. Detta altrimenti gli spazi politici della globalizzazione non sono più soltanto un insieme declinabile con mere categorie moderne. Le diverse unità amministrative novecentesche – inclusa, appunto, quella dello Stato – si sono rivelate a poco a poco sempre meno adatte a descrivere le differenti geometrie politiche contemporanee soggette – come scrive anche Brenner in sintonia con Mezzadra e Neilson appena richiamati – a continue «implosioni ed esplosioni»¹⁵⁰. Intrecci di finanza, interessi politici comuni, trame infrastrutturali per il trasporto di risorse naturali e flussi di merci hanno creato aree inedite quali macroregioni, *trade corridors*, zone economiche speciali, o formazioni sovranazionali. Identificare queste “zone” è divenuto imprescindibile se si vuole comprendere fino in fondo la moltitudine di geografie di cui si è andato componendosi il globo terracqueo. Allo stesso tempo, è diventato altrettanto imprescindibile comprendere chi in queste aree ci governa, e per questo, come nota Arienzo, è così utile uno strumento come quello della *governance*: «pur nella sua opacità la *governance* permette di cogliere quelle intersezioni tra fenomeni differenti ma interrelati che appaiono decisive nella politica contemporanea: *deficit* democratico, crisi dello Stato, post-modernità»¹⁵¹. Pur concordando con Arienzo, in questa ricerca quello che stiamo tentando di mostrare è quanto sia allo stesso modo utile lo strumento della logistica.

La CECA, e con essa i suoi sviluppi sfociati nell'Unione Europea, all'interno degli assetti geografici di oggi appare soltanto come una delle «supernational and cross-border institutions [...] [which] have played an instrumental role in [...] establishing the political precondition for the expansion on inter- and intra-bloc trade and investment flow»¹⁵². L'orizzonte storico fin qui descritto permette di inserirla pienamente in questo panorama. Pur riconoscendone dunque la peculiarità in parte anche teorica, e dando il giusto valore all'originalità dell'azione di Monnet, non possiamo qui leggere la CECA se non all'interno di una complessiva ristrutturazione geografica mondiale imposta (anche) da esigenze logistiche. La struttura dello Stato ne è uscita inevitabilmente mutata, non soltanto se la si osserva dall'“alto”, ma anche da una molteplicità di altre angolazioni.

A ben guardare, in realtà, dobbiamo allora constatare che è il concetto stesso di “scala geografica e politica” a dover essere ridiscusso. Inteso rigidamente e gerarchicamente, esso ha

149N. Brenner, “Beyond state-centrism? Space, territoriality, and geographical scale in globalization studies”, *Theory and Society*, 28, 1999, p. 50.

150N. Brenner (ed.), *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*, Jovis, Berlino, 2014.

151A. Arienzo, *La governance*, cit., p. 111.

152N. Brenner, *New State Space*, Oxford, Oxford University Press, 2004, p. 6.

visto scemare la sua efficacia ermeneutica, risultando problematizzabile e in qualche modo anacronistico perché legato a una concezione statica della spazialità politiche¹⁵³. La generalizzata complessificazione geografica che ha segnato gli ultimi decenni, infatti, non si è mantenuta su un binario percorribile soltanto verso l'alto o verso il basso. Nuove entità geografico-spaziali sono sorte scardinando quello schema lineare, e rispondendo piuttosto a una nuova griglia di dinamiche che si intrecciano e sovrappongono senza assolvere necessariamente a un ordine predeterminato. In un quadro simile, la nuova dimensione realizzata con «l'invenzione comunitaria»¹⁵⁴, ha certamente delle specificità analitiche e storiche, ma può essere indiscutibilmente inserita in questa prospettiva.

La sfida finanche metodologica delineata, tra gli altri, proprio da Neil Smith è dunque quella di mappare le geografie del Novecento «in modalità che trascendessero le assunzioni spaziali abituali e l'epistemologia stato-centrica»¹⁵⁵. Brenner, e prima di lui anche altri¹⁵⁶, ha a sua volta accolto e proseguito questa sfida, mostrando in diversi testi come «the contemporary round of globalization has radically reconfigured the scalar organization of territorialization processes under capitalism, *relativizing* the significance of the national scale while simultaneously *intensifying* the role of both sub- and supra-national forms of territorial organization»¹⁵⁷. Caduta nel corso del XX secolo l'endiadi apparentemente naturale ed esclusiva tra Stato e territorio, si è in gran parte svuotato il paradigma politico-geografico che si fondava su quel presupposto. La logistica, in questo discorso può essere letta come un fattore chiave di questa profonda riqualificazione.

Ciò detto, si badi bene, va ribadito come rimanga comunque ancora ben viva un'evidenza: particolarismi e nazionalismi sono tutt'oggi presenti anche in Europa e all'interno dell'UE, e ne condizionano lo sviluppo. Già una decina d'anni fa Sandro Mezzadra e Sergio Chignola richiamavano l'attenzione in questo senso. Gli Stati nazionali, scrivevano, «non sono destinati a scomparire con l'avanzare del processo di integrazione, ma addirittura consolidano alcuni dei loro poteri (perdendone, evidentemente, altri) e si pongono come fondamentali articolazioni dell'«impero cosmopolitico» europeo»¹⁵⁸. Nel Vecchio Continente come altrove, allora, «new geographical metaphor and concepts are needed – scrive ancora Brenner – to

153Cfr. su questo P. Perulli, *Terra mobile*, cit.

154La formula è di Bino Olivi in Id. *L'Europa difficile*, cit., p. 34.

155N. Brenner, «Beyond state-centrism?» cit., p. 51. Traduzione mia.

156Vedi ad esempio E. W. Soja, *Postmodern Geographies*, Londra-New York, Verso, 1989, o D. Harvey, *La crisi della modernità*, cit.

157N. Brenner, «Beyond state-centrism?», cit., p. 52. Corsivo nel testo.

158S. Mezzadra, S. Chignola, «Gli spazi d'Europa. Aporie del processo di costituzionalizzazione e pratiche di libertà», in *Rassegna di diritto pubblico europeo*, VII (2008), 1, p. 137.

grasp these emergent, post-Westphalian political geographies»¹⁵⁹.

Confermando quanto scritto sopra, concludiamo allora ribadendo come sia del tutto insufficiente leggere la CECA di per sé stessa come una prova del declino dello Stato-nazione. Piuttosto, è più utile sottolineare l'importanza che lo Stato stesso ha mantenuto in quel processo, non tuttavia nella sua forma storicamente determinata, ma in una modalità che assumeva e provava ad affrontare la sfida (palese di lì a pochi anni) di cimentarsi con esigenze eterodirette produttrici dei «new state spaces»¹⁶⁰. In questo generalizzato processo di trasformazione la logistica si impone come fattore chiave su un doppio binario. Da un lato, nella sua articolazione quale dispositivo del capitalismo che mira a costruire uno “spazio liscio del mercato e del commercio” che sovrasti le vecchie categorie politiche. Dall'altro, per la sua efficacia ermeneutica che ne permette l'utilizzo quale fonte interpretativa e di analisi sempre più diffusa, grazie alla sua duttilità sia in termini di approcci metodologici, sia come campi d'applicazione.

4.3) OLTRE LO SPAZIO, ENTRO LO SPAZIO

«Lo spazio!»¹⁶¹. All'inizio di questa sezione abbiamo accennato alla “produzione dello spazio della CECA” che qui identifichiamo come la prima forma compiuta di spazio logistico europeo. Per comprendere meglio il significato di questa formula, e in qualche modo giustificare l'utilizzo, ora approfondiremo il concetto stesso di spazio prendendo le mosse dai lavori seminali del geografo francese Henri Lefebvre. All'analisi dello spazio e delle spazialità del capitalismo, Lefebvre ha dedicato una buona parte delle sue opere principali degli anni Settanta. A partire dal suo testo *La produzione dello spazio* (1974), e attraversando almeno parzialmente la tetralogia su *Lo Stato* (1976 – 1978) nonché alcuni saggi brevi dello stesso periodo¹⁶², cercheremo allora di capire in che modo possiamo sfruttare i suoi spunti per interrogare lo spazio prodotto dall'azione di Monnet. In ultima istanza, dimostreremo come la CECA sia stato un progetto fortemente legato alla modifica della condizione dello spazio su cui si iscriveva.

L'attenzione alla produzione dello spazio in Lefebvre, è connessa all'analisi dello Stato sorto – per richiamare un riferimento canonico – dalla pace di Vestfalia. Quest'ultimo prodotto

159N. Brenner, “Beyond state-centrism?”, cit., p. 67.

160N. Brenner, *New State Space*, cit.

161H. Lefebvre, *La produzione dello spazio*, cit., p. 27.

162Raccolti in, H. Lefebvre, *State, Space, World: selected essays*, (a cura di) N. Brenner, S. Elden, Minnesota, University of Minnesota Press, 2009.

è insieme produttore di un territorio che – per dirla con Neil Brenner e Stuart Elden – rappresenta «la forma politica di spazio prodotta da e associata allo Stato moderno»¹⁶³. Secondo Lefebvre, in effetti, lo Stato produce lo spazio del territorio nazionale: «spazio fisico, attrezzato, modificato, trasformato da reti, circuiti e flussi che vi si installano, strade, canali, ferrovie, circuiti commerciali e finanziari, autostrade e rotte aeree ecc. Si tratta dunque di uno spazio materiale – naturale – nel quale si inscrivono gli atti delle generazioni, delle classi, dei poteri politici»¹⁶⁴. Ovviamente, ciò non corrisponde già alla Nazione. Questa, che «i più – scrive il geografo francese – definiscono come una specie di sostanza nata dalla natura (un territorio dalla frontiere “naturali”), e ingranditasi nel tempo storico»¹⁶⁵, è piuttosto uno spazio mentale, «che il pensiero finisce per identificare con lo spazio reale della pratica sociale e politica»¹⁶⁶. Lo spazio-natura, modificato seguendo le necessità dell'uomo che lo abita, diventa uno spazio-sociale che «scrive sulla natura (come scarabocchio, forse), determinando la produzione dello spazio»¹⁶⁷.

Da una prospettiva più strettamente materialista vediamo come la nascita dello Stato si leghi a un'idea precisa di ordine economico.

«In the chaos of relations among individuals, groups, class factions, and classes – scrive Lefebvre –, the State tends to impose a rationality, its own, that has space as its privileged instrument. The economy is thus recast in spatial terms-flows (of energy, raw materials, labor power, finished goods, trade patterns, etc.) and stocks (of gold and capital, investments, machines, technologies, stable clusters of various jobs, etc.). The State tends to control flows and stocks by ensuring their coordination»¹⁶⁸.

In altri termini, quanto sostiene Lefebvre – e qui sta il punto centrale già accennato nel capitolo precedente – è che questa tendenza a imporre una «razionalità propria» non abolisce il caos in sé e per sé, ma piuttosto lo affronta organizzandolo e amministrandolo. È in questo senso che Lefebvre parla dello Stato come di uno «spazio logistico» intimamente connesso al capitalismo come prospettiva economica. Questi due tratti sono estremamente importanti per

163N. Brenner, S. Elden, “Stato, spazio, territorio”, in *Lavori di scavo*, N. 14, 2010, p. 152. Vedi anche pp. 155-156.

164H. Lefebvre, *Lo Stato. Le contraddizioni dello Stato moderno*, Bari, Dedalo, 1978, p. 171

165H. Lefebvre, *La produzione dello spazio*, cit., p. 124.

166Ivi, p. 125.

167Ivi, p. 130.

168H. Lefebvre (1978), “State and the Space”, in H. Lefebvre, *State, Space, World: selected essays*, cit., p. 226.

questa ricerca e meritano un approfondimento specifico.

Anzitutto, richiamando quanto mostrato nel capitolo precedente, lo Stato vestfaliano fu la risposta a una rivoluzione spaziale veicolata anche dalla logistica. Sulla stessa linea, ma su un piano differente nel quale «flows traverse borders with the impetuosity of rivers»¹⁶⁹, lo spazio della CECA fu una risposta alla volontà degli Stati-nazione europei di organizzare e amministrare un caos che li trascendeva: «l'Europa non era una dimensione immaginaria – scriveva Monnet –, ma la dimensione reale dei fenomeni economici»¹⁷⁰. Il caos della globalizzazione che stava entrando nella sua fase avanzata necessitava di risposte di vasto raggio. «World has changed – sentenziava lo stesso Monnet il 21 aprile 1951 in un'intervista –. Europeans must get back into the rhythm of the modern world to enrich civilization and to contribute to the development of the community of the free peoples of the world»¹⁷¹. Tradotto, l'ampliarsi della portata dei fenomeni economici andava gestita e intercettata senza esserne travolti, ma anzi incanalando e sfruttando gli stessi: questo era l'obiettivo che Monnet cercò di perseguire con la CECA. Ordine contro caos. Del resto: «solo dove regna l'organizzazione – sosteneva lui stesso – regna la vera potenza»¹⁷². Abbiamo già visto nei capitoli precedenti come spesso organizzazione sia sinonimo di logistica: «le questioni logistiche [...] – osserva Grappi – sono tutte quelle questioni organizzative che hanno un punto di contatto con il movimento [...], il rapporto tra il movimento e lo spazio e, infine, l'organizzazione dello spazio stesso»¹⁷³. Nel caso specifico di Monnet questo legame è esplicito e si determina osservando la sua azione sia nel momento in cui si trovava a dirigere l'Alta Autorità della CECA, sia negli anni precedenti almeno a partire dalla prima guerra mondiale.

Il secondo tratto che lega Stato, capitalismo e logistica è altrettanto importante. Come ricordano Brenner e Elden, i lavori sullo spazio hanno intrecciato «uno dei progetti che ha impegnato Lefebvre lungo tutta la vita: la critica dell'economia politica»¹⁷⁴. Anche i lavori sullo Stato vanno letti in questa chiave. La sua nascita infatti, è legata alla produzione di uno «spazio nuovo» che il geografo francese definisce «spazio astratto». A differenza dello spazio «assoluto» e «storico», caratteristici dello «spazio medievale (feudale)»¹⁷⁵, «il capitalismo e il neo-capitalismo hanno prodotto lo spazio astratto che contiene il “mondo della merce”, la sua “logica” e le sue strategie su scala mondiale, e insieme la potenza del denaro e dello Stato

169Ivi, p. 240.

170J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 375.

171Intervista di Mrs. Roosevelt a Monnet, 21 aprile 1951, FJME, AMG 49/1/9bis.

172J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 48.

173G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 18.

174N. Brenner, S. Elden, “Stato, spazio, territorio”, cit., p. 145.

175H. Lefebvre, *La produzione dello spazio*, cit., p. 263.

politico»¹⁷⁶. Dunque lo Stato, secondo Lefebvre (ma certo potrebbero essere richiamati anche altri autori), è sostanzialmente l'espressione spaziale del sistema economico capitalista, e come tale mira a salvaguardarlo. In che modo? «Lo Stato – rispondono Brenner e Elden – [...] gesti[sce] le tendenze alla crisi del capitalismo moderno attraverso la produzione dello spazio»¹⁷⁷. Dunque è lo Stato stesso a produrre nuovo spazio per salvaguardarsi, e la CECA sembra proprio rientrare in questa dinamica.

Abbiamo visto come storicamente lo Stato abbia prodotto il suo territorio, “scrivendo (o scarabocchiando)” sullo spazio-natura attrezzato da reti per agevolare i diversi flussi. Come si ricorderà da quanto mostrato nel secondo capitolo di questa ricerca, anche lo spazio europeo dove si installò la CECA subì delle modifiche del tutto in linea con quelle che fino ad allora avevano coinvolto esclusivamente lo spazio fisico interno agli Stati. I collegamenti infrastrutturali, in qualche modo propedeutici al sorgere dello spazio (logistico) europeo, erano almeno in parte stati realizzati. A partire dalla seconda metà del XIX secolo, il processo di uniformazione ferroviaria, la costruzione di nuovi navigli, canali, ponti, gallerie, viadotti e, più in generale, di nuove vie di transito, avevano reso superabili molti dei *bottlenecks* interni al Vecchio Continente. Tutto ciò, unito ad alcuni accordi istituzionali di natura politico-economica, rese la mobilità delle merci più fluida e continua. Questa tendenza a lavorare sulla produzione dello spazio fisico non mutò con la nascita della Comunità carbo-siderurgica. Anzi, all'opposto, aumentò d'intensità nella seconda metà del Novecento divenendo vettore trainante dell'integrazione stessa.

Sebbene, infatti, l'attenzione a mobilità e trasporti fosse espressa sia nel Trattato di Parigi del 1951¹⁷⁸ sia, in misura crescente, nei Trattati di Roma del 1957¹⁷⁹, fu con il Trattato di Maastricht del 1992 che si ebbe un'attenzione esplicita lì rivolta. Di lì in avanti ai *Trans-European Networks* (TENs) venne riservato un ruolo sempre più centrale nello sviluppo del processo d'integrazione, tanto da poter rivelare quello che Tim Richardson evidenziava già nel 1997: una sostanziale sovrapposizione tra le reti infrastrutturali transnazionali e il progetto di integrazione europea in sé e per sé¹⁸⁰. È anche questa constatazione che ci porta – in prima approssimazione – a convenire con Opitz e Tellmann quando parlano dell'Europa come di una «infrastructural collectivity»¹⁸¹. Più specificamente, a questo punto della ricerca, potremmo

176Ivi, p. 73.

177N. Brenner, S. Elden, “Stato, spazio, territorio”, cit., p. 146.

178Trattato istitutivo della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio, Capitolo IX, Articolo 70.

179, Titolo IV, Articoli 74 – 84. Nella versione consolidata del trattato, gli articoli 154, 155, 156 facenti parte del Titolo XV parlano invece esplicitamente di “Reti Transeuropee”.

180T. Richardson, “The Trans-European transport network: environmental policy integration in the European Union”, *Journal of European Urban and Regional Studies*, Vol. 4, 1997, pp. 333 – 346.

181Vedi *supra*, cap. 2.1. Cfr. poi S. Opitz e U. Tellman, *Europe as infrastructure*, cit., p. 172.

definirla come una “collettività logistica”, enfatizzando con questa formula in primo luogo il processo attraverso cui si intende qui attribuirle una sua propria legittimità (quello appunto volto alla creazione di uno spazio logistico); in secondo luogo, sottolineando il parallelismo con lo Stato letto appunto da Lefebvre come uno «spazio logistico»; infine ribadendo la forza e la produttività politica della logistica stessa.

Con la nascita della Comunità una nuova area, uniforme in taluni aspetti, si sovrappose allo spazio esistente politicamente ed economicamente frammentato. Nacque allora in Europa un nuovo «spazio sociale» nella definizione che di quest'ultimo ne dà lo stesso Lefebvre? Non proprio. O almeno, non nell'immediato (e non ancora). Lo spazio logistico europeo – è bene essere chiari su questo punto – non creò né lo spazio sociale europeo, né si sostituì alle spazialità preesistenti degli Stati. In fondo, «*la scala mondiale non abolisce quella locale*¹⁸²». Seguendo quanto afferma Lefebvre,

«le forze produttive e le tecniche permettono di intervenire a tutti i livelli dello spazio: locale, regionale, nazionale, planetario. Viene modificato lo spazio intero (geografico e storico) senza però abolirne le implicazioni, i “punti” iniziali [...], i *luoghi* (località, regioni, paesi) posti ai diversi livelli dello spazio sociale. Dallo spazio prodotto, dallo spazio della produzione (produzione delle cose nello spazio), il pensiero speculativo passa alla produzione dello spazio in quanto tale»¹⁸³.

Questo passaggio risulta cruciale, e permette di riadattare perfettamente Lefebvre all'interno di un'indagine sullo spazio creato da quel «grande tecnocrate socialisteggiante»¹⁸⁴ (ovvero proprio Monnet, nella definizione caustica del geografo).

Seguendo Lefebvre allora, con la CECA i «“punti” iniziali» che nel discorso corrispondono agli Stati-nazione, non sono aboliti. Tuttavia, in un momento di «grande trasformazione» (per richiamare la lettura di Karl Polanyi¹⁸⁵) o, più generalmente detto, di «transizione», quegli stessi spazi non si rivelano più “*appropriati*”.

«È quindi evidente – scrive Lefebvre – che la transizione da un modo di produzione a un altro presenta il più grande interesse teorico, in quanto essa è

182H. Lefebvre, *La produzione dello spazio*, cit., p. 103. Corsivo in origine.

183Ivi, p. 106.

184H. Lefebvre, *Lo Stato. Il modo di produzione statale*, Bari, Dedalo, 1977, p. 277.

185K. Polanyi (1944), *La grande trasformazione*, Torino, Einaudi, 1974.

effetto di contraddizioni nei rapporti sociali di produzione, che non possono non iscriversi nello spazio, sconvolgendolo. Se ogni modo di produzione ha, per ipotesi, il suo spazio appropriato, durante la transizione si produce un nuovo spazio»¹⁸⁶.

La produzione del nuovo spazio, che «non si fa in un giorno [perché] è un processo»¹⁸⁷, risponde così ad esigenze produttive di tipo inedito che, nel caso specifico della CECA, erano nitide nella mente di Monnet. Nel discorso di dimissioni da presidente dell'Alta Autorità il 9 novembre 1954, così concluse il suo intervento:

«i nostri Paesi sono diventati troppo piccoli per il mondo attuale, in rapporto ai mezzi tecnici moderni, in confronto all'America e alla Russia, oggi, alla Cina e all'India domani. L'unità dei popoli europei negli Stati Uniti d'Europa è il mezzo per rialzare il loro livello di vita e mantenere la pace»¹⁸⁸

Tradotto, gli Stati europei non potevano più reggere una competizione sempre più esplicitamente globale a causa delle loro dimensioni limitate. La CECA al contrario, che al «suo compimento» avrebbe creato – secondo Monnet – una Federazione Europea¹⁸⁹, era la soluzione adatta perché rispondeva alle esigenze di «mondializzazione»¹⁹⁰ dello Stato stesso:

«The mondialisation of the State – sottolineano Brenner e Elden – form itself through the establishment of a worldwide interstate system in which the tensions of capitalism and inter-state relations may be mediated and managed through diverse international institutions»¹⁹¹.

Leggendo queste parole risuona fortemente quanto sostenuto da Alan Milward a proposito del progetto europeo come un «salvataggio» dello Stato, già discusso nella sezione precedente. Nella realtà dei fatti proprio l'integrazione funzionale di stampo monnetiano rese ancor più

186H. Lefebvre, *La produzione dello spazio*, cit., p. 66.

187Ivi, p. 55.

188J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 355.

189Ivi, p. 354.

190Su cosa si intenda con questo termine e sulle specifiche differenze che essa comporta in relazione al quasi-sinonimo “globalizzazione” vedi N. Brenner, S. Elden, “Introduction” in H. Lefebvre, *State, space, world*, cit., p. 22.

191Ivi, p. 26.

centrale la sua figura, e ne garantì la «*persistenza*»¹⁹².

Avviandoci alla conclusione, possiamo allora dire che lo spazio logistico europeo fu da un lato un'espressione diretta dello Stato per rispondere a necessità che lo trascendevano. In questo senso, la CECA può essere vista come la proiezione dello spazio logistico statale su una scala geografica extrastatale, realizzata per intercettare flussi di una portata storicamente inedita. Dall'altro lato la produzione di quello spazio si inserisce entro dinamiche decisamente più globali, che si legano con l'evoluzione del sistema economico capitalista il quale ha sovente teso a svalutare l'immagine stessa del confine statale (quando ovviamente si parla di merci). Come osservano Mezzadra e Neilson:

«ancora una volta, assumere il confine come un punto di vista epistemico apre prospettive nuove e particolarmente produttive sulle trasformazioni che attualmente stanno riplasmando il potere e il capitale: per esempio, getta luce sull'intreccio di sovranità e governamentalità e sulle operazioni logistiche che sottendono i circuiti globali dell'accumulazione»¹⁹³.

Una conseguenza diretta di questa affermazione porta i due autori a sottolineare proprio le «trasformazioni» a cui «il quadro istituzionale dello Stato» è stato sottoposto. «Fra queste trasformazioni – scrivono Mezzadra e Neilson – figurano l'inserimento dello Stato all'interno di assemblaggi globali che tendono a eccederlo»¹⁹⁴. Nell'ambito più ristretto di questo lavoro gli assemblaggi eccedenti lo Stato europeo riparavano in uno spazio logistico continentale, la cui struttura materiale e normativa s'è perfezionata con il lavoro di Monnet.

Chiudiamo richiamando le parole di Giovanni Arrighi, che descrive come segue la situazione di quegli anni: «un nuovo ordine mondiale – osserva –, che aveva il proprio centro negli Stati Uniti e che da questi ultimi era organizzato: [...] esso divenne il fondamento di una nuova riproduzione allargata dell'economia-mondo capitalistica»¹⁹⁵. Nel «nuovo ordine», gli spazi degli Stati-nazione sono «esplosi» nella loro determinante statica e nelle loro prerogative sovrane. Sulla stessa linea, nel parlare della costruzione dello spazio europeo, Ole Jensen e Tim Richardson collegano questa esplosione con la fuoriuscita della politica «from the traditional representative institutions and into various new institutional settings of corporate bodies and semi-private organizations»¹⁹⁶. Ciò creò quello che i due autori

192S. Mezzadra, S. Chignola, “Gli spazi d’Europa”, cit.

193S. Mezzadra, B. Neilson, *Confini e frontiere*, cit., p. 9.

194Ivi, p. 325.

195G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 359.

196O. B. Jensen, T. Richardson, *Making european space*, cit., p. 30.

chiamano la «*monotopia*» europea, realizzata *in primis* nella comunità carbosiderurgica: uno spazio nuovo creato da Monnet che fu in grado di trasformare in «immaginazione» la «fantasia»¹⁹⁷ di “unire” il continente.

4.4) OLTRE L'EUROPA, ENTRO L'EUROPA

In questa porzione del lavoro in cui stiamo affrontando concetti che non si esauriscono certo in un'analisi sullo sviluppo dell'integrazione del territorio europeo, manca ancora una macrocategoria da analizzare: quella di Europa. Abbiamo in questa parte anzitutto ragionato sull'idea di Stato sottolineando come, in fondo, il progetto di integrazione continentale si inserisca entro quegli stessi termini che hanno portato gli studiosi d'oggi a riflettere sullo «Stato globale», sul «ripensamento dei confini», o sui «nuovi spazi e le nuove geografie». In seconda battuta abbiamo analizzato la produzione dello spazio in rapporto all'evolvere del sistema economico capitalista, e abbiamo visto come il progetto di Monnet si ponga in forte continuità con dei profili d'azione più ampi che hanno interessato l'intero globo, e che lo interessano a tutt'oggi. Vediamo ora, da ultimo, come si innesti un'analisi sulla storia dell'integrazione europea all'interno di un discorso analitico che provi a dare conto dell'evoluzione stessa che ha subito il concetto di Europa. Vedremo come tale concetto sia multiforme e dinamico, e sebbene risulti *in primis* una categoria geografica¹⁹⁸, nel corso del tempo ha assunto varie geometrie territorializzandosi in modalità anche molto differenti. Soltanto dopo questo approfondimento ci si potrà focalizzare sul pensiero di Monnet – anch'esso peraltro fluido e mutevole –, e si potrà mostrare come l'idea d'Europa costruita sul processo di integrazione comunitaria possa sembrare qualcosa di molto simile a un'Europa logistica.

Per l'analisi storico-concettuale generale sembra opportuno utilizzare la storia dell'idea d'Europa proposta da Federico Chabod¹⁹⁹. Con lui vediamo anzitutto come il concetto stesso di “Europa” abbia seguito un percorso tutt'altro che lineare, e si sia spesso formato «per contrapposizione, in quanto c'è qualcosa che non è Europa»²⁰⁰. Parole che peraltro anticipano

197Per il rapporto tra fantasia, immaginazione e (post)modernità vedi A. Appadurai, *Modernità in polvere*, Roma, Maltemi, 2001, in particolare pp. 18 – 25.

198Cfr. su questo il suggestivo libro di Roberto Borri, *L'Europa nell'antica cartografia*, Ivrea, Priuli & Verlucca, 2001. Richiamato anche in C. Galli, “L'Europa come spazio politico”, in H. Friese, A. Negri, P. Wagner (a cura di), *Europa politica. Ragioni di una necessità*, Roma, Manifestolibri, 2002, p. 43.

199F. Chabod (1961), *Storia dell'idea d'Europa*, Roma-Bari, Laterza, 2010.

200Ivi, p. 23

– sia pure entro tutt’altro contesto – quanto l'autore palestinese Edward Said scrisse nel 1978 in *Orientalismo*, dove sottolineava come l'Europa fosse «l'immagine, l'idea, la personalità e l'esperienza» sorta proprio «per contrapposizione»²⁰¹ con l'Oriente.

La stessa conformazione geografica del Vecchio Continente contribuisce a restituire un'immagine non certo nitida di quanto è possibile definire come Europa. Un senso di vaghezza e indeterminatezza che «sfuma nell'indistinto e nel favoloso»²⁰², come sottolinea Carlo Galli, sembra dunque immanente a quella stessa idea e si delinea fin dall'origine del termine. Scrive Galli:

«il mito greco da cui la parola “Europa” nasce non è uno, ma sono quattro, il più suggestivo dei quali consiste nella narrazione della scomparsa della fanciulla Europa. Costei si perde e viene vanamente cercata dai fratelli, che a un certo punto incontrano un oracolo che dice loro di smettere di cercarla. Questi danno retta all'oracolo e fondano una città, che è Tebe. Uno dei quattro miti racconta quindi di un'Europa perduta fin dalla sua origine»²⁰³.

Proprio nella Grecia delle *póleis*, comunque, ritroviamo la prima definizione – «autodefinizione»²⁰⁴ – d'Europa costruita, per l'appunto, *ad absurdum* in quanto racchiudeva quella porzione di territorio caratterizzato da uno «spirito di “libertà”, contro il “dispotismo” asiatico»²⁰⁵. Stiamo parlando del V e IV secolo a.C., dove a un «mondo civile» e libero, veniva contrapposto un «mondo di barbarie» e schiavo.

Questa caratterizzazione perdurò fino all'epoca romana. Allora l'Europa perse la propria essenza nelle città libere e la trovò nell'Impero che, invero, era esteso su tre continenti, cosa che mostra piuttosto bene la fluidità del concetto. Fu in quel momento che il nuovo attributo della “cristianità” divenne parte integrante dei “tratti europei” e permise una nuova linea di demarcazione tra l'interno (appunto cristiano) e l'esterno pagano. Una tale specificità teologica andò a sommarsi a una categoria fondamentale geografica che non a caso considerava Costantinopoli il «secondo occhio dell'Europa». Quando l'Impero Romano d'Oriente cadde sotto i colpi dei turchi, tuttavia, l'intera area (compresa la Grecia) «cessò di

201E. Said (1978), *Orientalismo*, Milano, Feltrinelli, 2013, p. 3.

202C. Galli, “L'Europa come spazio politico”, cit., p. 45.

203C. Galli, “Lo spazio politico europeo nell'età globale”, in B. de Giovanni (a cura di), *Europa necessaria*, Pordenone, Concordia sette, 2002, p. 21.

204C. Galli, “Lo spazio politico europeo nell'età globale”, cit., p. 22.

205F. Chabod, *Storia dell'idea d'Europa*, cit., p. 23

far parte della coscienza cristiana occidentale»²⁰⁶ dove nel frattempo erano invece entrate Gran Bretagna e Germania. Fino grosso modo al XV secolo dunque l'idea stessa d'Europa era davvero indeterminabile, e dalla prospettiva geografica rispecchiava una porzione di territorio continuamente ridefinita.

Le cose cambiarono all'inizio del XVI secolo. Con Machiavelli l'Europa acquisì una sua «personalità» basata su una propria organizzazione politica, e le nuove scoperte geografiche fecero da corollario alla formazione di un'identità che andava sempre più acquisendo caratteri specifici. Nacque allora l'Europa degli Stati, uno «spazio differenziale» – scrive Galli – accompagnato da una «identità differenziale»²⁰⁷, che divenne tratto precipuo dell'età moderna²⁰⁸. L'Europa come spazio politico – sottolinea ancora Galli – «prende forma proprio negando la propria unità» a cui si sostituì piuttosto una «mobile e conflittuale configurazione di spazi politici»²⁰⁹. Allo spazio statale seguì poi quello nazionale che, portato alle sue estreme conseguenze, diede vita ai totalitarismi che «sbranarono»²¹⁰ l'Europa conducendo allo «svanire nichilistico delle distinzioni dialettiche fra le categorie di Soggetto, Società, Stato, sulle quali si struttura la politica europea moderna»²¹¹.

Da lì in qualche modo «l'Europa scomparve». Nel 1945 essa era «un buco nero tagliato a metà da una cortina di ferro»²¹². Da soggetto protagonista delle relazioni internazionali (meglio ancora: da spazio attorno a cui le moderne relazioni “internazionali” avevano preso forma e si erano organizzate su scala globale), essa (o almeno una parte, vale a dire la Germania) diviene oggetto del contendere delle due nuove potenze sulla scena. In questo modo «cessa di fatto di essere Europa, divenendo una parte dell'Occidente capitalistico, e dell'Oriente comunista»²¹³. Da questa Europa smaterializzata, assorbita nelle nuove dinamiche geopolitiche mondiali, nacque l'Europa comunitaria, un'«entità strana per cui non c'è nome, un esperimento nuovo nella storia: è una nascita per via amministrativa e funzionalistica, e non attraverso l'aperto federalismo teorizzato da Spinelli»²¹⁴. Detta altrimenti, nacque l'Europa di Monnet.

La sua idea d'Europa, espressa chiaramente anche nella dichiarazione del 9 maggio, si articolava sul binomio franco-tedesco. In una lunga nota datata 19 febbraio 1955 così

206Ivi, p. 43.

207C. Galli, “Lo spazio politico europeo nell'età globale”, cit., p. 25.

208Cfr. F. Chabod, *Storia dell'idea d'Europa*, cit., p. 53.

209C. Galli, “L'Europa come spazio politico”, cit., p. 45

210Ivi, p. 48.

211C. Galli, “Lo spazio politico europeo nell'età globale”, cit., p. 29.

212Ibid.

213C. Galli, “L'Europa come spazio politico”, cit., p. 48.

214C. Galli, “Lo spazio politico europeo nell'età globale”, cit., p. 31.

scriveva: «une condition essentielle doit être établie: il est nécessaire à tous les pays qui veulent entrer dans une Europe unie qu'à la fois la France et l'Allemagne s'engagent sans ambiguïté dans cette voie»²¹⁵. L'Europa comunitaria doveva essere costruita su quel nucleo geografico. Al di là di questa precondizione, il suo approccio alla definizione del perimetro che racchiudeva il territorio europeo rimaneva essenzialmente dinamico:

«Six pays ont commencé – scriveva nella medesima nota del 1955 –: la France, l'Allemagne, les pays de Benelux et l'Italie. Mais la réalisation des États-Unis d'Europe est ouverte à la participation de tous les pays qui voudront s'y joindre en acceptant l'autorité de leurs institutions et de leurs règles communes»²¹⁶.

L'Europa di Monnet – a livello teorico – si determinava dunque esclusivamente attraverso l'accettazione dei termini dei trattati che creavano quello spazio logistico.

In un'analisi delle grammatiche monnettiane questo approccio sembra contrastare in parte con quanto egli aveva più volte sostenuto tra la fine degli anni Quaranta e il 1950-51. Nelle lettere e nelle note di quel periodo, Monnet è sempre piuttosto chiaro nel prospettare la sua idea d'Europa racchiusa entro i termini della «*Federation de l'ouest*» (1948) o de «l'Europe de l'Ouest» (1950) e più in generale formata da «les pays de l'ouest du Continent» (1950)²¹⁷. Nel 1950 in particolare, nel momento in cui le conseguenze della “guerra di Corea” erano ancora del tutto imprevedibili, l'idea di Europa di Monnet rimane entro la “cortina di ferro” e si collega intimamente alla «communauté atlantique [que] comprend: les Etats-Unis; la Grande-Bretagne et les Dominions; et les pays de l'ouest du Continent»²¹⁸.

Nel corso degli anni Cinquanta, al contrario, il suo orizzonte geografico sembra dilatarsi tanto da risultare potenzialmente illimitato. In perfetta sintonia con la storia dell'idea d'Europa determinata sostanzialmente da una serie di definizioni *ad absurdum*, anche l'Europa comunitaria nell'ottica di Monnet è “circoscritta” entro confini «fissati unicamente da coloro che ancora non si sono uniti»²¹⁹.

Secondo Kaiser e Schot, questa linea si riflette negli stessi Trattati di Roma del 1957 dove, in particolare all'articolo 237, così è scritto: «Ogni Stato europeo può domandare di

215J. Monnet. Nota. AMK 2/2/12, FJME, p. 4.

216Ibid.

217J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., pp. 38-55-59.

218Memorandum di Monnet a Schuman, 16 settembre 1950, AMI 4/4/3 bis. Anche in J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., pp. 59.

219J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 348.

diventare membro della Comunità»²²⁰. Questo articolo, che i due autori interpretano come «the Community's imperial thrust»²²¹, rispecchia in maniera addirittura riduttiva l'idea europea di Monnet. Egli a un certo punto non si poneva limiti territoriali continentali, ma lasciava aperta la possibilità di un allargamento perfino più ampio:

«Poiché era possibile accelerare bisognava farlo – scrive nelle sue memorie –, non soltanto per anticipare lo sviluppo degli scambi tra i nostri sei Paesi e del livello di vita, ma anche per giungere al più presto al momento in cui la Comunità sarebbe stata in grado di allargarsi e di associare alla sua prosperità altri Paesi dell'Europa e dell'Africa»²²².

Un'affermazione simile sembra importante in prima battuta proprio per l'iperbole geografica che contiene. Sebbene risulti apparentemente assurda, come osservano Luiza Bialasiewicz e Stuart Elden, anche nell'Unione Europea di oggi «a final possibility is that any state that respects the EU's values (as set out in Article 1-2) will be deemed to be European [...]. On such a basis the membership of states from north Africa, the Levant, and central Asia is not impossible to imagine»²²³. E in effetti, fanno notare gli stessi autori, «the EU already includes the French *Départements* of Guyana (which borders Brazil and Surinam) and Guadeloupe and Martinique in the Antilles»²²⁴. Quanto Monnet scriveva nella sua autobiografia sembra dunque perfettamente coerente con gli sviluppi che potrebbe avere l'Unione Europea.

Ma quanto riportato non va interpretato soltanto nel suo aspetto geografico. Al contrario, mostra una volta di più come l'idea d'Europa di Monnet non fosse affatto legata solamente al territorio, quanto piuttosto da una parte alla sua rappresentazione, e dall'altra alla sua funzione.

Abbiamo già accennato nella sezione precedente come secondo Lefebvre lo spazio intrattenga una relazione dialettica con la sua rappresentazione. Un'analisi dell'idea d'Europa secondo Monnet non può dunque prescindere dal discorso spaziale che esso produceva. «Analysis of space – scrivono Jensen e Richardson – requires analysis of discourse if we are to understand how spaces come to be as they are»²²⁵. Nelle rappresentazioni di Monnet allora,

220 Trattato che istituisce la Comunità Economica Europea, Art. 237.

221 W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 279.

222 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 376.

223 L. Bialasiewicz, S. Elden, J. Painter, "The Constitution of EU Territory", *Comparative European Politics*, Vol. 3, 2005, p. 346-347.

224 *Ibid.*

225 O. B. Jensen, T. Richardson, *Making european space*, cit., p. 43.

che cosa troviamo? In prima approssimazione possiamo certamente sostenere che vi è sempre la perfetta identificazione tra lo spazio della CECA e lo spazio dell'Europa *tout court*. Nonostante fosse solamente l'espressione di sei Paesi, dalla dichiarazione Schuman in avanti essa veniva identificata nella sua narrazione pubblica come l'Europa stessa. D'altra parte, come scrisse nella più volte citata lettera spedita al presidente del consiglio Bidault il 3 maggio 1950, «L'Europe n'a jamais existé». E il suo obiettivo era esattamente quello di crearla: «Il faut véritablement créer l'Europe – scriveva –, qu'elle se manifesta à elle-même et à l'opinion américains, et qu'elle ait confiance en son propre avenir»²²⁶. Fatta l'Europa, attraverso la CECA, sarebbero nati pure gli europei: «i francesi, gli italiani, i belgi, gli olandesi e i lussemburghesi [...] tutti hanno cominciato a diventare, e lo diventeranno sempre più – sosteneva Monnet di fronte a un pubblico statunitense –, ciò che sono stati finora soltanto in campo culturale: degli europei»²²⁷.

Questa prospettiva sulla cittadinanza (la sua stessa autobiografia si intitola *Cittadino d'Europa*) porta a uno degli ultimi passaggi di questa sezione. Come osserva Carlo Galli, e come del resto abbiamo mostrato anche all'inizio di questa sezione, l'unità europea è tutt'altro che giustificata dal punto di vista storico, politico o culturale: «una cosa è che si sia parlato di Europa – scrive Galli – e altra cosa è che essa sia esistita politicamente in forme unitarie»²²⁸. Come l'idea di nazione, in fondo, anche quella “continentalistica” può essere considerata un'invenzione, una «comunità immaginata»²²⁹, contingente, mai condivisa interamente da tutti coloro che dovrebbero appartenervi. Cultura e identità sono questioni complesse, soprattutto in un momento storico come quello a cui qui si fa riferimento, nel quale le divisioni ideologiche potevano de-territorializzare i sentimenti e il “senso di appartenenza”. Ancora oggi, del resto, per parafrasare un titolo di Étienne Balibar, possiamo davvero definirci «noi, cittadini d'Europa?»²³⁰.

Per quanto concerne, infine, la funzione dello spazio europeo, dobbiamo tornare a quanto già detto a proposito delle forme diverse che può assumere la spazialità. Come osservano Jensen e Richardson riprendendo i termini proposti da Manuel Castells, la globalizzazione ha rappresentato

226Riflessioni di Monnet spedite a Georges Bidault il 3 maggio 1950. FJME, AMG 1/1/5.

227J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 375.

228C. Galli, “L'Europa come spazio politico”, in H. Friese, A. Negri, P. Wagner (a cura di), *Europa politica*, cit., p. 43.

229B. Anderson, *Comunità immaginate*, cit.

230É. Balibar, *Noi cittadini d'Europa?*, Roma, Manifestolibri, 2004. Nel testo – che è in realtà un insieme di articoli scritti a cavallo del nuovo millennio – Balibar problematizza il concetto stesso di cittadinanza, e in particolare definisce quella europea una «cittadinanza annunciata» che costituisce «non un dato acquisito o un puro ideale, ma un processo dai contorni indefinibili disseminato di ostacoli e straordinariamente incerto» (Capitolo 7).

«a dialectical struggle between two incompatible “spatial logic” or rationalities [...]. The essence of this conceptualization is a dialectical tension between the historically rooted local spatial organization of human experience (the space of places) versus the global flow of goods, signs, people and electronic impulses (the space of flows)»²³¹.

Con lo «spazio dei luoghi», infatti, Castells fa riferimento al posto in cui le persone vivono, lavorano e costruiscono le loro vite: «I define a place as the local whose form, function, and meaning are self-contained within the boundaries of territorial contiguity»²³². «Spazio di flussi», invece, «means that the material arrangements allow for simultaneity of social practices without territorial contiguity»²³³. Alla luce di questa distinzione si potrebbe rimarcare come la vera innovazione apportata da Monnet è stata quella di installare sullo spazio dei luoghi statale-nazionali, lo spazio di flussi (spazio logistico) europeo.

Come dichiarò egli stesso il 19 aprile 1952 per il cinquantenario dell'Alliance Française a New York, con la CECA

«Europe is thus passing from an era of what General Eisenhower has called “patchwork territorial fences” to a new day of a broad and dynamic concept of production, trade and consumption»²³⁴.

Un'idea che confermava quanto scritto a Bidault due anni prima quando evidenziava come l'Europa avrebbe dovuto adattarsi «aux nouvelles condition du monde» e solo così avrebbe sviluppato «ses facultés créatrices, et ainsi graduellement apparaitra une force d'équilibre»²³⁵.

Ciò significava che sostanzialmente la CECA era in ultima analisi una semplice zona di libero scambio? No di certo. All'interno dello spazio europeo di Monnet, l'attenzione era rivolta non soltanto alle barriere doganali, ma piuttosto a quelle che Kaiser e Schot chiamano le «non-tariff barriers». Tra esse ci sono gli standard tecnici, ad esempio, ma anche regole sulla sanità e la sicurezza, o altre che mirano a omologare il livello di competenza necessaria per svolgere una determinata mansione. Le «non-tariff barriers» sono dunque in qualche modo identificabili come i «bottlenecks» che uno spazio logistico mira a superare per creare

231O. B. Jensen, T. Richardson, *Making european space*, cit., p. 217.

232M. Castells, “Grassrooting the space of flows”, *Urban Geography*, 20(4), p. 296. Traduzione mia.

233Ivi, p. 295. Traduzione mia.

234Discorso di Monnet a New York, 19 aprile 1952, FJME, AMG 49/2/34. p. 3.

235Riflessioni di Monnet spedite a Georges Bidault il 3 maggio 1950. FJME, AMG 1/1/5.

quello spazio liscio conforme ai suoi obiettivi strategici. E questo era un obiettivo primario della CECA.

Insomma, per concludere, a una globalizzazione pronta a entrare nella sua fase più avanzata in cui «flows of capital and people challenge the sovereignty of bounded nation-states and call for new forms of politics and regulation»²³⁶, Monnet rispose con la realizzazione della CECA, prodromi di quella che Martin Hajer identifica oggi come l'«Europa dei flussi»²³⁷. Con la CECA, allora, gli Stati che vi aderirono erano, da un lato, mossi verso un orizzonte che permettesse di intercettare le nuove dinamiche che si profilavano nel mondo che bussava alle porte. Dall'altro lato, introducevano e accettavano l'installazione sullo spazio europeo di un nuovo organo di *governance* che al contempo desse sostanza a uno spazio logistico già da tempo in via di formazione, senza con questo destrutturare la specificità storica continentale di un territorio diviso in una moltitudine di Stati sovrani.

236W. Walters, J.H. Haahr, *Governing Europe*, cit., p. 2.

237Cfr. M. Hajer, “Transnational networks as transnational policy discourse: some observations on the politics of spatial development in Europe”, in A. Faludi e W. Salet (a cura di), *The Revival of Strategic Planning*, Dordrecht, Kluwer, 2000.

CAPITOLO V

JEAN MONNET TRA DIFESA, MERCATO E *LOGISTICS*

REVOLUTION

«The paradigmatic space of logistics is the supply chain[...]. Today, the supply chain is understood to be both vital and vulnerable and so in urgent need of protection. This networked space surfaces over and over again as the object of supply chain security»¹. Deborah Cowen nel testo più volte richiamato *The deadly life of logistics* riserva una parte consistente a quella che definisce «Supply Chain Security» (SCS), un nuovo archetipo di sicurezza che «is increasingly challenging geopolitical forms organized by nation-state territoriality»². Nel contesto presente in cui si moltiplicano gli spazi logistici extrastatali, la prassi di sicurezza segue la medesima traiettoria. Una volta di più appare come la forma politica statale sia oggi sottoposta a moti tellurici con epicentri diversi. Nella prima parte di questo capitolo, con le dovute cautele analitiche, proveremo a verificare se i meccanismi della SCS possano in qualche modo essere utili a comprendere finanche alcuni passaggi del processo di integrazione europea. Cercheremo di indagare, in altre parole, se il progetto di difesa europea bocciato dal Parlamento francese il 30 agosto 1954 (e prima ancora quello abbozzato da Monnet già nel 1950), abbia alcuni aspetti che potrebbero anticipare (o richiamare) determinati obiettivi della difesa della catena logistica così come si sviluppa oggi.

Nella seconda sezione l'intento è invece quello di affrontare il rapporto tra Monnet e i rappresentanti dell'ordoliberalismo tedesco. Oltre ad attraversare le differenze che intercorrono tra le due parti scrutando lettere, carteggi e commentari, quello che alimenterà i passaggi più interessanti sarà l'affrontare la relazione che intercorre tra spazio logistico e spazio ordoliberales. Tale differenza, che come vedremo si articolerà sulla diversa posizione ricoperta dalla “mobilità” nella costituzione di quegli spazi, ci condurrà direttamente ai Trattati di Roma firmati il 25 marzo 1957. La razionalità alla base del Trattato che istituì la Comunità Economica Europea e quella che diede vita alla Comunità Europea dell'Energia Atomica, sarà il perno attorno a cui ruota questo passaggio.

Il proposito della terza sezione, infine, sarà quello di interpretare il nesso tra la cosiddetta *logistics revolution*, gli sviluppi del processo integrativo e il ruolo di Monnet negli anni Sessanta. Gli eventi europei di quel decennio segnati dalla presenza del Presidente

1 D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., pp. 8-9.

2 Ivi, p. 53.

francese Charles de Gaulle; le aspirazioni di Monnet sempre più volto verso la creazione di una comunità atlantica; i tentativi di allargamento della CEE soprattutto verso l'Inghilterra: tutto questo sarà interpretato attraverso la polarità introdotta da Carl Schmitt nei termini di terra e mare. Inserire Schmitt nel discorso peraltro con un'opera scritta, in fondo, in circostanze del tutto particolari, potrebbe sembrare inopportuno trovandoci sul finire del lavoro. Eppure, leggere gli avvenimenti degli anni Sessanta proprio con quelle due categorie schmittiane permette – una volta di più – di ritrovare nella storia dell'integrazione europea un rinnovato legame con la logistica.

5.1) UN ESERCITO PER LO SPAZIO LOGISTICO EUROPEO

Come abbiamo appena accennato, nella prima parte del capitolo parleremo del tentativo di costituzione della difesa europea. Ciò, appare subito evidente, risulta problematico da asserire anche in termini teorici. Lo spazio europeo non era certo uno Stato sovrano e, con Max Weber, sappiamo quanto sia teoricamente inscindibile l'endiadi tra Stato e potere coercitivo. In una conferenza tenuta a Monaco il 28 gennaio 1919, e intitolata *Politik als Beruf*, il sociologo tedesco sottolineava proprio come il controllo esclusivo dell'uso della forza fosse uno dei caratteri specifici che definiscono un'entità statale. «Che cos'è uno “Stato”?» si chiedeva Weber. Risposta:

«Lo Stato è quella comunità di uomini che, all'interno di un determinato territorio – un elemento, questo del territorio, che è tra le sue componenti caratteristiche –, pretende per sé (con successo) il monopolio dell'uso legittimo della forza fisica»³.

Questa definizione, che fa parte di un più ampio e strutturato scheletro disposto da Weber per identificare le caratteristiche di un *corpus* statale, non sembra perfettamente adattabile al contesto europeo dell'immediato secondo dopoguerra. Il perdurare della presenza militare americana in territorio continentale e la messa in opera dell'organizzazione difensiva del nord Atlantico (la NATO), già comportavano di per sé stesse una serie di sfide a questo principio. A ciò si aggiunse nel 1950 la proposta di una Comunità Europea di Difesa (CED). Elaborata dallo stesso Monnet, essa prevedeva l'istituzione di un esercito comune per tutti gli Stati della CECA che provvedesse alla loro sicurezza. «Unfolding along an economic trajectory, the aim

3 M. Weber, *La scienza come professione. La politica come professione*, cit., p. 48.

of the European Community was to provide a different kind of security»⁴, sottolineano William Walters e Jens Henrik Haahr. Piuttosto di ricreare un regime di difesa che si concentrasse esclusivamente sulla garanzia del proprio perimetro geografico, il nuovo modello continentale delineato da Monnet si prefiggeva di controllare un *network*: «it was to secure states and region by gradually [...] inserting them into transnational flows of people, goods and investment»⁵.

In effetti, l'esercito europeo non avrebbe servito la *raison d'État* dei singoli membri, tanto che – nella prospettiva tratteggiata dal francese – veniva comunque lasciata agli Stati la possibilità parziale di mantenere un esercito nazionale. Ciò avrebbe anche imposto contributi economici differenti alla causa europea: «dans l'immédiat, la France – scriveva Monnet in una nota – obtiendra une déduction particulière en ce qui concerne la guerre d'Indochine et les Territoires d'Outre-Mer»⁶. La sua proposta non era dunque avulsa dalle ragioni particolari di politica estera. Tentava piuttosto, potremmo dire, di spostare l'estero più in là. In fondo, il confine che divide interno ed esterno non è una linea unica, ma è sempre «sancita, raddoppiata e relativizzata attraverso altre divisioni geopolitiche»⁷. Monnet intendeva “raddoppiare” anche gli eserciti. Come osserva lo stesso biografo nonché esegeta monnettiano Françoise Duchêne, sfogliando i diversi profili ipotizzati per il nuovo esercito europeo emerge che «for all but the Germans, it was to be *an* army, not *the* army. The French, Belgians and so on, could keep national forces apart from the European Army»⁸. Quest'ultimo sarebbe pertanto servito soltanto alla difesa di quella porzione di territorio europeo che accettava le norme della comunità carbosiderurgica, che qui abbiamo inteso come “spazio logistico continentale”. I suoi meccanismi avrebbero reso teoricamente possibile, ma praticamente inattuabile una modalità di impiego diversa:

«2. Emploi des forces de la Communauté

Tant qu'une autorité politique commune n'aura pas été instituée, les décisions relatives à l'emploi des forces de la C.E.D. Sont prises par le Conseil [spécial] à la majorité qualifiée. Toute décision doit être confirmée par l'Assemblée dans un délai maximum de 3 jours»⁹.

4 W. Walters, J.H. Haahr, *Governing Europe*, cit., p. 108.

5 Ivi, p. 109.

6 J. Monnet, *Note sur les problèmes de la communauté de défense*, 26 dicembre 1951, FJME AMI 11/1/2.

7 E Balibar, *Che cos'è una frontiera?*, 1997 cit. in S. Mezzadra, B. Neilson, *Confini e frontiere*, cit., p. 19.

8 F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., p. 229.

9 J. Monnet, *Note dactylographié*, dicembre 1951, FJME AMI 11/1/1.

Considerando queste linee di funzionamento previste da Monnet, in questa sezione – come detto nell'introduzione – intendiamo articolare un passaggio che mira a evidenziare come i meccanismi della CED potrebbero apparire una “anticipazione” dei meccanismi della Supply Chain Security. Le categorie su cui incidono, le modalità attraverso cui si dispiegano, e lo stesso rapporto piuttosto ambivalente con gli Stati permette questo suggestiva messa in risonanza. Certo, nell'evoluzione dei colloqui per la Comunità di Difesa tra le diverse componenti negoziali, emerse chiaramente quella che allora appariva come l'aporia di voler una difesa comune (e quindi un esercito) senza una politica estera e senza, in ultima istanza, una comunità politica a cui rispondere. Inoltre, va annotato come la costituzione di una comune difesa europea non fosse mai stata considerata, specie da Monnet, come il passo successivo da compiersi nell'integrazione funzionale. Egli, lo vedremo tra poco, avrebbe preferito continuare in un'integrazione settoriale, concentrandosi ad esempio su trasporti ed energia. E tuttavia, furono apparentemente le circostanze a imporre di focalizzarsi sull'esercito, tanto che Monnet – seppur non convintamente¹⁰ – volle intervenire fornendo almeno la prima bozza di un progetto di difesa svincolato da una specifica territorialità statale. È su questi termini che parrebbero risuonare le stesse note della sicurezza dei flussi che oggi caratterizza lo spazio globale.

Il progetto di un esercito europeo che fosse distaccato da un'entità statale sovrana, era una prospettiva che per la verità venne da più parti avanzata nell'estate del 1950, sospinta dall'evolvere degli eventi. Il 25 giugno, a un mese e mezzo di distanza dalla dichiarazione Schuman e a meno di una settimana dall'inizio dei negoziati della CECA, scoppiò la guerra nella penisola coreana. Corea del Sud (leggi Stati Uniti) contro Corea del Nord (leggi URSS). Da qui, in tempi di guerra fredda una lettura occidentale portava alla seguente conclusione: l'Unione Sovietica minaccia la pace e il “mondo libero”. *Ergo*, serve uno sforzo militare senza precedenti.

Gli effetti immediati di questa interpretazione furono di due ordini. Il primo fu quello di fornire una forte giustificazione a chi predicava la necessità di un riarmo tedesco. La RFT, nata formalmente da poco più di un anno, non era ancora uno Stato pienamente sovrano tanto che – lo abbiamo già detto – le erano precluse le possibilità di possedere un esercito e di attuare una politica estera se non entro i termini del piano Schuman. Ma proprio gli avvenimenti nel sud-est asiatico riportavano in auge la questione. «Les événements de Corée – scriveva il *nostro* a Schuman, il 16 settembre 1950 – ont fait accepter par tous les esprits

10 Cfr. Intervista di Antoine Marés a Francois Fontaine, 28 giugno 1981, FJME, p. 13.

que la participation de l'Allemagne était indispensable à la défense de l'Ouest»¹¹. In un momento in cui le trattative per la CECA erano in pieno svolgimento, ma prima che giungessero a un punto definitivo, il riarmo tedesco era quanto di peggio potesse accadere secondo l'opinione di Monnet. In una simile prospettiva egli paventava un imminente ritorno al passato espresso nella rinascita di un fervore nazionalista in Germania e, attraverso un effetto domino, anche negli altri Stati europei. «Punto dolente, quello [del riarmo] – scrive nell'autobiografia –, che si era convenuto di non toccare durante i nostri colloqui»¹². E tuttavia le circostanze indussero a trattare la tematica. La Germania, del resto, era il reale “oggetto del contendere” almeno delle prime fasi della guerra fredda, e la logica dominante in molti ambienti di Europa Occidentale e Stati Uniti era quella di permettere che la RFT potesse tornare a difendersi autonomamente.

Il secondo effetto veicolato dalla Guerra di Corea fu il «più imponente sforzo di riarmo che il mondo avesse mai conosciuto in tempo di pace»¹³. La massiccia produzione di armi che avvenne a partire dal 1950 fu per il sistema capitalista a guida statunitense l'abbrivio che portò a un'espansione senza precedenti. «Come compresero i suoi artefici – osserva Arrighi –, il segretario di Stato [Dean] Acheson e il capo del Policy Planning Staff Paul Nitze, solo uno sforzo di questo genere sarebbe stato in grado di superare i limiti del Piano Marshall»¹⁴. Tali limiti erano sostanzialmente dovuti alla penuria di dollari, che rendeva indispensabile un forte impulso alla produzione. Così Acheson, l'amico di Monnet, lo stesso che gli «spalancò le porte della casa bianca», propose al National Security Council e al Presidente Truman il memorandum NSC-68, che prevedeva sostanzialmente una poderosa politica di riarmo interna e alleata per rispondere alla minaccia militare dell'URSS.

«Si avvertiva l'esigenza di un'emergenza internazionale – riporta Arrighi richiamando una testimonianza di allora –, e sin dal novembre 1949 il sottosegretario di Stato, Acheson, ne aveva prevista una, nel 1950, sulle coste dell'Asia [...]. Due mesi dopo che il presidente ebbe visionato l'NSC-68, quella crisi si verificò. Come Acheson ebbe a dire in seguito: “La Corea arrivò e ci salvò”»¹⁵.

11 Memorandum di Monnet a Robert Schuman, 16 settembre 1950, FJME AMG 6/6/1 in J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., p. 58 (indicato tuttavia come fondo d'archivio AMI 4/4/3bis).

12 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 302.

13 G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 325.

14 *Ibid.*

15 T.J. McCormick, *America's Half Century. United States Foreign Policy in the Cold War*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1989, p. 98, cit. in G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 326.

Per far conciliare le due traiettorie (evitare il riarmo tedesco – e il risorgere a cascata degli spiriti nazionalisti in Europa –, ma allo stesso tempo assecondare il «keynesismo militare»¹⁶ in salsa americana) Monnet propose la soluzione della CED. Come accennato, questa non era un'idea totalmente inedita e innovativa nel panorama del dibattito continentale. Lo ricorda Duchêne nel suo testo: «on August 11, the Consultive Assembly of the Council of Europe, led by Winston Churchill, called for “the immediate creation of a unified European Army, under the authority of a European Minister of Defense”. On september 9, McCloy leaked America proposals for “a fully armed German force of the division integrated into a west European Army”»¹⁷. A distinguere il progetto di Monnet da altri elaborati in quello stesso periodo, tuttavia, era la sua prospettiva prevalentemente concentrata sulla difesa *dai* confini statali e non *dei* confini statali. Insistiamo su questo punto perché risulta il cardine centrale su cui far ruotare un'assonanza tra due strutture come quella della CED e della SCS che sono così distanti come tempi, spazi e attori protagonisti.

Non ancora accompagnata da un vero e proprio progetto federativo, la CED andava esattamente nella direzione di ripensare i confini e il controllo posto su di essi. «The logic – scrivono Walter e Haahr – was to secure Western Europe by creating and governing new, “extra-territorial” spaces»¹⁸. Dunque non più territori da difendere, ma gli spazi di mobilità «extraterritoriale» dell'Europa comunitaria dove – secondo lo storico John Ruggie – «the process of unbundling territoriality has gone further than anywhere else»¹⁹. La strategia che aveva in mente Monnet per strutturare la CED era la medesima della CECA, tanto che parla proprio di costruire la «*défense commune [...] organisée dans le cadre européen supranational d'un Plan Schuman élargi*»²⁰. Proprio come la CECA, anche la CED avrebbe puntato su «l'abolition de divisions traditionnelles, la fusion d'intérêts essentiels et la mise sur pied d'institutions efficaces»²¹. Le “divisioni tradizionali” a cui si riferisce qui Monnet erano esattamente i vecchi confini statali su cui prima si strutturavano le costruzioni degli Stati sovrani (e degli eserciti). Nella stessa nota elaborata per il governo francese, così chiosava Monnet calcando questo punto:

16 Cfr. G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit.

17 F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., p. 227.

18 W. Walters, J.H. Haahr, *Governing Europe*, cit., p. 108.

19 J. G. Ruggie, “Territoriality and Beyond: Problematizing Modernity in International Relations”, *International Organization*, Vol. 47, N. 1, 1993, p. 171.

20 Memorandum di Monnet a Robert Schuman, 16 settembre 1950, FJME AMG 6/6/1 in J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., p. 59 (indicato tuttavia come fondo d'archivio AMI 4/4/3bis).

21 J. Monnet, *Note pour une déclaration du gouvernement*, 21 ottobre 1950, FJME AMI 4/7/3bis, p. 1.

«Une armée européenne ne saurait résulter d'une simple intégration militaire dont les termes précaires ne masqueraient qu'une coalition selon des formules anciennes.

Intérêts à défendre, institutions politiques, organisations militaire et grandes unités forment un tout indissociable qu'un légitime souci de l'efficacité, tant sur le plan moral que sur le plan matériel, se refuse à séparer»²².

La sua proposta giunse sul tavolo di René Pleven (Presidente del Consiglio) il 21 ottobre 1950. «C'est seulement en transformant les éléments du problème que nous pouvons sortir de cette impasse»²³, scriveva Monnet nella lettera che accompagnava la sua nota. «La résurrection d'une armée nationale allemande» – faceva notare il consigliere ricordando il vero punto dolente – avrebbe portato a un atteggiamento «de méfiances et de suspicions par le réveil de souvenirs que le temps n'a pas encore permis d'effacer». Per questo motivo egli si orientava sulla creazione di un «armée européenne rattachée à des institutions politique européenne»²⁴. Per puntare, potremmo dire introducendo Cowen su questo punto, a una riconfigurazione dei «geographic space of border security»²⁵. Più o meno lo stesso discorso preparatogli da Monnet, calibrato dall'opportunità politica e bonificato in alcuni passaggi²⁶, venne pronunciato da Pleven davanti al Parlamento francese il 24 ottobre 1950.

I confini da cui Monnet si voleva “difendere” erano – come abbiamo detto – in particolare quelli della Germania Ovest. In sede di trattative per la CECA egli vide giustificati i suoi timori che presagivano un «changement de ton» della delegazione tedesca dopo gli eventi coreani. A causa della sua posizione sullo scacchiere geopolitico internazionale, il gruppo guidato da Hallstein alzò l'asticella delle pretese negoziali, tanto che Monnet interpretò le nuove richieste come la volontà di fare dell'Europa carbosiderurgica «un marché allemand»²⁷. «Cette brusque transformation – scriveva Monnet a Schuman – s'explique par les perspectives que les Allemands croient voir s'ouvrir devant eux, depuis qu'ils entendent proclamer à Strasbourg et à Washington que la sécurité de l'Ouest dépend du réarmement de l'Allemagne»²⁸.

22 Ivi, p. 3

23 Lettera di Monnet a René Pleven, FJME AMI 4/7/3.

24 Tutte le citazioni di questo paragrafo (eccetto le due indicate diversamente) sono tratte da J. Monnet, *Note pour une déclaration du gouvernement*, 21 ottobre 1950, FJME AMI 4/7/3bis.

25 D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., p. 81.

26 Quali ad esempio l'utilizzo della formula «sotto una stessa uniforme», la cui portata simbolica «si alimentava di tradizioni immemorabili». J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 308.

27 Lettera di Monnet a Robert Schuman, 14 settembre 1950, FJME AMI 4/4/2, anche in J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., p. 56.

28 *Ibid.*

Ma al di là delle nuove velleità negoziali tedesche, la vera preoccupazione di Monnet rimaneva la restaurazione di uno spirito nazionalista, e su questo a Schuman esprimeva tutto il suo timore:

«si les Allemands [...] apportent sur une base nationale leur contribution à la défense de l'Ouest, leur statut actuel étant révisé en conséquence, nous risquons de les voir se détourner de nous et de se laisser à nouveau dominer par le sentiment national. La réalisation du Plan Schuman et la constitution de l'Europe serait rendus impossible»²⁹.

Come è stato più volte ricordato nel corso di questa ricerca, la costruzione di una comunità europea era impensabile per Monnet senza la partecipazione della Germania Occidentale. Non solo una sua assenza avrebbe minato la giustificazione teorico-politica della comunità. Quel territorio rappresentava soprattutto il cuore dell'Europa continentale, e inglobare il suo apparato infrastrutturale (in particolar modo ferroviario) era letteralmente cruciale alla realizzazione dello spazio logistico europeo. Abbattere i *bottlenecks* legislativi tra la Germania Ovest e il resto dell'Europa comunitaria era, in buona sostanza, l'essenza stessa del “progetto Monnet”. Un ritorno al passato con una rinascita dell'esercito nazionale nella RFT e dunque (questo temeva il francese) di uno spirito di inviolabilità di quegli stessi confini e (a cascata) di quelli degli altri Paesi della CECA, avrebbe comportato non soltanto il rischio di slegare i commerci di carbone e acciaio tedeschi da quelli degli altri cinque Stati. Una simile evenienza avrebbe rappresentato anche la fine prematura del piano Schuman, e un serio problema per l'economia dei Paesi coinvolti. Lo osserva puntualmente Milward: «as far as the rate of growth of foreign trade is concerned, Western Europe in the 1950s needed Germany even more than Germany needed Western Europe»³⁰. La “nuova Europa” affinché potesse nascere e prosperare andava difesa *dai* confini – in particolare tedeschi – a tutti i costi.

In questo senso, il concetto fondante di quell'idea suona come un'anticipazione delle stesse logiche che governano oggi la sicurezza dei flussi sottolineata da Cowen. Quest'ultima, infatti, mostra come in linea generale la logica che guida la SCS si fondi esattamente non soltanto sulla presa di distanza da una difesa che lega sicurezza e territorio. Oltre a questo Cowen mostra come la SCS si ponga proprio sul piano che in qualche modo vuole superare gli ostacoli posti *da* quel tipo di difesa tradizionale dei confini. La razionalità della SCS è

29 Memorandum di Monnet a Robert Schuman, 16 settembre 1950, in J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., p. 59.

30 A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 118.

dunque profondamente logistica, e mostrando ora un eco di quella stessa logica nei processi costitutivi del progetto CED vogliamo, una volta di più, provare a giustificare quella che più volte abbiamo identificato come la “razionalità logistica” di Monnet.

Dopo aver sviluppato il piano che ha condotto alla CED, per capire se abbia davvero aspetti che richiamano il funzionamento della “sicurezza” degli spazi logistici di oggi, dobbiamo allora indagare come funzionano questi ultimi. In altri termini: come si articola la SCS descritta da Cowen? Nella sua analisi l'autrice muove da un articolo del *New York Times* del 2006 intitolato «Securing the Flow of Goods». Lì veniva preso in esame il viaggio di un ipotetico container carico di merci dal sito di produzione (anche se sarebbe più opportuno parlare di molteplici siti di produzione – come sottolinea la stessa Cowen) alla destinazione finale. Spostandosi su una scala globale da un territorio all'altro, il container incontra una moltitudine di giurisdizioni e di spazi che mira a oltrepassare in un moto ininterrotto. La sorgente e la foce di questo fiume di commercio lungo cui il container si muove assume nella fantasia logistica (per la verità, mai completamente realizzata) i tratti di uno spazio unico e continuativo: uno spazio liscio, senza confini e in qualche modo a-territoriale dove il flusso scorre rapido.

Come osserva Cowen, la SCS comporta «a literal move away from borders, and away from territorial models of security on which they rely, is characteristic of broad attempts to secure the transnational material and informational networks of global trade»³¹. Il paradigma della SCS è pertanto volto verso una nuova forma di spazio da difendere: non più luoghi definiti da perimetri fissi e statici, ma spazi-di-flussi nei quali quanto va difeso è soprattutto la dinamicità. La caratteristica che identifica la SCS è infatti quella che mira ad assicurare la rapidità della mobilità che li attraversa. Per questo motivo uno degli ostacoli a cui la SCS deve fare fronte sono gli stessi *borders*, i confini degli Stati-nazione. In un mondo dominato dalla logica del “*just in time, to the point*” i confini statali sono un attentato alla rapidità.

Nel capitalismo globalizzato caratterizzato dalla «compressione spazio-temporale», per utilizzare l'efficace formula di David Harvey³², anche il confine statale può risultare evidentemente problematico. La *globalized logistics* oggi ha prodotto miriadi di soluzioni alternative per ovviare a questa “criticità”. Alcune sono state sviluppate dagli stessi attori statali. Cowen ne descrive alcune di questo tipo specifico nel suo testo quali, ad esempio, la Container Security Initiative (CSI), una modalità di scansione container che avviene nei porti di carico e non più alla destinazione: citando il Department of Homeland Security degli Stati

31 D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., p. 53.

32 Cfr. D. Harvey, *La crisi della modernità*, cit.

Uniti da cui è partita l'iniziativa, l'autrice osserva come «the CSI aims to “extend [the U.S.] zone of security outward so that American borders are the last line of defense, not the first”»³³.

Più in generale però, va osservato che la SCS sviluppa spesso una logica del tutto diversa da quella sovrana. Essa è piuttosto guidata da una linea di condotta che produce una «newfound emphasis on the infrastructural networks of trade and renewed interest in “corridors and gateways”»³⁴. Come ha fatto notare Grappi in questo senso «la sicurezza dei corridoi e delle infrastrutture a essi collegate, compresi i cavi che garantiscono le connessioni internet e le *pipeline* attraverso cui circolano carburanti e combustibili, è diventata una preoccupazione strategica sia per i governi sia per gli operatori economici»³⁵. Sono anche queste nuove infrastrutture, accompagnate da inedite prassi d'azione e di *governance*, che intendono garantire la mobilità mantenendola al riparo da quella che Cowen chiama «the most startling “threat” to SCS»³⁶: la “minaccia” dei confini statali. E sulla stessa linea Grappi indica come la SCS «agendo attraverso i confini politici [...] si sta imponendo sulle autorità locali, compresi gli Stati, come un principio superiore, al quale è necessario rispondere per agganciare i flussi economici globali»³⁷. Detta altrimenti, negli odierni Stati-nazione il potere coercitivo è diventato concorrente, e «the rise of business logistics directly challenges geopolitical calculation and the national and territorial forms of security that historically gave it form»³⁸. La sicurezza che si vuole garantire ai canali logistici ha sancito la possibilità che l'uso della forza venga concesso anche ad entità extrastatali o private preposte al controllo degli spazi-di-flussi e della mobilità.

L'esigenza di difendere lo spazio logistico europeo da una analoga “minaccia” per seguire un “principio superiore”, potrebbe essere vista come la motivazione principale che spinse Monnet a tratteggiare le linee del progetto di una Comunità Europea di Difesa nello stesso anno del *plan Schuman*. Come sottolinea Milward, «the reality is that two lines of negotiation, one for the economic security of a customs union and the other for the military security of the Defense Community, flowed in parallel between 1950 and 1954»³⁹. Questa sincronia dà ulteriore respiro all'ipotesi che le due iniziative fossero entrambe guidate da una medesima “razionalità”. In fondo, anche la CED, come la CECA, rientrava nella logica della «production of space beyond territory»⁴⁰, che è una delle modalità attraverso cui, secondo

33 D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., p. 84.

34 Ivi, p. 56. Sulla politica dei corridoi vedi anche G. Grappi, *Logistica*, cit., pp. 115-130.

35 G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 79.

36 D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., p. 80.

37 G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 79.

38 D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., p. 56.

39 A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 104.

40 D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., p. 51.

Cowen, la logistica agisce costruendo le sue spazialità.

L'evoluzione delle trattative per la CED corse su un doppio piano che – si badi bene – vide coinvolto Monnet soltanto marginalmente. Il primo è il piano europeo interno a quello spazio logistico, ed è legato alla prospettiva che univa quel progetto alla creazione di una comunità politica. Fin dal principio la fazione continentale più esplicitamente federalista vide nella CED la possibilità di compiere il passo definitivo verso gli Stati Uniti d'Europa. L'iniziativa fu presa da Spinelli (e da De Gasperi) mentre Monnet, al contrario, se ne interessava «solo da lontano»⁴¹. All'Assemblea *ad hoc* (l'Assemblea allargata della CECA) cui venne affidato il compito di stesura dello Statuto della CED, venne “suggerito” l'Articolo 38, dove v'era «l'impegno ad andare [...] verso l'autorità politica europea»⁴². Sostanzialmente con quell'articolo il progetto di difesa comune veniva sussunto entro i termini più ampi di una vera e propria federazione, e lo Statuto si ammantava di tratti costituzionali. Con quest'ultimo, prodotto dall'Assemblea *ad hoc* ed approvato da un plebiscito interno (50 voti contro 5), si puntava insomma a costituire una Comunità Politica Europea (CPE) a partire proprio da CECA (spazio logistico infrastrutturale) e CED (spazio militare).

Il secondo piano che condizionò le trattative della comunità di difesa europea è più strettamente legato a dinamiche geopolitiche internazionali. A ridosso dell'approvazione dello Statuto da parte dell'assemblea, infatti, si succedettero due eventi importanti sullo scacchiere mondiale. L'uno accadde il 5 marzo 1953, quando Stalin morì e una politica di distensione sembrò prospettarsi tra Russia e Stati Uniti (almeno per chi prevedeva un indebolimento dello Stato sovietico). L'altro fu la fine della guerra di Corea nel luglio dello stesso anno. Secondo un'opinione diffusa, furono questi fatti che minarono la CED alle sue stesse fondamenta, e che portarono il progetto verso l'inesorabile affossamento. Il colpo di grazie all'idea di esercito europeo, che comunque si muoveva su un piano inclinato e scivoloso, venne sferrato il 30 agosto 1954 dal parlamento francese. Con il pieno sostegno del governo di Pierre Mendès-France, la proposta CED venne respinta⁴³.

Gli avvenimenti che fecero cadere definitivamente il progetto di difesa europeo si legavano a doppio filo alla percezione di sicurezza statunitense. Il generale de Gaulle, che (come vedremo tra poco) non fu mai tenero con quanto percepiva venisse surrettiziamente guidato dall'altra sponda dell'Atlantico, nel suo afflato nazionalista criticava la CED e le conseguenze politiche che scatenava (perdita di sovranità ecc.). Al contrario di Monnet, che

41 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 341.

42 A. Spinelli, *L'Europa non cade dal cielo*, cit., p. 116.

43 In quel momento c'era già stata la ratifica dello Statuto da parte di quattro Stati su sei. L'iniziativa era dunque totalmente in mano alla Francia del governo Pierre Mendès-France (in carica dal 18 giugno 1954 al 5 febbraio 1955), anche perché l'Italia con il governo Pella aveva vincolato la sua decisione a quella transalpina.

pur non convintamente appoggiò fino all'ultimo la proposta⁴⁴, il generale denunciava come il «progetto artificioso di un esercito detto “europeo”», sarebbe servito soltanto al «“grande capo” americano»⁴⁵. Anche qui si potrebbe intravedere quello che succede oggi alla SCS. Come scrive Cowen, «the key pillar in the emerging global architecture of SCS all emerge directly or indirectly from the United States, provoking many accusations that this global system is plainly oriented to U.S. National territories»⁴⁶. Sono parole che potrebbero servire a descrivere l'atteggiamento di de Gaulle così come quello più generale di chi era contrario all'armata europea. Sia come sia, il progetto CED venne comunque bocciato, e i fautori di quell'iniziativa non poterono fare altro che prenderne atto.

Uno di questi fautori era proprio Monnet che, meno di due mesi dopo la caduta della CED, comunicò ai governi dei Paesi della CECA la sua intenzione a non ricandidarsi a presidente dell'Alta Autorità. «J'ai l'honneur de vous informer que le 10 février prochain je ne demanderai pas le renouvellement de mon mandat de President et que je cesserai mes fonctions à cette date»⁴⁷, scrisse nella lettera personale al presidente francese Mendès-France. La scelta venne presa «afin de pouvoir participer, das une entière liberté d'action et de parole à la réalisation de l'unité européenne»⁴⁸. Diverse organizzazioni europeiste gli proposero in quel momento una posizione d'onore al loro interno. Tra queste significativa ad esempio risulta l'offerta di Coudenhove-Kalergi che lo invitò ad assumere la vicepresidenza della sua associazione Paneuropa⁴⁹, o le pressanti richieste di incontri che provenivano dall'Union Européenne des Fédéralistes⁵⁰. Tutti gli inviti vennero tuttavia rifiutati. I progetti di Monnet andavano in un'altra direzione, quella che nel 1955 lo portarono a creare il *Comité d'action pour les États-Unis d'Europe*, di cui si tratterà nella prossima sezione di questo capitolo.

Per concludere, in questa parte abbiamo messo in risonanza i tratti caratteristici della proposta di Comunità di Difesa Europea tratteggiata da Monnet nel 1950 con quella che oggi Deborah Cowen definisce la Supply Chain Security. In altri termini abbiamo tentato di mostrare come l'idea di difesa europea di Monnet non fosse costruita sulle tradizionali spazialità statali, ma come fosse piuttosto modellata su di una spazialità inedita: una spazialità

44 Alcune lettere scambiate con Mendès-France a ridosso di quella data testimoniano il tentativo di influire sulla volontà del presidente per fargli ratificare il trattato. Di nuovo, Monnet puntava sul mostrare a Mendès-France di come l'alternativa fosse «tra un'armata europea e un'armata tedesca». Cfr. lettera di Monnet a Pierre Mendès France, 24 agosto 1954, FJME AMI 26/2/13, 14, 15, e 16.

45 Sono parole di de Gaulle riportate dallo stesso Monnet. Cfr. Id., *Cittadino d'Europa*, cit., p. 325. Probabilmente de Gaulle, c'è da scommetterci, si esprime in termini finanche più duri.

46 D. Cowen, *The deadly life of logistics*, cit., p. 88.

47 Lettera di Monnet a Pierre Mendès France, 10 novembre 1954, FJME AMH 60/7/2.

48 Testo di dimissioni allegato alla lettera a Pierre Mendès France, 10 novembre 1954, FJME AMH 60/7/2.

49 Lettera di Richard Nikolaus di Coudenhove-Kalergi a Monnet, 19 novembre 1954, FJME AMH 71/3/123.

50 Lettere dello stesso periodo firmate UEF, FJME AMH 71/3/35.

logistica com'era quella della CECA. È grazie a questo passaggio se siamo riusciti a fare emergere dalla CED alcune anticipazioni della SCS.

In chiusura, peraltro, va sottolineato come il progetto iniziale del francese non fu quello bocciato dal voto parlamentare del 1954. Gli sviluppi della bozza iniziale, infatti, portarono all'elaborazione di uno statuto più propriamente federale, che non faceva parte di quanto da lui ipotizzato, se non in maniera piuttosto marginale. Quanto premeva al francese era soprattutto prevenire la rinascita dell'esercito tedesco e una conseguente rinnovata attenzione attorno a quelle frontiere. I confini erano da sempre visti da Monnet (che ragionava da commerciante di cognac per cui il panorama dei clienti abbracciava l'intero globo) come qualcosa di «artificioso» e «dannoso». Così come nel panorama logistico globale dipinto da Cowen una delle funzioni principali della SCS (non l'unica) è quella di abbattere le frontiere, anche per Monnet l'obiettivo era di andare oltre la sacralità dei confini statali⁵¹. Seguendo le parole richiamate da Walters e Haahr, l'obiettivo dei “founders” dell'Unione Europea era proprio quello di «desacrlise the historically volatile pattern of European national borders»⁵² attraverso la «razionalità economica». Sarebbe forse più opportuno chiamarla “razionalità logistica”.

5.2) LA CONFERENZA DI MESSINA E LA RAZIONALITÀ DEI TRATTATI DI ROMA

La CED cadde dunque sotto i colpi del parlamento francese. Sviluppata parallelamente alla CECA e guidata (almeno nella bozza del progetto attribuibile a Monnet) dalla medesima logica, essa non riuscì a sopravvivere agli attacchi portatole dalle compagini stataliste più ostinate (tra cui quella francese di de Gaulle). Come scrive ironicamente Milward:

«The defeat of this project by national resentments in August 1954 could have been [...] a mortal blow to the idea of a united Europe. Gloriously, however, the idea was ‘relaunched’ (the favorite word in all languages of writers on this theme), albeit on a less ambitious scale, by the two great federalists Monnet and

51 Evidentemente questo non è un discorso che qui si intende in assoluto, ma soltanto per i flussi di merci. Per quanto riguarda gli esseri umani, la tendenza è quella alla «moltiplicazione dei confini» che governano la loro mobilità e più in generale le loro vite – lavorative, sociali, politiche ecc. Cfr. S. Mezzadra, B. Neilson, *Confini e frontiere*, cit.

52 L. O'Dowd, T. Wilson, “Frontiers of Sovereignty in the New Europe”, in Id. (a cura di), *Borders, Nations and States*, Aldershot, Ashgate, 1996, p. 9. Cit. in W. Walters, J.H. Haahr, *Governing Europe*, cit., p. 109.

Spaak in the twin projects for Euratom and the common market. The Treaties of Rome were the culminating triumph of this relaunch. This is the story as usually presented in summary accounts for general readers and students»⁵³.

Nella forma caustica della sua prosa Milward così prosegue: «Most of this is myth»⁵⁴. In questa sezione indagheremo le dinamiche teorico-politiche intercorse tra il voto francese e il “rilancio” europeo, concentrandoci poi sul legame tra la logistica e la razionalità che ha guidato i due Trattati firmati a Roma nel 1957.

La conferenza di Messina per «relancer l'idée européenne»⁵⁵ fu partorita ad appena nove mesi di distanza dalla bocciatura della CED e del progetto di Europa politica. Nel mezzo, il 10 febbraio 1955, le dimissioni di Monnet dall'Alta Autorità divennero esecutive. «Le mie dimissioni non erano un gesto di scoraggiamento – scrive –, ma l'inizio di un'altra forma di battaglia»⁵⁶. La nuova iniziativa che intraprese a partire dall'ottobre successivo e che lo impegnò fino al 1975, fu quella del Comitato d'Azione per gli Stati Uniti d'Europa, un'esperienza che va letta in controtuce rispetto all'evolvere delle questioni europee. La sua intenzione non muoveva dalla volontà di dare vita a un nuovo gruppo europeista volto a esercitare la propria influenza sulla pubblica opinione. Già diverse formazioni erano presenti sulla scena politica europea e perseguivano quegli obiettivi, spesso in una direzione esplicitamente federalista⁵⁷. Piuttosto, in linea con il suo metodo “elitista”, Monnet volle creare una sorta di comitato di pressione formato da sindacalisti e parlamentari. Una lobby, sostanzialmente, che manteneva «la capacité de Monnet d'exercer une influence sur de nombreux décideurs européens»⁵⁸. Se da un lato dunque il Comitato s'è alimentato della figura di Monnet per rivestire un ruolo di un certo prestigio nel panorama europeo e europeista, dall'altro fu lo stesso Monnet ad alimentarsi dei meccanismi del Comitato per continuare a condizionare le dinamiche del processo integrativo (o almeno per provarci).

Con questa nuova iniziativa, Monnet si attestò pertanto in una posizione extra-istituzionale. I tentativi, che pure ci furono, di essere riammesso ai vertici europei trovarono la ferma opposizione di alcuni protagonisti della politica continentale. Fu solo grazie al

53 A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 104.

54 *Ibid.*

55 Lettera di Paul Henry Spaak a Konrad Adenauer, 4 aprile 1955, HAEU PHS-281. Presente versione digitalizzata sul portale degli archivi.

56 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 360.

57 Cfr. S. Pistone (a cura di), *I movimenti per l'unità europea 1945-1954*, cit.; e Idem, *I movimenti per l'unità europea 1954-1969*, cit.

58 A. Vasori, “Le Comité d'action pour les Etats-Unis d'Europe: un lobby européen ou un instrument de la stratégie de Monnet?”, in AA. VV., *Une dynamique Européenne. Les Comité d'action pour les Etats-Unis d'Europe*, Losanna, Fondatione Jean Monnet pour l'Europe, 2011, p. 19.

Comitato che egli riuscì parzialmente a mantenersi all'interno degli ingranaggi comunitari. Ma per quel che più conta in questa ricerca, anche dopo le dimissioni Monnet non abbandonò una razionalità logistica tangibile nel suo approccio alla questione europea, che proveremo ad argomentare in questa e nella prossima sezione. Attraversando le ben note vicende legate all'integrazione europea degli anni Cinquanta e Sessanta (CEE, Euratom ecc.), percorreremo un importante tratto di storia dove si affinarono, per così dire, le caratteristiche di quello spazio.

Già alla fine del 1954, e dunque prima della nascita del Comitato d'azione, Monnet trovò un solido appoggio per le sue battaglie funzionaliste in Paul Henry Spaak, ministro degli esteri belga e fervido europeista. Con Spaak, che conosceva dagli anni della seconda guerra mondiale, egli fece una specie di accordo di mutua collaborazione dove «Monnet should prepare proposals and Spaak take the diplomatic initiative»⁵⁹. In una serie di incontri a latere degli appuntamenti ufficiali, essi discussero le linee guida della loro strategia per il «rilancio europeo», che doveva fondarsi proprio sul perseguimento dell'integrazione settoriale. Nella fattispecie: energia, trasporti e energia atomica. Ancora una volta risuonano elementi classici del settore logistico.

Un ritratto delle loro prospettive è offerto da una lettera che il 4 aprile 1955 Spaak scrisse ai ministri degli esteri francese, tedesco e italiano. Lì il ministro belga delineava il “nuovo” percorso verso l'integrazione, e premeva affinché i governi degli Stati coinvolti richiamassero Monnet alla testa dell'Alta Autorità:

«Il est évident que M. Monnet ne pourra revenir sur sa décision que si un fait nouveau intervient. A mon avis, c'est ce fait nouveau qu'il faut créer. Il faudrait que les Ministres des Affaires Étrangères fassent savoir publiquement leur volonté de relancer l'idée européenne, en étendant les compétence delà Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier. Cette extension de la Communauté pourrait s'appliquer à l'ensemble des formes actuelles d'énergie (électricité, gaz et carburants) et aux moyens de transport (chemins de fer, navigation fluviale, transports routiers et aériens). La mise en communs des efforts pour le développement de l'énergie atomique à des fins pacifiques pourrait également être confiée à une organisation qui dépendrait de la CECA»⁶⁰.

59 F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., p. 263.

60 Lettera di Paul Henry Spaak a Konrad Adenauer, 4 aprile 1955, HAEU PHS-281. La stessa lettera Spaak la inviò al ministro degli esteri francese Antoine Pinay e – leggermente modificata, come vedremo – a Gaetano Martino, ministro degli esteri italiano.

Per tutto questo, concludeva Spaak, era necessario «d'organiser une conference internationale».

La lettera del tandem Spaak-Monnet⁶¹ era molto precisa nell'indicare i temi che la conferenza avrebbe dovuto trattare. Accantonata l'ipotesi di perseguire l'unione continentale attraverso le burrascose acque della “difesa”, i due puntarono sui mari apparentemente più tranquilli dell'integrazione settoriale in altri campi. Come osserva Johan Schot: «to some degree, the concentration on transport and energy meant a return to the original scenario, as transport and energy always had been mentioned as the next sectors to integrate after coal and steel»⁶². La cosa evidente ora è che quando si parla di trasporti ed energia si parla sostanzialmente di infrastrutture, un concetto che fa spesso rima con logistica. Senza ritornare su quanto ampiamente affrontato nel secondo capitolo, vediamo che anche studiosi come Keller Easterling evidenziano la forza politica apportata da quelle costruzioni. «Large-scale spatial organizations like infrastructure project – asserisce Easterling – [...] have long created the need for an administrative authority comparable to that of the State, and they continue to require direction from new constellations of international, intergovernmental and nongovernmental players»⁶³. Inserendo le infrastrutture in una griglia epistemologica utile ad interpretare il processo d'integrazione europea e, più nello specifico, il pensiero di Monnet, vediamo ancora una volta come si possa scorgere una linea di continuità tra i diversi momenti “salienti” che puntellano il percorso d'unità continentale. E anche il periodo immediatamente successivo alla caduta della CED, con la rinnovata attenzione alla “materializzazione dell'Europa”, rientra in uno di quei momenti.

Il «rilancio europeo», secondo Monnet, doveva dunque passare non soltanto dallo sviluppo di un'integrazione genericamente settoriale, ma proprio da una ripresa di intensità nella cogestione infrastrutturale. Questo era del resto lo stesso metodo alla base della CECA: «the 1951 Treaty of Paris – scrivono Opitz e Telmann – established the European Coal and Steel Community hoping to “fuse” political interests through infrastructural collaboration»⁶⁴. Reticolati di strade, ferrovie, viadotti, linee elettriche, oleodotti, gasdotti: questa, vista da una

61 Come evidenzia Duchêne «According to Monnet's diary, he and Spaak saw each other on four occasions early in 1955» di cui l'ultima volta «Monnet and Spaak met on March 27. There is no record of what they said. But on April 4, a week after French ratification, Spaak wrote a letter containing the Monnet proposals to the German, French and Italian Foreign Ministers» (F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit. p. 268).

62 J. Schot, “Transnational Infrastructures and the Origins of European Integration”, in A. Badenoch, A. Fickers (a cura di), *Materializing Europe*, cit., p. 95.

63 K. Easterling, *Extrastatecraft*, cit., p. 15.

64 S. Opitz e U. Tellman, *Europe as infrastructure*, cit., p. 172.

prospettiva empirica e tangibile, era la base materiale da cui Monnet prevedeva scoccasse quello *spill-over effect* che avrebbe a poco a poco portato alla nascita degli Stati Uniti d'Europa. In fondo, come aveva imparato dalle sue esperienze di viaggio, le infrastrutture (grazie alla politicità che incorporano) molto potevano fare per unire comunità divise. In Canada egli era stato testimone di quanto esse fossero spesso propedeutiche alla nascita di una federazione, e di lì egli articolava la sua prospettiva d'azione.

Restituendo Monnet al suo tempo dunque, e alla contingente visuale che lo caratterizzava, il ritorno d'attenzione alle infrastrutture era per lui la naturale proiezione della sua strategia politica. Agendo su di esse – e sulla logistica, come mostrato richiamando le sue esperienze nelle due guerre mondiali – egli mirava a unire Stati diversi creando uno “spazio logistico” che intendeva come uno “spazio politico” senza un'apparente soluzione di continuità. Certo, è banale dire che in quei frangenti egli non immaginava uno spazio logistico inteso come è descritto oggi da Cowen, Sassen, Easterling, Grappi, Mezzadra e Neilson e altri. La differenza fondamentale è che egli ragionava costantemente in termini statali, e il rapporto tra spazio politico e logistico si costituiva entro questo orizzonte, escludendo agenti della *governance* privata. La relazione tra queste due spazialità, posto l'obiettivo su Monnet e sulla sua volontà (puramente teorica⁶⁵) di creare gli “Stati Uniti d'Europa”, appare pertanto difforme negli attori coinvolti (esclusivamente pubblici nello spazio “federale”; anche privati nello spazio logistico), ma sostanzialmente identico nella previsione di contemplare soggetti concorrenti nella *governance*. In altri termini, sia uno spazio logistico, sia lo spazio politico prodotto da Monnet nella velleità di costituire la federazione europea, rispondeva – per declinarla proprio nei termini di *governance* descritti da Arienzo pur in un'altra linea d'analisi – alla necessità «di cogliere la dinamicità, la complessità e la pluralità che caratterizza le società contemporanee scavalcando la rigidità della separazione tra Stato e non Stato»⁶⁶.

Al di là di un processo alle intenzioni federaliste del francese, pertanto, quanto questa strategia richiama sono le modalità d'azione di quello che la stessa Easterling definisce “*extrastatecraft*”: «as a site of multiple, overlapping, or nested forms of sovereignty, where domestic and transnational jurisdiction collide, infrastructure *space* becomes a medium of what might be called *extrastatecraft* – a portmanteau describing the often undisclosed activities outside of, in addition to and sometime even in partnership with *statecraft*»⁶⁷. L'arte di governare dello Stato in materia di costruzione infrastrutturale, nel pensiero di Monnet,

65 Che fosse “puramente teorica” appare fuor di dubbio. Basti pensare al rapporto con i gruppi rapporto con i federalisti europei – vedi *supra*.

66 G. Arienzo, *La governance*, cit., p. 31.

67 K. Easterling, *Extrastatecraft*, cit., p. 15.

avrebbe dovuto dunque procedere di pari passo con progetti di valore più spiccatamente *sovrastatale*, tanto addirittura da delegare questa funzione ad altri organi decisionali.

Una forte attenzione alla costruzione infrastrutturale è del resto una delle caratteristiche che distinguono uno spazio logistico da una semplice *Free Trade Area* (FTA). Detta semplicemente, una FTA è sostanzialmente uno spazio entro cui alcune entità sovrane aboliscono ogni onere doganale. Come puntualizza Duchêne quando affronta questo passaggio della vita di Monnet, le FTAs «are the minimalist solution favored by governments unwilling to be entangled in tighter regimes»⁶⁸. Una FTA mantiene pertanto intatti gli attributi di territorialità e sovranità di uno Stato. All'opposto, come abbiamo più volte affermato, uno spazio logistico – lo osserva Deborah Cowen – «contrasts powerfully with the territoriality of the national State»⁶⁹. In un passaggio successivo del suo testo – che in parte abbiamo già richiamato –, Cowen affronta ancora più chiaramente la differenza:

«a more careful investigation of the globalization of logistics – scrive la geografa canadese – reveals something much more precise emerging – a new cartography of the political. This is not just about enlarging the zone of free trade in order to capture new markets, resources, or labour forces but about the creation of corridors, networks or “pipelines” for the circulation of the stuff»⁷⁰.

Se sovrapponiamo questo appunto con quanto emerge sopra dalla proposta di Spaak (leggi Monnet) l'anticipazione è notevole. Ma investigando i prodromi della «globalization of logistics» applicati da Monnet, la sensazione che ricorra una certa applicabilità di alcuni frammenti dell'analisi di Cowen è ancora più netta, proprio per l'approccio del francese (e di Spaak) al profilarsi di una FTA europea.

Dopo la caduta della CED, infatti, le spinte politiche provenienti soprattutto dalla Germania federale andavano o verso la creazione di una FTA (seppur sottoposta a un certo *ordine*) all'interno dell'Organizzazione per la Cooperazione Economica Europea (OECE) o, in alternativa, di un “mercato comune”. Monnet, ancora “scosso” dal voto negativo francese, non credeva possibile la realizzazione di un simile progetto se non all'interno di una “prematura” struttura federale. Implicitamente pertanto, egli interpretava il mercato comune soltanto come la volontà di fare della CECA una zona di libero scambio. Come osserva Duchêne, «Monnet felt any likely common market would be so near free trade lacking

68 F. Duchêne, *Jean Monnet. The Statesman of Intedependence*, cit., p. 270, n. 4.

69 D. Cowen, *The deadly line of logistics*, cit., p. 62.

70 *Ibid.*

institutions as to undermine his political purpose»⁷¹. Con questi timori Monnet e Spaak concordarono la strategia politica espressa nella lettera del 4 aprile citata, dove era evidente – continuando con Duchêne – «a deliberate choice of sectoral integration, ignoring the alternatives of a Common Market or Free Trade Area»⁷². Nella tensione tra l'opzione funzionalista “verticale” di Monnet, e l'alternativa di «integrazione orizzontale e funzionale»⁷³ che portava al mercato comune, si svilupparono i passaggi successivi del processo integrativo. Quanto risultò fu la nascita di un'Europa ordoliberalista costruita su uno spazio infrastrutturale e logistico.

5.2.1) MONNET E GLI ORDOLIBERALI

Quale fu il rapporto tra Monnet e la corrente ordoliberalista tedesca che guidò la nascita della Comunità Economica Europea? La domanda interpella chi scrive sostanzialmente dall'inizio di questo lavoro. In fondo, è opinione piuttosto consolidata che l'Unione Europea sia l'espressione di una tale proposta economico-politica. E tuttavia, come si rapporta quella linea di condotta con il pensiero e l'azione di Monnet? Era anche quest'ultimo un rappresentante di quella prospettiva di teoria economica? Uno spazio logistico è sinonimico, complementare o alternativo a uno spazio governato da un'idea ordoliberalista? In questa sezione tenterò di trovare una risposta a questi interrogativi.

Nella fase del “rilancio europeo” l'attenzione di Monnet andava ancora una volta a percorrere la strada dello spazio logistico: collegamenti infrastrutturali, superamento dei *bottlenecks*, creazione di un nuovo spazio liscio continentale. Questa tendenza era espressa anche dal Comitato d'azione da lui creato dove, nelle quattro riunioni tenute tra il 1955 e il 1957 (che rappresentano un quarto delle riunioni totali), si spingeva esplicitamente in quella direzione. Sebbene, come scrive lo storico Antonio Varsori, «avec quelques exceptions [...] le Comité d'action a exercé une influence mineure sur le processus de décision européennes»⁷⁴, in quel periodo l'organizzazione agì con un parziale successo. I membri lavorarono alacremente per influenzare le rispettive compagini governative, spesso incontrando negli esecutivi parti “avverse” non certo semplici da superare. È questo il caso, ad esempio, del vice

71 F. Duchêne, *Jean Monnet. The Statesman of Intedependence*, cit., p. 270

72 Ivi, p. 271.

73 P. Dardot, C. Laval, *La nuova ragione del mondo*, cit., p. 359.

74 A. Varsori, “Le Comité d'action pour les Etats-Unis d'Europe: un lobby européen ou un instrument de la stratégie de Monnet?”, cit., p. 19.

presidente tedesco dell'Alta Autorità nonché membro del Comitato Franz Etzel⁷⁵, che si trovò a dover affrontare un governo sostanzialmente ostile al tipo di integrazione settoriale proposta.

Alla testa della fazione tedesca, che avversava la traiettoria puramente funzionalista di Monnet, c'era il potente ministro dell'economia – e prossimo Cancelliere – Ludwig Erhard. Come notava lo stesso Spaak nella medesima lettera del 4 aprile (*supra*) riformulata per il ministro degli esteri italiano, «Il semble que M. Erhard [...] sit hostile à cette conception de l'édification de l'Europe par secteur. Il préfèrerait la création d'un marché commun»⁷⁶. L'ostilità di Erhard verso l'integrazione era un atteggiamento nato assieme alla stessa proposta Schuman del 9 maggio. Lo osservano, tra gli altri, anche Pierre Dardot e Christian Laval nella loro importante ricostruzione della “razionalità neoliberale”: «dal principio – scrivono –, gli ordoliberali, teorici o tecnici come Erhard, furono diffidenti nei confronti di ciò che poteva somigliare a un controllo amministrativo e a una pianificazione economica»⁷⁷.

Già a settembre 1950, in effetti, il ministro tedesco aveva fatto visita a Monnet per «établir un contact personnel» e per esporgli «les appréhensions du gouvernement fédérale [...] devant ce qu'il appelle les “contradictions de la politique alliée en Allemagne”»⁷⁸. In quell'occasione – da quanto riporta Monnet a Schuman – i due parlarono soprattutto dell'incompatibilità tra il *plan Schuman* e l'Autorità internazionale della Ruhr, che era nella pratica una forma di controllo alleato sulla Germania Ovest. Ma da quanto racconta nelle memorie (evidentemente con una rielaborazione di lungo periodo), Monnet notò un'immediata incongruenza di vedute con Erhard: «il piano Schuman – osserva – non entrava nella sua concezione di un'economia internazionale basata sul principio del libero scambio. Vedeva pianificazione là dove per noi c'erano regole di buona condotta; vedeva protezionismo là dove noi organizzavamo la solidarietà europea»⁷⁹.

Per analizzare la “concezione economica” di Erhard è necessario fare un salto temporale all'indietro di un paio di decenni, e ripercorrere brevemente la storia del pensiero ordoliberale. Non sarà un resoconto puntuale, ma funzionale a capire su cosa si fondava il principio di quella idea economica e le modalità del suo agire. In linea generale,

75 Per un elenco dei membri tedeschi del Comitato d'azione cfr. M. Libera, “Jean Monnet et les personnalités allemandes du Comité d'action pour les Etats-Unis d'Europe (1955-1975)”, in AA. VV., *Une dynamique Européenne. Les Comité d'action pour les Etats-Unis d'Europe*, cit., pp. 35-50. In particolare vedi pp. 36-37.

76 Lettera di Paul Henry Spaak a Gaetano Martino, 7 aprile 1955, HAEU PHS-281.

77 P. Dardot, C. Laval, *La nuova ragione del mondo*, cit., p. 357.

78 Nota di Monnet a Robert Schuman, 28 settembre 1950, in J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, cit., p. 60.

79 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 315.

l'ordoliberalismo appare come «la versione tedesca del neoliberalismo»⁸⁰. Esso fu espressione di economisti e giuristi che si riunirono attorno alla rivista “Ordo”, fondata da Walter Eucken nel 1936 e poi megafono dei componenti della cosiddetta Scuola di Friburgo⁸¹. L'importanza della dottrina ordolibérale per la formazione dello Stato tedesco occidentale risorto dalle ceneri del Reich nazista è nota, così come è conosciuta la sua linea di condotta fondamentale: quella secondo cui «l'economia produce legittimità per lo Stato, che ne è il garante»⁸². Questo «doppio circuito», secondo i termini utilizzati da Foucault, si incardina sul «principio di concorrenza». È su quest'ultimo che lo Stato deve porre il suo mantello garantendo «“l'ordine dell'economia” (*Ordnung der Wirtschaft*)»⁸³ che, in sostanza, mira a evitare la formazione di cartelli o di altre tendenze economiche monopolistiche. L'interventismo statale o comunque istituzionale, implica dunque l'idea che il mercato non sia percepito come una cosa naturale (caratteristica questa del liberalismo classico), bensì come qualcosa di artificiale, di creato, che non è in grado di autogovernarsi: «as such they [gli ordoliberali] – specificano Walters e Haahr – reject the idea of a strict separation of politics and law from the economy»⁸⁴. L'economia dunque, diventa «sociale di mercato», ma non nel senso che intende regolamentare il mercato secondo principi sociali, bensì nel senso che intende regolare la società attraverso i principi dell'economia di mercato⁸⁵. Da tutto questo si capisce come l'influenza dei principi ordoliberali sul processo di integrazione europea risulti piuttosto evidente. E tuttavia Erhard osteggiava i progetti di Monnet.

Se infatti il governo tedesco accettò la CECA, cionondimeno il ministro dell'economia rigettò la nuova proposta di Spaak: «Erhard – notano Dardot e Laval – [...] si oppose alla politica di Jean Monnet [...] che mirava a estendere ad altri settori le collaborazioni economiche amministrate»⁸⁶. L'ipotesi di centralizzare ulteriormente il processo di decisione per ciò che riguardava ad esempio i trasporti, era palesemente in contrasto con la prospettiva del ministro tedesco. In un documento citato anche dallo storico Andreas Wilkens e intitolato «Considerazioni sul problema della cooperazione o dell'integrazione», Erhard sottolineava questo rifiuto: «l'Europe tirerait un bénéfice bien plus grand de ce qu'il appelait l'“intégration fonctionnelle” – c'est-à-dire la libéralisation généralisée des mouvements de biens, de services et de capitaux»⁸⁷. Con questo documento siamo nel marzo 1955. La conferenza che si

80 P. Dardot, C. Laval, *La nuova ragione del mondo*, cit., p. 199.

81 M. Foucault, *Nascita della biopolitica*, cit., p. 95.

82 Ivi, p. 81.

83 P. Dardot, C. Laval, *La nuova ragione del mondo*, cit., p. 199.

84 W. Walters e J. H. Haahr, *Governing Europe*, cit., p. 49.

85 Cfr. P. Dardot, C. Laval, *La nuova ragione del mondo*, cit., pp. 218-221.

86 Ivi, p. 358.

87 A. Wilkens, “Jean Monnet, Konrad Adenauer et la politique européenne de l'Allemagne fédérale –

svolgerà a Messina l'1 e 2 giugno fu espressione di un sostanziale compromesso tra queste due correnti: Monnet vs Erhard; spazio logistico (in un lontano orizzonte federale) vs spazio ordoliberal (in un immediato orizzonte statale). Nei mesi di aprile e maggio si rincorsero dibattiti e dichiarazioni tra le due opposte rappresentanze. Dandone rapido conto si riuscirà a mettere a fuoco il quadro utile a rispondere alle domande iniziali.

I documenti più significativi da segnalare, perché racchiudono i momenti salienti di questa discussione, sono tre. Il primo concerne le «*Considérations sur le problème de la Coopération ou de l'Intégration*» scritto da Monnet e Pierre Uri in risposta al testo di Erhard appena richiamato. Nelle considerazioni, e in particolare nella sezione intitolata «*Le Dilemme*», gli autori parlando di Erhard scrivono: «*L'autour du document paraît considérer qu'une intégration institutionnelle appliquée à des groupements économiques conduit nécessairement au dirigisme et à la mécanisation de l'homme, ennemie des ententes politiques*». Ma al contrario, secondo Monnet e Uri, «*Loin de conduire au dirigisme, un intégration à la fois fonctionnelle et institutionnelle favorise une économie libérale*». Ribadito questo, così concludevano: «*L'intégration se présente comme une voie nouvelle, plus difficile sans doute, mais sûrement plus efficace*». In altri termini rivendicavano il fatto che i principi del liberalismo erano già alla base della prima comunità carbosiderurgica e che i loro progetti erano instradati nella medesima maniera.

Un secondo scritto da considerare è il «*Projet de déclaration commune à la Conférence de Messina*» redatto per mano di Uri il 13 aprile e ideato da Monnet. Obiettivo del documento era stilare un compromesso tra i propositi d'integrazione settoriale e quelli più generali del governo tedesco. Pertanto, nel progetto venivano anzitutto ribaditi i tre settori entro i quali si voleva procedere nell'integrazione. E dunque i trasporti (con una «*standardisation des équipements*»), l'energia (gas, elettricità e petrolio) e, infine, l'energia atomica che aprirà la strada a una «*nouvelle révolution industrielle*». Solo una volta raggiunti questi traguardi, concludeva la dichiarazione ribadendo il piano previsto inizialmente da Monnet, i sei governi firmeranno «*le programme et les conditions d'une intégration générale de leurs économies*»⁸⁸.

Da ultimo, il terzo documento si riferisce alla «*discussion de six heures, avec M. le Professeur [Alfred] Müller-Armack*»⁸⁹ che Etzel tenne il 26 aprile e di cui mandò un resoconto a Monnet. Da quanto emerge, pur non trovando un accordo puntuale, i due

Convergence et discordances (1950 – 1957)”, in G. Bossuat, A. Wilkens, *Jean Monnet, l'Europe et les chemins de la paix*, cit., p. 175.

88 J. Monnet, *Projet de déclaration commune à la Conférence de Messina*, 13 aprile 1955, HAEU PU-53, pp. 39-45.

89 Lettera di Franz Etzel a Monnet, 27 aprile 1955 con in allegato «*Entretien survenu entre M. Müller-Armack et M. Etzel, le 26 avril 1955 à Baden-Baden*», HAEU PU-79, pp. 77-87.

connazionali tratterebbero la struttura base di un «compromesso»⁹⁰, che si perfezionerà nel mese successivo. Compiutosi definitivamente il 22 maggio, quell'accordo garantì quanto segue:

«On tombe d'accord, d'une part, sur l'acceptation du principe de la création par étapes successives d'un "marché commun de libre-échange" au sein duquel devait être assurée la libre circulation des personnes, des biens, des services et de capitaux, et, d'autre part, sur la participation au projet d'une communauté européenne dans le domaine de l'énergie atomique»⁹¹.

La strada verso la conferenza di Messina era spianata e portò alla nascita della "commissione Spaak" che sostanzialmente redasse i due Trattati di Roma firmati il 25 marzo 1957. Se di quello che istituiva l'Euratom parleremo tra poco, occorre prima di concludere questa parte affrontare l'altro, quello che instaurava il "mercato comune".

Considerati «the basis of an economic constitution for Europe»⁹², i Trattati di Roma (o sarebbe meglio dire il Trattato riferendosi a quello sulla CEE, ché quello sull'Euratom è tutt'altra faccenda) rappresentano in effetti un punto di svolta decisivo nel percorso d'integrazione europea e nella centralità stessa della figura di Monnet. Sia detto senza troppo tergiversare: dopo quell'evento l'importanza politica del francese declinò marcatamente, tanto che non sembra di esagerare se azzardiamo a definirla da lì in poi del tutto marginale, eccezion fatta per alcune circostanze. Per l'integrazione continentale, al contrario, gli accordi romani assumono un'importanza notevole, e ancora oggi nei Trattati europei in vigore si percepisce forte la loro presenza.

Una parte fondamentale di quel documento risponde senza dubbio ai principi dell'ordoliberalismo. L'attenzione alla concorrenza tanto da istituirla a fondamento costitutivo; la razionalizzazione della politica sociale (per prendere a prestito i termini che evidenziano anche Walters e Haahr); la particolare attenzione alle "quattro libertà" (circolazione delle

90 Va sottolineato come quanto venne stabilito dai Trattati di Roma non è descritto come compromesso soltanto da Dardot e Laval (p. 358), e da Wilkens (p. 180 e seguenti), ma anche da alcuni testi pubblicati dalla stessa fondazione Jean Monnet pour l'Europe di Losanna. Antonio Vadori, per fare un esempio, così scrive: «Monnet a pu imposer le projet d'une communauté européenne nucléaire comme l'un des piliers d'une nouvelle stratégie européenne, mais *il a dû accepter* qu'à un tel plan fût ajouté le projet de la création d'une communauté économique européenne, dans lequel il n'avait qu'une confiance limitée». A. Vadori, "Le Comité d'action pour les Etats-Unis d'Europe: un lobby européen ou un instrument de la stratégie de Monnet?", in AA. VV., *Une dynamique Européenne. Les Comité d'action pour les Etats-Unis d'Europe*, cit., p. 7.

91 A. Wilkens, "Jean Monnet, Konrad Adenauer et la politique européenne de l'Allemagne fédérale – Convergence et discordances (1950 – 1957)", cit., p. 181

92 W. Walters e J. H. Haahr, *Governing Europe*, cit., p. 51.

merci, delle persone, dei capitali e dei servizi); l'istituzionalizzazione «dell'economia di mercato, nella forma [appunto] di una costituzione economica»⁹³: tutto ciò è sostanzialmente la base del pensiero di Erhard, Euchen, Müller-Armack ma anche Franz Böhm, Wilhelm Röpke eccetera⁹⁴.

Nonostante questo, l'ordoliberalismo non è il *solo* principio che ha guidato mano e testa di chi scrisse i Trattati: «ordoliberalism is not the essence of the Treaty or the logic of the Community»⁹⁵, commentano ancora Walters e Haahr. Un altro principio appare proprio essere quello di perseguire una certa razionalità logistica, come l'attenzione alla costruzione delle infrastrutture di trasporto. Anzi, in linea con gli obiettivi di Monnet, nel Trattato si parla, per esempio, di come «gli Stati membri perseguono [...] una politica comune dei trasporti»⁹⁶. O ancor più esplicitamente, l'articolo 3 che elenca i «Principi» dell'accordo, così recita:

«[...] l'azione della Comunità importa, alle condizioni e secondo il ritmo previsto dal presente Trattato:

a) l'abolizione fra gli Stati membri dei dazi doganali e delle restrizioni quantitative all'entrata e all'uscita delle merci, come pure di tutte le altre misure di effetto equivalente,

b) l'istituzione di una tariffa doganale comune e di una politica commerciale comune nei confronti degli Stati terzi,

c) l'eliminazione fra gli Stati membri degli ostacoli alla libera circolazione delle persone, dei servizi e dei capitali,

[...] e) l'instaurazione di una politica comune nel settore dei trasporti,

[...] h) il ravvicinamento delle legislazioni nazionali nella misura necessaria al funzionamento del mercato comune»⁹⁷.

Questo intreccio tra “principi” prettamente commerciali e altri più attenti al trasporto, alla mobilità e all'omologazione normativa dei Paesi membri, come abbiamo mostrato ampiamente in questo lavoro, sembra avere una evidente risonanza con le caratteristiche degli spazi logistici. E se a questo si aggiunge l'effetto della *governance* multilivello⁹⁸ interna a

93 P. Dardot, C. Laval, *La nuova ragione del mondo*, cit., p. 210.

94 Per un accenno alla biografie di tutti questi personaggi vedi Foucault che «contravvenendo alle sue abitudine» li descrive brevemente in Id, *Nascita della biopolitica*, cit., p. 94-96.

95 W. Walters e J. H. Haahr, *Governing Europe*, cit., p. 53.

96 Trattato che istituisce la Comunità Economica Europea, Titolo IV, Art. 74.

97 Ivi, Art. 3.

98 Cfr. su questo A. Arienzo, *La governance*, cit., in particolare il capitolo secondo “La *governance* europea”, pp. 49-79.

quell'area, si ritorna a quel principio di sovranità graduata o concorrente che abbiamo già notato come abbia in qualche modo anticipato quella di molte «zone» logistiche contemporanee. In una prospettiva di massima dunque, potremmo identificare una certa idea logistica attraversare l'intero *corpus* legislativo del Trattato affiancando i tratti ordoliberali.

Ma quel che più conta sono altre due cose, le ultime, con le quali concludiamo questa parte. In primo luogo, possiamo dire che una razionalità ordoliberale si produce più facilmente se trova uno spazio logistico su cui installarsi. L'attenzione esplicita rivolta da Erhard – e già richiamata – verso la «libéralisation généralisée des mouvements»⁹⁹ evidentemente imponeva una rete materiale preimpostata. Imponeva, detta ancor più esplicitamente, uno spazio logistico al cui interno ci fosse accordo tra le diverse sovranità che permettesse libertà assoluta di movimento, senza però implicare la «“création d'institutions toujours nouvelle” – come scriveva Erhard –, qui ne pouvaient que mener à une bureaucratisation de l'économie»¹⁰⁰. La libertà di circolazione (i quattro principi dell'ordoliberalismo) potrebbero darsi soltanto in linea teorica se si fosse in mancanza di una rete infrastrutturale e, al medesimo tempo, un'uniformità tecnica e normativa. La stessa costruzione ordoliberale della Germania Ovest, in fondo, poggiava su una solida trama di collegamenti standardizzati sviluppata nel corso di alcuni decenni (come abbiamo visto nel capitolo due).

Con ciò, non si vuole affermare che uno spazio-infrastrutturale che accoglie un buon grado di omologazione normativa sebbene si installi su differenti entità sovrane (uno spazio che qui abbiamo definito come “logistico”), conduca inevitabilmente all'ordoliberalismo. Epperò, va sottolineato che una prospettiva economica che rifugge alla naturalezza (e dunque all'autorganizzazione) del mercato ha assoluta necessità di costruire il terreno su cui costituirsi. Del resto, esso è governato da un «doppio circuito» e l'interventismo statale per creare la base materiale della sua prosperità è ampiamente concesso, specie se è inquadrato nell'ottica di garantire la concorrenza. Il percorso (in gran parte affrontato in questo elaborato) che si dipana sul “lungo XX secolo”, dunque, è costellato di tappe e momenti che in fondo appartengono al medesimo *processo*. Nel presente globale il nesso tra logistica, infrastrutture e neoliberalismo è affrontato da una pluralità di autori – in gran parte citati – che lo rendono in qualche modo quasi scontato. Negli anni Cinquanta, questo collegamento era invece lontano dall'essere identificato, ma cionondimeno si muoveva entro i medesimi meccanismi la

99 A. Wilkens, “Jean Monnet, Konrad Adenauer et la politique européenne de l'Allemagne fédérale – Convergence et discordances (1950 – 1957)”, in G. Bossuat, A. Wilkens, *Jean Monnet, l'Europe et les chemins de la paix*, cit., p. 175.

100Ivi, p. 176. Qui Wilkens richiama il discorso al club «Les Echos» di Ludwig Erhard, tenuto a Parigi il 7 dicembre 1954. Cfr, ivi, p. 175, nota 131.

cui proiezione ha raggiunto le forme organizzative del capitalismo contemporaneo. L'intreccio tra ordoliberalismo e spazio logistico può essere letto come una delle tappe di questo percorso: una risposta contingente di un territorio come quello europeo con delle forti determinanti storiche, politiche e sociali.

Il secondo appunto a conclusione di questa sezione, richiama nuovamente la produttività di uno “sguardo logistico” per meglio analizzare il processo di integrazione europea e inserirlo in un ciclo storico più ampio. Lo affrontiamo, all'interno del regime di comparazione tra l'ordoliberalismo e lo spazio logistico europeo progettato da Monnet, richiamando una differenza tra le due prospettive. Mentre l'ordoliberalismo si concentra su una mobilità “passiva”, una mobilità fine a sé stessa e alla libertà¹⁰¹ o, per meglio dire, fine allo sviluppo più ampio della concorrenza, nel secondo essa assume invece caratteri costitutivi. In uno spazio logistico la mobilità diventa paradigma governamentale. Attraverso la mobilità Monnet intendeva creare una nuova struttura politica, a garanzia della quale prevedeva nuove istituzioni *sovranazionali*. Essendo essa stessa parte del processo produttivo quand'è all'interno di uno spazio logistico (e cioè messa in qualche modo a valore), la mobilità non è effetto della creazione di uno spazio economico, ma causa di quello stesso spazio. La questione appare dunque capovolta: il movimento produce uno spazio (logistico) e non è il prodotto di uno spazio (economico). In questa dilatazione è evidente quanto, uscendo da un'analisi dell'integrazione europea che si limiti a uno sguardo sull'ordoliberalismo, si possa approfondire una visione storicamente più produttiva. In ultima analisi, l'attenzione alla mobilità (meglio: alla logistica) permette uno sguardo processuale che si pone in sintonia con i crismi rigorosi di una ricerca storica lontana dai facili proclami entusiastici¹⁰². «Un motto – scriveva lo storico March Bloch – domina e illumina i nostri studi: “comprendere”»¹⁰³.

Parlando di Euratom affronteremo ancora più approfonditamente il tema della mobilità. Intanto rispondiamo al grappolo di domande iniziali con una frase di chiusura: la mappa concettuale di Monnet e il suo orizzonte di senso (e, in ultima analisi, quello delle diverse Comunità europee) se in parte può tradursi nello stesso degli ordoliberali cionondimeno non può ridursi a esso. L'ordoliberalismo ha avuto un ruolo decisivo nello sviluppo dell'integrazione a partire dai Trattati di Roma affiancando ma non sostituendo il ruolo della logistica. Prima, la razionalità logistica ha giocato una partita da solista e, in fondo, continua ancora oggi a costituire una parte della “nuova ragione del mondo”.

101W. Walters e J. H. Haahr, *Governing Europe*, cit., p. 47.

102Si ricordi, ad esempio, quello di Monnet che vedeva la CECA come un esperimento che aveva «buttato all'aria il corso della storia». Id, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 301.

103M. Bloch, *Apologia della storia*, cit., p. 107.

5.2.2) A PROPOSITO DI MOBILITÀ: «UNA STATUA PER NASSER!»

Iniziamo questa sezione richiamando una delle ipotesi che hanno guidato lo sviluppo di questa ricerca: «l'Unione Europea nasce dalla logistica». Ha senso a questo punto del lavoro una simile affermazione? Sembrerebbe certamente di sì. Da un punto di vista analitico essa non presenta ad esempio alcuna contraddizione nella forma, nella misura in cui abbiamo mostrato ampiamente (specie nel terzo capitolo) la capacità della logistica di “fare politica”. Il progetto politico dell'Unione Europea, almeno in linea teorica, potrebbe essere benissimo nato dalla logistica. Anche da un punto di vista materiale quello spazio assume i tratti di uno “spazio logistico” sia per gli interventi infrastrutturali che si sono rincorsi nei decenni (a partire almeno da fine Ottocento), sia per gli interventi di omologazione normativa. Infine, abbiamo visto come le stesse caratteristiche degli “spazi logistici” che puntellano il presente globale potrebbero essere messe su un piano di risonanza con quelle proprie della CECA (prima) e della CEE (poi). Possiamo pertanto permetterci di considerare dimostrata l'ipotesi iniziale? Pare di sì, e le vicende sull'Euratom che andremo ora a raccontare forniscono ulteriori elementi per giustificare una tale ipotesi teorico-politica.

È opportuno introdurre subito una nuova personalità che giocò un ruolo fondamentale nell'ispirare l'*ispirateur* per la realizzazione del progetto Euratom: l'ingegnere Luis Armand. Rappresentante della corrente definita da Kaiser e Schot “internazionalismo tecnocratico” (entro la quale gli autori inseriscono pure Monnet), Armand aveva a lungo lavorato nelle ferrovie francesi e ne divenne direttore generale nel 1949. La forza del suo piano aziendale stava nell'intendere la rete nazionale come parte di un più ampio network extrastatale da omologare e rendere più efficiente. In linea con questi propositi egli promosse un gran numero di collaborazioni «for the material or institutional networking of Europe»¹⁰⁴, tanto che nel 1950 realizzò «a pool for shared use of freight wagons between Western Germany and France, upon which both administrations agreed in 1951»¹⁰⁵. In pratica, l'utilizzo di un vagone merce standard permetteva a una merce di viaggiare sullo stesso supporto dall'inizio al termine del suo percorso, con un notevole risparmio sui tempi di trasbordo. Sostanzialmente, come vedremo nella prossima sezione, Armand anticipò una delle pratiche decisive per l'efficienza logistica e cruciale allo sviluppo della «*logistics revolution*»: quella

104C. Heinrich-Franke, “Luis Armand – Between United Atoms and Common Railways”, in A. Badenoch, A. Fickers (a cura di), *Materializing Europe*, cit., p. 145.

105Ibid.

dell'intermodalità.

Il successo conseguito alla testa delle ferrovie francesi lo portò a dirigere l'*Union internationale des chemins de fer* (UIC). In quella veste promosse ad esempio vari studi per la realizzazione del tunnel della Manica¹⁰⁶, e si spese per l'estensione del *Wagoon Pool* franco-tedesco a tutta l'Europa: «the core idea – scrivono Kaiser e Schot – was that each railway company would contribute a substantial number of wagons to be used for international transport»¹⁰⁷. In questo modo Armand contribuì a trasformare parte del suolo europeo in un'omogenea *technological zone*, le cui strutture portanti costituiscono «an important part in the construction of new global economic forms»¹⁰⁸.

La tendenza a leggere il suo tempo come l'inizio di una *technical era*, condusse Armand (che nel frattempo era diventato direttore del programma nucleare francese) a proporre a Monnet la fusione degli interessi nel campo dello sviluppo pacifico dell'energia atomica. Come osserva Milward, a inizio '54 «it was his report which introduced the idea of European collaboration in nuclear energy production and it was he who put the idea in Monnet's head»¹⁰⁹. Monnet fece dunque proprio quel pensiero che, attraverso Spaak, venne introdotto nell'alveo istituzionale dei Trattati romani¹¹⁰. Considerando anche la figura di Armand, l'analisi sull'Euratom ci scorta verso due approfondimenti.

In primo luogo, dalla prospettiva data a questa ricerca, l'Euratom ci permette di introdurre un concetto importante emerso soprattutto negli ultimi anni: quello di *contrologistica*. Come abbiamo visto nella sezione precedente, l'obiettivo della *Supply Chain Security* è quello di permettere ai flussi di merci di scorrere rapidamente e senza interruzioni o rallentamenti di sorta. Tra i fattori che potrebbero indurre tali inconvenienti si annovera anche il blocco organizzato di uno scalo o di una zona di transito causato da scioperi e proteste dei lavoratori: è in questi casi che si parla prevalentemente di contrologistica. Ovviamente, più lo snodo coinvolto è importante, più i danni saranno maggiori. Parlando di uno sciopero avvenuto l'8 febbraio 2011 nel Canale di Suez, quando seimila operai entrarono in mobilitazione paralizzandone gli scali portuali, Deborah Cowen osserva come si crearono

106Cfr. C. Heinrich-Franke, “Luis Armand – Between United Atoms and Common Railways”, in A. Badenoch, A. Fickers (a cura di), *Materializing Europe*, cit., p. 145.

107W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe*, cit., p. 169.

108A. Barry, *Technological zones*, cit., p. 250.

109A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 179.

110Interessanti due memorandum diffusi da Monnet tra il 1955 e il 1956. Il primo era un «Memorandum on the Development of Atomic Energy in Europe» (17 giugno 1955) dove parlava dell'importanza dell'Europa nello sviluppo di questa tecnologia (grazie ai vari Fermi, Einstein, Hahn, Jolliot-Curie) e la necessità di un impegno comune; il secondo era una «Note sur le projet d'Euratom» (giugno 1956) che indicava le modalità di funzionamento previste per l'Euratom. Rispettivamente FJME AMK 38/1/12 e AMK 38/3/13.

«disastrous economic losses»¹¹¹. Del resto, di lì passano ogni anno migliaia di navi per un totale di svariati milioni di TEU¹¹²: un suo blocco crea danni enormi.

Ma un'azione di contrologistica può essere messa in atto anche da istituzioni sovrane, consapevoli dell'importanza strategica del loro territorio. È quanto accadde nel luglio 1956, quando Gamal Abdel Nasser (presidente egiziano) nazionalizzò proprio il canale di Suez e impose in un primo momento restrizioni o forti pedaggi al passaggio delle navi straniere, atti a finanziare la costruzione della diga di Assuan. Ciò fece scattare l'offensiva militare immediata di Francia, Regno Unito e Israele e, in tutta risposta, Nasser chiuse totalmente il canale. Evidentemente affrontare le vicende che portarono alla “Crisi di Suez” e i suoi sviluppi esulano dai propositi di questo elaborato. È sufficiente puntualizzare le conseguenze di tale episodio tra gli Stati europei impegnati nel processo integrativo.

Come sottolinea Monnet stesso nelle memorie, con «la crisi di Suez [...] la paralisi che colpì i trasporti in Europa rese evidente all'opinione pubblica la fragilità comune nei nostri Paesi industrializzati e le necessità che essi agissero solidali»¹¹³. Senza indicarlo in maniera esplicita, il riferimento di Monnet è alla forte dipendenza energetica dei Paesi europei (in particolare dal petrolio) che emerse da quegli avvenimenti. «The threat of fuel scarcity seemed very credible after the Suez crisis»¹¹⁴, sottolinea lo storico Dick Van Lente. Ciò portò alla ricerca di modalità alternative per rispondere al fabbisogno continentale¹¹⁵, dando un ulteriore impulso ai “sei” a ricercare un'autonomia energetica svincolata dalle vicende geopolitiche internazionali. La logistica dei rifornimenti era infatti sempre più “minacciata” dall'indipendenza dei nuovi Stati che stavano sorgendo dai processi di decolonizzazione. Con la sua azione di contrologistica Nasser lo aveva dimostrato. Non erano necessarie ulteriori prove: urgeva agire verso l'ambizioso obiettivo dell'autosufficienza energetica. E quale miglior campo dell'energia atomica, l'energia del futuro? Così, il trattato Euratom venne votato assieme a quello sulla Comunità Economica. «Armand – ricorda Monnet –, suggeriva di fare una statua a Nasser, artefice della federazione europea»¹¹⁶.

L'analisi attorno all'Euratom conduce anche a un secondo approfondimento più volte sfiorato in questa ricerca e ora invece definitivamente esplicito. Con il tentativo di integrazione attorno al nucleare v'è l'attestazione perentoria della centralità che le politiche

111D. Cowen, *The deadly line of logistics*, cit., p. 127.

112Cfr. <https://www.suezcanal.gov.eg/>.

113J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 371

114D. Van Lente, “Peaceful Atom: the brief career of a symbol of co-operation and prosperity”, in A. Badenoch, A. Fickers (a cura di), *Materializing Europe*, cit., p. 288.

115Per la verità, secondo Milward, una tale necessità era evidente fin dalla «increased demand for energy in 1954». Cfr. Id., *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 179.

116J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 371

tecnologiche hanno avuto nella creazione delle istituzioni sovranazionali. Quel tentativo mostra, in altri termini, il legame intimo che esiste tra la storia del funzionalismo europeo e la storia parallela dello sviluppo tecnologico. È un legame che, come “denunciano” William Walters e Andrew Barry, viene spesso ignorato dal campo delle Relazioni Internazionali: «a discipline – osservano – that, with a few exceptions, has placed technology at the margins of the frame of analysis»¹¹⁷. L'utilizzo di uno sguardo logistico invece, non solo permette, ma richiede di far convergere questi due ambiti storiografici. Intendere la logistica come «potere»¹¹⁸, analizzarne la forza e la produttività politica, collega necessariamente due campi spesso confinati ai margini l'uno dell'altro. Anche questo va annoverato tra gli obiettivi di questo elaborato.

Per concludere, cerchiamo di tirare alcune somme elencando anzitutto i passaggi cardine di questa parte dove abbiamo affrontato: la nuova vita extra-istituzionale di Monnet; il rapporto diretto ma controverso tra il *nostro* e i rappresentanti dell'ordoliberalismo; la mobilità (delle merci) come elemento costitutivo dell'Europa; la spinta data dalla contrologistica e la razionalità dei Trattati di Roma; la persistenza dell'intreccio tra tecnologia e strategia integrativa. Un ampio ventaglio di elementi è stato messo sul tavolo in questa sezione. Ciononostante la logistica ha mantenuto la sua centralità analitica, e la lente che costituisce ha permesso di percepire continuità laddove si collocano gli elementi disparati della *consecutio* politica. Come scrive Easterling «some of the most radical changes to the globalizing world are being written, not in the language of law and diplomacy, but in these spatial, infrastructural technologies – often because market promotions or prevailing political ideologies lubricate their movement through the world»¹¹⁹. Inserendo questa prospettiva sul presente all'interno di uno sviluppo di più lungo periodo, e valorizzando in termini più generali l'indicazione di Easterling, il lavoro di Monnet e il processo d'integrazione europea appaiono coerenti con la tendenza delineata. E fu proprio quella razionalità in qualche modo anticipatrice a rappresentare la motivazione di fondo che guidò l'ultima battaglia di Monnet: quella per l'accettazione della richiesta d'ingresso inglese al mercato unico europeo.

5.3) TERRA E MARE: DE GAULLE, MONNET E LA *LOGISTICS REVOLUTION*

117A. Barry, W. Walters, “From EURATOM to 'Complex Systems': Technology and European Government”, in *Alternatives*, 28, 2003, p. 322.

118Cfr. B. Neilson, “Five thesis on understanding logistics as power”, cit.

119K. Easterling, *Extrastatecraft*, cit., p. 15.

Lo sviluppo imponente dato ai processi di globalizzazione dagli anni Sessanta è ormai assunto da una vasta letteratura e storiografia. Da una prospettiva di analisi del capitalismo, scrivi anni Sessanta e “leggi” numerosi elementi che rimandano all'ambito della logistica. Il *management guru* Peter Drucker si esprimeva nei seguenti termini nell'aprile 1962: «logistics is like Africa – the last great unexplored continent (of business)»¹²⁰. Cambiamenti di una rilevanza enorme si profilano in quel decennio, tanto che alcuni autori hanno parlato di vera e propria rivoluzione nel settore, e generalmente questa accezione iperbolica è positivamente accolta. Contemporaneamente, una parte d'Europa proseguiva lenta il suo processo di parziale fusione. Nella storiografia dell'integrazione europea, scrivi anni Sessanta e “leggi” Politica Agricola Comune, perfezionamento del mercato unico, “crisi della sedia vuota” e Charles de Gaulle. Ma soprattutto, “leggi” domanda d'adesione dell'Inghilterra (nonché dell'Irlanda, della Danimarca e della Norvegia) alla Comunità Economica Europea, per due volte respinta e infine accettata quando lo stesso de Gaulle si ritirò dalla scena politica.

E Monnet? Ormai in età avanzata, egli non perse interesse per gli affari comunitari. Con il Comitato d'Azione per gli Stati Uniti d'Europa tentava di fare pressione sui governi affinché la richiesta d'adesione inglese venisse accettata, e quell'isola dall'imponente e tragico passato imperiale venisse inglobata entro i confini mobili della comunità. Interpretare il rapporto tra rivoluzione logistica, sviluppi del processo integrativo e ruolo di Monnet (anche se più che di ruolo potremmo ora parlare soltanto di pensiero, visto che le azioni concrete erano ormai davvero poche) è quanto ci prefiggiamo in questa sezione. Una parte rilevante nella vicenda la giocheranno gli Stati Uniti, o meglio il rapporto tra CEE e Stati Uniti, le due potenze economiche unite dall'enorme spazio liscio dell'oceano Atlantico. Mare dunque, un elemento da sempre centrale nello sviluppo dei commerci, che proprio in quegli anni vide un affinarsi delle prassi «tecnico-meccaniche» (il *nomos* del fuoco) che ne permisero una sempre maggiore connessione con l'elemento terrestre.

Negli anni Sessanta l'integrazione europea fece numerosi tentativi di compiere passi significativi in direzione di un allargamento e di una più profonda integrazione tra i Paesi facenti parte della CEE. Gli intrecci commerciali che si sviluppavano grazie (anche) alla costituzione di quello spazio logistico trainavano un saggio di crescita interna molto positivo per quegli Stati. Ciò attirava l'interesse dei Paesi posti sul perimetro di quell'area, che vedevano sempre più positivamente la prospettiva di un loro ingresso. Del resto, grazie anche agli sviluppi che si stavano dischiudendo proprio nel campo della logistica, un “dialogo”

120P. Drucker, “The Economy's Dark Continent” *Fortune*, pp. 103-104 (Apr. 1962), in W.B. Allen, “The logistics revolution and transportation”, in *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 553, 1997, p. 109.

sempre più intimo tra economie divise diventava attuabile e poco oneroso in termini tecnici. In questo senso, una profonda spinta venne dalla cosiddetta *logistics revolution*, varie volte accennata in questo lavoro e mai affrontata fino in fondo. È giunto il momento di farlo.

«The logistic revolution is an attempt to bridge the gap between supply and demand more effectively. The purpose is to link supply to demand»¹²¹. In questi termini Edna Bonacich e Jake Wilson introducono quell'evento a cui attribuiscono una profonda importanza nella storia del capitalismo. Descrivendone i parametri definatori, essi collegano la rivoluzione logistica a quattro trasformazioni rilevanti. In prima battuta appuntano l'inedito passaggio di potere nelle mani dei punti vendita «at the end of the supply chain». Ciò avvenne grazie a una serie di fattori tra cui i due autori annoverano la loro capacità di «telling manufactures what consumers are actually buying and therefore what the manufactures should produce, when they should produce it, and, sometimes at what price»¹²². Praticamente l'esordio grezzo del “*just in time, to the point*”, base del commercio contemporaneo. In seconda battuta, i due autori si concentrano sulle metamorfosi del sistema produttivo: «accompanying the logistics revolution, and an essential part of it, has been a shift from what has been called Fordism, or mass production, to flexible specialization of flexible production»¹²³. In terza battuta, Bonacich e Wilson richiamano proprio alle novità del settore logistico. Con le modifiche occorse al sistema produttivo «goods need to move quickly and accurately, at low cost, over great distances»¹²⁴. Un cambiamento epocale in questo senso venne dalla diffusione all'uso civile del container che, introdotto nel 1956¹²⁵, permise un generalizzato “intermodalismo”: la possibilità cioè di integrare diversi sistemi di trasporto, minimizzando i tempi di trasbordo delle merci. Un ultimo aspetto che accompagnò quella rivoluzione, infine, furono le alterazioni interne al mondo del lavoro, sia nel settore della produzione sia della distribuzione.

Ma al di là di tutte queste svolte specifiche, il punto centrale potrebbe (con Cowen) essere così riassunto: «the revolution in logistics saw transportation conceptualized as a vital element of production systems rather than a separate domain or the residual act of distributing commodities after production»¹²⁶. Detta altrimenti, l'afflato rivoluzionario sta proprio nella diversa concettualizzazione del trasporto. La mobilità assunse dunque un peso maggiore non soltanto nel campo dei prodotti finiti, ma anche per l'insieme dei materiali utili alla loro

121E. Bonacich, J. B. Wilson, *Getting the goods*, cit., p. 4.

122Ivi, p. 6.

123Ivi, p. 12.

124Ivi, p. 14.

125Fu allora che «cinquantotto cassoni di autocarro in alluminio» vennero caricati su una nave in New Jersey.

Cfr. M. Levinson, *The box*, Milano, EGEA, 2007, p. 7.

126D. Cowen, *The deadly line of logistics*, cit., p. 40.

realizzazione.

Volendo sottoporre a tensione analitica questa affermazione, retrospettivamente si può leggere nel lavoro di Monnet una significativa anticipazione della razionalità che prese forma con la cosiddetta rivoluzione logistica. La gestione comune delle risorse carbo-siderurgiche tra i sei incentivava a rifornirsi di materie prime nelle zone all'interno di quell'area dove più conveniva. A ciò seguiva la possibilità di una più ampia forma di dislocazione della produzione e un ripensamento della stessa entro termini più ampi. Come osserva Cowen, «without a doubt, the single most important shift that took place in logistics thought and practice in the early postwar period was the introduction of a “systems perspective”»¹²⁷. Interrogando la CECA non emergono esattamente le linee dorsali di questa tendenza. La «systems perspective» descritta da Cowen ha un significato preciso (la messa a valore della circolazione, per dirla in modo *tranchant*), e sarebbe forse errato rilevare i prodromi di questa tendenza nei processi promossi da Monnet. E tuttavia a ben guardare, già negli anni della prima guerra mondiale egli pensava la logistica della produzione in una prospettiva espansa. E, in fondo, volendo dilatare ulteriormente questa visione, percorrendo la storia europea del «lungo XX secolo», nei processi di standardizzazione tecnica o nel lavoro dei comitati di esperti, sono racchiuse le basi di questi sviluppi.

L'enfasi rivoluzionaria posta sullo sviluppo logistico degli anni Sessanta, se letta nell'onda lunga di un ciclo europeo più ampio e strutturato, sembra allora sfumare in parte la sua catalizzazione innovatrice e la sua forza di rottura. Con questo non si vuole limitare l'enfasi su un passaggio certamente sistemico, come è stato definito. Cionondimeno, sembra opportuno collocarlo non soltanto guardando alla storia della logistica, ma volgendo lo sguardo anche verso quella base materiale (le infrastrutture) che ne ha permesso il dispiegarsi. È all'interno di questa interpretazione che troviamo il collegamento con Monnet il quale – con la sua azione – ha anticipato alcuni significativi aspetti propri della razionalità che durante la *logistics revolution* presero più compiutamente forma. Trovandoci verso la chiusura di questa ricerca vale la pena di rinfrescare la memoria con un brevissimo *excursus* che mira all'inquadramento di questa affermazione.

Nell'*interbellum* Monnet si impegnò ad incentivare la standardizzazione tecnica e a promuovere lo sviluppo di un network ferroviario europeo. In quel frangente egli guardava agli spazi ermetici degli Stati, ma nondimeno cercava di “bucarli” con collegamenti infrastrutturali che indicavano già – per declinarlo in termini schmittiani – una concezione *liquida* delle spazialità terrestri. Sia quando si trovava alla vicepresidenza della SdN, sia

¹²⁷Ivi, p. 34.

quando in Polonia e Romania promosse la costruzione di una ferrovia da collegare con quella dell'Europa Occidentale, interpretava le infrastrutture come un mezzo attraverso il quale aprire i perimetri chiusi nazionali. E non a caso fu proprio in quel periodo che le infrastrutture «were discovered as symbols for unification of Europe»¹²⁸, proprio perché i collegamenti interstatali vissero un intenso sviluppo¹²⁹.

Sulla stessa scia, durante le due guerre mondiali la “visione marittima” di Monnet prevalse sul terreno europeo. Con l'instaurazione dell'*Allied Maritime Transport Council* e dell'*Anglo-French Coordinating Committee* egli puntava a costruire uno spazio liscio, omogeneo e senza confini: proprio come un'onda quando si ritira dalla battaglia, i due comitati realizzarono uno spazio uniformato dove l'approvvigionamento di risorse veniva gestito in modo unitario. Detta altrimenti, con l'AMTC e l'AFCCOC si instaurò «a multidisciplinary approach concerned with how to coordinate all purchasing, selling, and producing activities together in order to assemble and distribute the right products in the right amounts to the right locations in the right condition»¹³⁰. Questa definizione, che è in realtà quella di logistica data da Allen nel 1997, più essere adattata senza troppo forzare a quegli organi. Istituiti in circostanze eccezionali, essi rappresentano una sintesi della prospettiva a lungo termine di Monnet. Non a caso egli si batté perché perdurassero anche dopo la conclusione dei conflitti.

Attorno a questa polarità tra terra e mare che pervade la vita di Monnet e che vogliamo qui declinare in termini schmittiani, si colloca – come accennato nell'introduzione quando abbiamo incluso proprio Schmitt nel discorso – la linea di sutura tra il suo pensiero, la richiesta d'adesione inglese alla CEE, e la *logistics revolution*. Già dalla fine degli anni Quaranta la centralità storica della dimensione marittima si esprimeva con rinnovata potenza ed era prontamente colta da Monnet. Accordi commerciali internazionali come il GATT, erano fondati sulla superficie liquida degli oceani che vedevano il propagarsi dei commerci intercontinentali con grande intensità. Una forma sempre più affinata di circolazione delle merci andava affermandosi velocemente in quel periodo, ma subì un'accelerazione ancora più impetuosa negli anni Sessanta: «the first Atlantic crossing by a container ship [was] in 1966 – ricorda Deborah Cowen –. In 1973 U.S, European and Asia container ship operators [already – aggiungiamo noi] transported 4 million twenty-foot equivalent units (TEUs)»¹³¹. È in questo sfondo che i membri della CECA e Monnet videro giungere la prima domanda d'adesione

128C. Heinrich-Franke, “Changing patterns of infrastructure governance in the transport and communication sectors in Europe”, cit., p. 28.

129 Ricorda ad esempio, con riferimento alla ferrovia, I. Anastasiadou, *Constructing Iron Europe. Transnationalism and railways in the interbellum*, cit.

130 W.B. Allen, “The logistics revolution and transportation”, cit., p. 116.

131 D. Cowen, *The deadly line of logistics*, cit., p. 57.

inglese. Con ciò – sia chiaro – non si mira a indurre l'idea di un processo di causa-effetto. Dietro la richiesta d'adesione inglese c'erano ben altre questioni rispetto a quelle che potrebbero sorgere esclusivamente da uno sviluppo della circolazione globale¹³². Piuttosto, quanto qui si intende ipotizzare va esattamente nella direzione opposta che è presto detta: lo sviluppo forte della logistica, che coinvolse soprattutto la dimensione marittima, indusse Monnet a ritenere sempre più necessario l'accesso dell'Inghilterra nella Comunità.

Quando il 31 luglio 1961 il presidente Harold Macmillan dichiarò alla Camera dei Comuni che il governo avrebbe inoltrato una domanda ufficiale di adesione, la notizia fu in effetti accolta con un certo fermento da Monnet, ma anche da buona parte delle *élites* europee. L'unico a rispondere flebilmente fu il Presidente francese de Gaulle. Nella sua figura, la politica europea rimase sostanzialmente incagliata per tutto il decennio. Eletto all'inizio dell'estate 1958, de Gaulle portò la Francia nella cosiddetta “quinta repubblica” (il referendum costituzionale ebbe luogo in settembre) dove – tra le varie cose – fondamentale risultò l'aumento dei poteri all'esecutivo. Ciò garantì una forte stabilità di governo che permise al generale di tenerne ben salde le redini per quasi tutti gli anni Sessanta.

I rapporti tra de Gaulle e Monnet erano tesi fin dalla seconda guerra mondiale, e non migliorarono con l'elezione del primo alla presidenza. Oggetto del contendere era ovviamente l'integrazione e la cessione di sovranità a un organo *sovranazionale*: «de Gaulle – scrive lo storico Pierre Gerbet – voulait une “Europe européenne” et accusait Monnet de s'en tenir à une “Europe atlantique”. Monnet préconisait une “Europe supranationale” et reprochait à de Gaulle de s'en tenir à un “Europe des Etats”»¹³³. Il Presidente insomma, fautore del primato nazionale seppur in un quadro di collaborazioni internazionali, osteggiò a ogni piè sospinto qualsiasi approccio integrativo che non fosse confederale, e riteneva Monnet surrettiziamente guidato dagli Stati Uniti. Giunto al potere, de Gaulle intese immediatamente porre un freno proprio alle ambizioni da sempre prospettate dal francese di Cognac, di introdurre un *governance* europea (attraverso le istituzioni che contribuì a creare) che in qualche modo affiancasse quelle nazionali. «We are no longer in the era when M. Monnet gave orders»¹³⁴ disse il Presidente nel marzo 1961 a Etienne Hirsch, allora alla testa dell'Euratom. Durante il suo mandato de Gaulle cercò in pratica di «imposer sa vision de l'Europe»¹³⁵, e un primo effetto tangibile fu il sostanziale e immediato blocco proprio dell'Euratom che finì presto su

132Per un'analisi preliminare delle motivazioni inglesi cfr. B. Olivi, R. Santaniello, *Storia dell'integrazione europea*, cit., p. 44-47.

133P. Gerbet, “Jean Monnet – Charles de Gaulle. Deux conceptions de la construction européenne”, in G. Bossuat, A. Wilkens, *Jean Monnet, l'Europe et les chemins de la paix*, cit., p. 411.

134Cit. in F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., p. 315.

135P. Gerbet, “Jean Monnet – Charles de Gaulle. Deux conceptions de la construction européenne”, cit., p. 413.

un binario morto¹³⁶. In poche battute proviamo a delineare gli aspetti principali della visione gollista perché è utile a determinare (per contrasto) anche le tesi monnetiane di quegli anni. Come vedremo, i due approcci erano per molti versi diametralmente opposti proprio nella “materialità” della loro concezione politica: è per decodificare al meglio le due prospettive che abbiamo introdotto Schmitt.

Sull'interpretazione del rapporto con gli Stati Uniti si articolò parte della tensione ideale tra i due. Monnet guardava oltreoceano con estremo favore, e prefigurava la possibilità di creare «une communauté atlantique» che avrebbe permesso «à l'Amérique et à l'Europe élargie d'agir comme des associés sur un pied d'égalité». Secondo Gerbet era anche per questo che Monnet guardava con favore all'ingresso inglese: perché solo così l'Europa avrebbe potuto raggiungere un «poids suffisant»¹³⁷ per intrattenere con gli Stati Uniti una relazione tra pari.

Sull'altra sponda dell'oceano erano gli anni della presidenza di John Fitzgerald Kennedy, e l'ideatore del *plan Schuman* commentava i piani della nuova amministrazione con entusiasmo. La «dichiarazione d'interdipendenza»¹³⁸, letta da Kennedy a Philadelphia il 4 luglio 1962 era accolta con favore dal francese, e così pure altri provvedimenti come il *Trade Expansion Act*¹³⁹ (TEA). Istituzionalizzato nell'ottobre 1962, quest'ultimo fu preannunciato da Kennedy già a gennaio e dava al Presidente la possibilità di negoziare direttamente i termini degli oneri doganali con Stati terzi. Sostanzialmente, snelliva i rapporti commerciali degli Stati Uniti, che era l'obiettivo alla base del *Kennedy Round*, di cui il *Trade Expansion Act* è considerato l'atto seminale. Queste iniziative consolidarono la generale inclinazione positiva con cui Monnet guardava agli Stati Uniti. In un certo momento, possiamo dire, egli divenne sostenere incallito (invero, in una maniera del tutto acritica) delle loro politiche economiche e continuò a ricercare la *partnership* anche dopo la morte di Kennedy. «Malgré la mort de Kennedy – sostiene la storica Pascaline Winand –, Monnet et son Comité continueront à défendre l'idée “d'un partenariat entre l'Amérique et un Europe Unie”»¹⁴⁰.

In un'ottica antitetica rispetto a questo atteggiamento si poneva invece de Gaulle, che guardava con diffidenza tutto quanto provenisse dall'altra sponda dell'Atlantico. Egli,

136Cfr. A. Vadori, “Le Comité d'action pour les Etats-Unis d'Europe: un lobby européen ou un instrument de la stratégie de Monnet?”, cit., p. 13.

137Discorso di Monnet al Dartsmouth College, 11 giugno 1961. Cit. in. P. Gerbet, “Jean Monnet – Charles de Gaulle. Deux conceptions de la construction européenne”, cit., p. 418.

138J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 410. Sul giudizio di Monnet su Kennedy vedi più in generale le pagine 405-410. Vedi anche F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., pp. 323-329.

139J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 408. In realtà, il giudizio su questo provvedimento pare non fu immediatamente favorevole. Tuttavia, successivamente l'appoggio venne dato direttamente con una nota del Comitato d'azione. Cfr. P. Winand, “De l'usage de l'Amérique par Jean Monnet pour la construction européenne”, in G. Bossuat, A. Wilkens, *Jean Monnet, l'Europe et les chemins de la paix*, cit., pp. 255-256.

140P. Winand, “De l'usage de l'Amérique par Jean Monnet pour la construction européenne”, cit., p. 271.

piuttosto, era concentrato sull'Europa (meglio: sullo stabilire una leadership francese in Europa) e sugli interessi della Francia (oltre che ovviamente su altre questioni come la decolonizzazione e in particolare la situazione algerina). In questa direzione guidò l'accordo verso il Pac, la politica agricola comune europea. Considerato «il primo grande negoziato avviato in sede comunitaria»¹⁴¹, esso mirava a «uniformare le legislazioni nazionali» e aprire al libero scambio dei prodotti agricoli, cosa che avvenne nel 1962. Da un lato, come riporta unanime la storiografia, ciò garantì grandi vantaggi a un territorio a forte propensione contadina come quello d'oltralpe. Dall'altro però, ricordando quanto avvenne durante la prima guerra mondiale¹⁴², sembra di poter intravedere anche in questa iniziativa una linea genealogica che rimanda a una radice logistica. Il Pac in fondo, avrebbe offerto un contributo economico comune al settore agricolo (il che avvantaggiava certo la Francia), ma allo stesso tempo legava assieme i destini dei sei in quel settore prima gestito autonomamente entro i territori nazionali. Come scrivono Mezzadra e Neilson, nella logistica «interruzioni, discrepanze, conflitti e incontri, al pari dei confini, vanno intesi non come ostacoli, bensì come parametri a partire dai quali le efficienze possono essere prodotte»¹⁴³.

Proprio sulla politica agricola comune, e sull'eccessiva “invadenza” della Commissione negli affari nazionali si consumò la cosiddetta “crisi della sedia vuota”. Considerata «la crisi più “dottrinalmente” violenta che abbia conosciuto la storia comunitaria»¹⁴⁴, essa avvenne a cavallo tra il 1965 e il 1966 quando la Francia ritirò i suoi delegati comunitari per contestare e contrastare formalmente le velleità federaliste della Commissione Hallstein. Ma per quel che più conta in questa ricerca, attorno alla politica agricola comune maturò la decisione di de Gaulle di porre il suo veto all'ingresso dello Stato d'oltremania nella comunità. Macmillan infatti, dopo la richiesta d'adesione «tentò di rimettere in discussione i regolamenti fondamentali della Pac»¹⁴⁵, e ciò fornì al Presidente francese la giustificazione definitiva. L'unico Stato dei sei che aveva la forza di opporsi a questa scelta era la Germania federale, ma ragioni di politica interna¹⁴⁶ la fecero infine «inchinare»¹⁴⁷ al primo veto di de Gaulle.

141B. Olivi, R. Santaniello, *Storia dell'integrazione europea*, cit., p. 40.

142Quando i rifornimenti cerealicoli vitali all'Europa Occidentale provenienti dall'Est vennero impediti a causa del controllo tedesco sulla rete ferroviaria.

143S. Mezzadra, B. Neilson, *Confini e frontiere*, cit., p. 262.

144B. Olivi, R. Santaniello, *Storia dell'integrazione europea*, cit., p. 53. Evidentemente il libro (del 2010) è stato pubblicato prima della Brexit.

145Ivi, p. 45.

146Cfr. su questo, Ivi, pp. 45-47.

147È Milward a utilizzare questo verbo, «No matter how well-disposed much opinion in Germany might be to the wider free trade area, German governments were ultimately going to bow to de Gaulle's veto on British membership». In Id, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 375.

A voler interpretare questa scelta in una linea genealogica diversa, sembra opportuno notare – e qui Schmitt dispiega tutta la sua forza – come la causa che rese questa decisione in qualche modo inevitabile fu che lo sguardo e la politica di de Gaulle rimanevano del tutto annodate all'elemento “terreno”. Fuor di metafora, rimanevano legate alla statualità. La sua *forma mentis* storicamente ancorata all'Europa continentale lo indusse a una difesa di quell'elemento contro l'invadenza della “balena”. L'Inghilterra aveva almeno da alcuni secoli «trasferito veramente la sua essenza dalla terra all'elemento del mare»¹⁴⁸ ricorda Schmitt, e si trovava pertanto in una posizione ontologicamente diversa dalla Francia e dagli altri Paesi della CEE. De Gaulle, piuttosto che accogliere un'isola nelle dinamiche comunitarie, preferì ribadire il legame costruito sulla “terra”, tanto che il 22 gennaio 1963 firmò con Adenauer a Parigi il Trattato di amicizia franco-tedesco. Il 29, il ministro degli esteri Couve de Murville annunciò il veto. L'«Europe des Etats» era viva.

Al contrario del Presidente, Monnet era invece pronò a sostenere le ragioni dell'Inghilterra *proprio* per introdurre sul continente l'elemento marittimo. Come scrive il *nostro* nelle memorie, l'Inghilterra era stata «il centro di una potenza mondiale senza pari» governata da un grande e duraturo «equilibrio», di cui egli aveva potuto ammirare sia la fase di «governo» sia la fase di «ripiegamento ordinato»¹⁴⁹. Essa dunque era in qualche modo abituata a ragionare con categorie politiche diverse da quelle continentali: categorie che Monnet mirava a introdurre e che erano state puntualizzate proprio da Carl Schmitt in tempi e ottiche certo tutti diversi, ma che rimandano agli stessi piani. «Il mondo inglese – osservava il giurista tedesco – pensava in termini di punti d'appoggio e di linee di comunicazione. Ciò che per gli altri popoli era terra e patria appariva a esso come mero entroterra»¹⁵⁰. Pensava, potremmo parafrasare, in termini di flussi (commerciali – lo scrive anche Schmitt) e di snodi su cui le correnti si articolavano. Pensavano sostanzialmente in termini logistici.

Abbiamo visto come la *logistics revolution* si possa considerare una rivoluzione venuta dal mare, che ha coinvolto in prima battuta una dimensione marittima (grazie anche alle migliorie tecnologiche come quella del container, il nuovo *elemento* del fuoco/tecnica). Lo sviluppo di cui hanno goduto molti porti commerciali e più in generale le «multinazionali del mare» a partire soprattutto dagli anni Settanta, né sono una dimostrazione¹⁵¹. Lo spazio

148C. Schmitt, *Terra e mare*, cit., pp. 55-56.

149J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 395.

150C. Schmitt, *Terra e mare*, cit., pp. 97.

151Su questo cfr. E. Bonacich, J. B. Wilson, *Getting the goods*, cit., pp. 45-69 sul porto di Los Angeles/Long Beach e pp. 70-95 sull'importanza delle «Steamship lines». In italiano su questo ci sono molti lavori di Sergio Bologna, tra i quali richiamiamo: *Le multinazionali del mare. Letture sul sistema marittimo-portuale*, cit.; *Banche e crisi*, cit.; e il lavoro in uscita *Tempesta perfetta sui mari*, Roma, DeriveApprodi, 2017.

logistico europeo generato dalle grammatiche monnetiane, pur avendo contribuito a creare uno spazio-liscio (spazio-di-flussi, spazio marittimo) all'interno del perimetro della CEE, necessitava di un'ulteriore spinta per scardinare definitivamente i suoi confini esterni. L'Inghilterra avrebbe contribuito finanche simbolicamente a tutto ciò, e Monnet si spese con grande determinazione affinché questo accadesse.

Negli anni Sessanta, riassumendo, in palese contrasto con de Gaulle egli volse la sua attenzione verso due prospettive: la partnership “atlantica” tra CEE e USA e l'adesione dell'Inghilterra al mercato unico. Monnet guardava al mare, pensava in termini marittimi, aspirava a legare il destino del continente alla «vera isola contemporanea»¹⁵² (gli USA) e per farlo considerava essenziale l'ingresso dell'Inghilterra nella Comunità (cosa che per ragioni non dissimili era fortemente appoggiata anche dall'amministrazione Kennedy). In questo senso indirizzava l'azione del Comitato che presiedeva, invero senza che ciò portasse a un successo rilevante: «même si le Comité d'action approuvait habituellement les résolutions de Monnet – scrive ancora Vasori –, le membres du Comité n'avaient pas de rares occasion d'influencer la processus de décision européen»¹⁵³.

L'adesione inglese alla CEE avvenne comunque. Non fu un processo immediato e si dovette passare da una seconda domanda del governo britannico (1967) e un susseguente secondo veto di de Gaulle. Ma alla fine del decennio, nel 1969 dopo la sconfitta a un referendum interno alla Francia che comportò l'uscita di scena del generale, la richiesta venne accettata. Le trattative si conclusero nel 1973 quando l'Inghilterra entrò ufficialmente a far parte della Comunità Economica Europea. Fu la definitiva conferma dell'invasione dell'elemento marino nell'ostinata formazione “terrocentrica” del Vecchio Continente? Da una parte sì, anche se questa «liquefazione» delle spazialità terrestri avvenne proprio mentre «il mare si solidifica[va]»¹⁵⁴. Dall'altra parte, ovviamente, no: la possibilità di concepire il territorio europeo come uno spazio acquatico era confinata esclusivamente al campo delle merci. Solo per queste le esigenze logistiche trasformavano i confini interni (i *bottlenecks*) in orizzonti di mercato, confermando come sia ancora forte non solo il *nomos* terrestre della

152C. Schmitt, *Terra e mare*, cit., pp. 104. Si ricordi che Schmitt scrive *Land und Meer* nel 1942. L'accezione temporale “contemporanea” rispetto alla figura di Monnet è dunque adatta.

153Cfr. A. Vasori, “Le Comité d'action pour les Etats-Unis d'Europe: un lobby européen ou un instrument de la stratégie de Monnet?”, cit., p. 13.

154M. Vegetti “Terra-Mare → Aria” in P. Perulli (a cura di), *Terra mobile*, cit., 59. Vegetti qui fa riferimento all'elemento del fuoco, e cioè alle tecnologie che permettono in ogni istante di conoscere la propria posizione e dunque di “governare” il mare, con un impatto importante anche su commerci e logistica. Cfr. su questo B. Neilson, N. Rossiter, “Still Waiting, Still Moving: On Labour, Logistics and Maritime Industries”, in D. Bissel, G. Fuller, *Stillness in a Mobile World*, Londra e New York, Routledge, 2011, p. 55. L'articolo è disponibile anche qui:

<http://www.nedrossiter.org/wp-content/uploads/2010/04/Neilson-and-Rossiter-Logistics.pdf>.

politica, ma la stessa istituzione statale.

A sovrastare o unire questa polarità si pone invece la figura di Monnet, che con l'ingresso dell'Inghilterra vinse sostanzialmente la sua «ultima battaglia»¹⁵⁵. Solo una cosa lo turbò in quest'ultima fase. Le difficoltà accampate dai negoziatori in sede di trattative. Secolari visioni difformi o forse, più semplicemente, immanenti idee politiche dei singoli uomini, rappresentarono ostacoli non istantaneamente superabili. Alla fine tutto andò comunque come sperato. Monnet, ormai ottantacinquenne, poté tornare a trovare i suoi amici inglesi, e congratularsi con i membri britannici del Comitato d'Azione per gli Stati Uniti d'Europa per l'ottimo lavoro svolto. In uno di questi viaggi incontrò un doganiere che lo riconobbe. Si trovava nei sobborghi di Londra. La conversazione fu breve, la domanda che il doganiere gli rivolse fu diretta e immediata: «“Vorrei essere sicuro di una cosa, signore: quando saremo entrati nella vostra Europa, potremo uscirne?”»¹⁵⁶. Difficile non pensare al presente e al “*Brexit*” leggendo una simile affermazione dai tratti malauguratamente profetici (almeno dalla prospettiva dell'Europa comunitaria), posta praticamente a chiusura della biografia di colui che spese tutta la vita per la realizzazione di *questa* integrazione.

155F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, cit., p. 329.

156J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., 434.

CONCLUSIONI.

L'EREDITÀ DI MONNET E LA DIREZIONE DELL'INTEGRAZIONE

Monnet morì il 16 marzo 1979. Aveva quasi novantadue anni, una buona parte dei quali spesi per l'integrazione del continente. Solo per qualche mese non riuscì a essere testimone diretto delle prime elezioni a suffragio universale del Parlamento europeo che si svolsero tra il 7 e il 10 giugno. Furono elezioni precedute da campagne elettorali su temi «quasi sempre connessi alla dialettica politica nazionale»¹, e tuttavia elessero la prima assemblea parlamentare europea. Nello stesso periodo Margaret Thatcher e il partito conservatore si erano affermati alla guida dell'Inghilterra, Ronald Reagan stava conducendo la campagna elettorale che lo avrebbe portato a diventare il quarantesimo Presidente degli USA, Foucault stava tenendo il suo corso sulla biopolitica e le origini ordoliberali della Comunità Europea, e la «break-bulk cargo era»² stava tramontando definitivamente a favore delle gigantesche navi portacontainer: la corsa al «gigantismo navale»³ iniziava lì.

Comunità Europea, Inghilterra, Stati Uniti, ordoliberalismo, *logistics revolution* e, ovviamente, Monnet. Nell'ultimo capitolo abbiamo tentato di intrecciare questa serie di dinamiche evidenziandone i collegamenti diretti. In un senso più ampio, con la presente ricerca abbiamo da un lato affrontato alcune questioni storicamente parte del dibattito sull'integrazione europea; dall'altro, abbiamo inserito elementi inediti che permettono una critica più articolata e (crediamo) storicamente meglio determinata di quell'importante processo. Per sviluppare quest'ultimo passaggio abbiamo sfruttato le potenzialità di quello che abbiamo qui definito uno «sguardo logistico» che ci ha portato a identificare l'area su cui s'è installato il progetto comunitario come lo «spazio logistico europeo». In queste conclusioni, che vogliono più che altro essere una piattaforma di partenza per un approfondimento di studi volti in questa direzione, proveremo a fissare quattro coordinate generali che emergono da questo lavoro.

1 B. Olivi, R. Santarelli, *Storia dell'integrazione europea*, cit., p. 100.

2 Per «break-bulk era» si intende il tempo in cui le merci erano spedite non in container specializzati ma con altre forme di gestione (esempio: pallet, casse, fusti ecc.). Ciò comportava una modalità di scarico delle navi merci molto più diversificata, tanto che la nave doveva rimanere nel porto almeno una settimana. Con l'introduzione dei container i tempi si sono ridotti a uno o due giorni. Cfr. E. Bonacich, J. Wilson, *Getting the goods*, cit., p. 52.

3 Cfr. S. Bologna, *Banche e crisi*, cit.

1) *Il processo di integrazione europea segna una tappa del quarto ciclo di accumulazione.*

In questo elaborato abbiamo assunto una prospettiva storica precisa. Rifacendoci in particolar modo all'importante testo di Giovanni Arrighi, che a sua volta ha ripreso vari spunti da Fernand Braudel, abbiamo inteso il Novecento come «un secolo lungo», di cui è verosimile rilevare in questi anni la fase terminale. Nell'analisi di Arrighi, questo arco temporale si inserisce in una ciclicità che permette al sociologo italiano di interpretare l'intera storia del capitalismo. Il Novecento, nei termini di Arrighi, ospita dunque il «quarto ciclo di accumulazione» sviluppatosi, detta in maniera molto schematica, seguendo questo modello a tre fasi:

- «1. l'espansione finanziaria della fine del XIX e degli inizi del XX secolo, nel corso della quale furono distrutte le strutture del “vecchio” regime britannico e furono create quelle del “nuovo” regime statunitense;
2. l'espansione materiale degli anni Cinquanta e Sessanta, durante la quale il dominio del “nuovo” regime statunitense si tradusse in un'espansione del commercio e della produzione di dimensioni mondiali;
3. l'attuale espansione finanziaria, nel corso della quale vengono distrutte le strutture del “vecchio” regime statunitense e vengono presumibilmente create quelle del “nuovo” regime»⁴.

Il momento in cui si compie il progetto di integrazione continentale si innesta nel secondo punto di questo schema. È sottolineando questo fattore che siamo giunti a sostenere fin dall'introduzione che il progetto CECA non appare un momento di *rivoluzione* o di drastica rottura, ma si insinua piuttosto in un percorso storico più ampio di cui rappresenta “soltanto” un importante momento di passaggio. Sia chiaro: con ciò non si intende contestare l'importanza che assume in linea generale il *plan Schuman*, e la messa in opera della prima “Comunità Europea”. Tuttavia, quanto abbiamo provato a mostrare per gran parte dello scritto è che a quel processo è attribuibile soprattutto un'importanza dai tratti contingenti. Tra questi, abbiamo esplicitamente identificato anzitutto quelli interconnessi alla situazione internazionale:

- la necessità di dare continuità a una modalità di gestione economica iniziata a partire con gli aiuti della dottrina Truman e del piano Marshall;

⁴ G. Arrighi, *Il lungo XX secolo*, cit., p. 2.

- l'interesse di legare indissolubilmente il destino della neonata Repubblica Federale Tedesca a quelli del “mondo Occidentale”;
- la volontà di creare un'entità economica, politica e logistica che potesse in qualche modo rappresentare in suolo europeo una valida alternativa al gigante sovietico.

In secondo luogo, abbiamo rilevato altri elementi maggiormente collegati a esigenze interne ai sei Stati che hanno accolto l'iniziativa di Monnet:

- risposta a una crisi di sovrapproduzione dell'acciaio (specie in Belgio e Lussemburgo);
- esigenza di poter contare su cospicue risorse carbonifere da recuperare in territorio europeo per mettersi al riparo da una situazione internazionale estremamente fluida;
- urgenza di introdursi in un vasto mercato di consumatori per garantirsi esportazioni esenti da dazi o oneri doganali (in Olanda era particolarmente chiara questa necessità, ma in fondo anche in Italia);
- desideri francesi di riassumere una posizione centrale nello scacchiere internazionale;
- prospettive tedesche di conquistare una rinnovata legittimità politica attraverso l'ordoliberalismo;
- altre generalizzate esigenze di politica interna (e in particolare dei partiti della Democrazia Cristiana⁵);
- opinione condivisa che leggeva lo Stato-nazione come un'entità ormai al tramonto, in cerca di un'iniziativa che ne rispolverasse la centralità (o, nelle parole di Milward, che lo “salvasse”).

Insomma, le direttrici che guidarono quel processo sembrerebbero più rispondere a dinamiche accessorie che non ad una volontà di drastica rottura col passato. Quanto ha forse carattere più specifico e che va in effetti rilevato è l'istituzionalizzazione di un agente della *governance* che è andato a sovrapporsi alle sovranità statali. E tuttavia, anche questo aspetto risulta da una parte non totalmente inedito (si pensi ai “cartelli”, alle stesse unità logistiche comuni interalleate, o ad altri agenti che agivano in area europea come alcune istituzioni nate entro la SdN), seppur certo con la nascita della CECA subì effettivamente un forte sviluppo. Dall'altra parte, proprio con la CECA, la CEE e la maturazione delle istituzioni comunitarie, la *governance* europea s'è di molto affinata ed ha assunto sempre più importanza

5 Cfr. K. Wolfram, *Christian Democracy and the Origins of European Union*, Cambridge, Cambridge University Press, 2007.

«accrescendo la propria efficacia operativa»⁶. Ma ancora, come mostra Arienzo nel suo testo, a ben guardare la *governance* dell'UE risulta soltanto uno tra i molti agenti che potremmo inserire in questo *trend*. Anche in questo campo pertanto la portata di rottura attribuibile alla nascita delle comunità europee andrebbe in fondo ridimensionata.

In ultima analisi allora, la CECA – al di là degli aspetti storicamente determinati e limitati – andrebbe interpretata entro un moto storico che ha in fondo una sua specificità, ma che può nondimeno trovare posto nei generalizzati processi di globalizzazione che rivelano necessariamente traiettorie di più lungo periodo. Se genericamente si potrebbero trovare schegge dell'origine della globalizzazione già agli esordi della modernità (e della logistica), più specificamente nei termini di Arrighi essa muove i suoi primi passi proprio tra la seconda rivoluzione industriale e la fine dell'Ottocento. È in quest'ottica che andrebbe dunque inserito anche il processo di integrazione continentale, sia perché a partire dall'ultimo quarto del XIX secolo i perimetri statali iniziano a subire un processo di sistematico ripensamento investiti da nuove infrastrutture che li attraversano, sia perché inizia lì una commistione tra tecnica e politica (l'influenza degli esperti) che si perfeziona nel periodo dell'*interbellum* e che esplose definitivamente nel secondo dopoguerra. L'integrazione europea dunque, che appare soprattutto un'integrazione logistica, è forse più opportuno leggerla in controluce con i processi più ampi di globalizzazione planetaria, come si è incominciato a fare in questa ricerca.

2) *Monnet è un protagonista assoluto del processo di integrazione europea (ma in un senso più ampio di quello racchiuso nella storiografia).*

Alan Milward, lo abbiamo visto, contesta la «santificazione» dei padri fondatori dell'Unione Europea. Così, ironico, sentenzia lo storico britannico: «Monnet, Schuman and Spaak are honored above others in the calendar, although Adenauer and de Gasperi stand in almost equal rank. Their photographic ikons decorate the walls of the Berlaymont building, while cheap colored reproductions of the arch-saint Monnet adorn the desks of their faithful servants on earth. The miraculous doings of these European saints, as recited by disciples and set down in hagiographies»⁷. Al contrario di Milward, Walters e Haahr (ma in fondo anche James Scott) certo non santificano Monnet, ma valorizzano la specificità della sua azione. «He transforms Europe»⁸ scrivono i due autori. Essi infatti convengono nell'inserire Monnet nell'alveo dell'*high modernism* – come fa Scott – ma sottolineano come abbiano tentato nel

6 A. Arienzo, *La governance*, cit., p. 50

7 A. Milward, *The European rescue of the Nation-State*, cit., p. 281.

8 W. Walters, J. H. Haahr, *Governing Europe*, cit., p. 23.

loro lavoro di «capture the way in which his [di Monnet] relationship to European government is a highly inventive and creative one, a relationship that involves bringing into existence a way of thinking about and acting on Europe *that was novel*»⁹. Con il suo “metodo” Monnet cambiò il destino dell'Europa.

In un'ottica di massima concordiamo con Walters e Haahr, ma con questo elaborato abbiamo voluto in un certo qual modo rincarare la dose. Abbiamo mostrato, in altri termini, quanto l'opera di Monnet risulti importante nella peculiarità della sua figura e della sua azione proprio per le linee trasversali che intercettano infrastrutture e logistica. Egli giovanissimo inizia a viaggiare: incontra spazialità inedite, scopre la forza politica delle infrastrutture e conosce agenti (quelli della Hudson Bay Company) che lo introducono sostanzialmente al mondo della logistica. Questi elementi sono alla base del progetto europeo di Monnet e – lo diciamo con una iperbole voluta, ma crediamo giustificata alla luce di questo lavoro – *del progetto europeo tout court*. La modifica di spazialità statali chiuse tramite le infrastrutture (ferroviarie) per unire e uniformare spazi politici differenti e creare un grande spazio logistico: questo era l'obiettivo di Monnet; questa fu la CECA.

È evidente, certo, che utilizzare strumenti analitici come quelli della logistica, fortemente proiettati sul presente, presta il fianco a critiche che potrebbero tacciare una simile operazione di anacronismo. Eppure, quanto abbiamo cercato di fare è mostrare le correlazione che il francese ebbe con la logistica senza con questo “estrarlo dal suo tempo”. Grazie agli strumenti forniti dalla HBC (la sua flotta commerciale), durante la prima guerra mondiale egli contribuì a creare un organo che unì logisticamente due Stati-nazione. Con l'AMTC Inghilterra e Francia, o meglio, il ministero del commercio francese e quello inglese, subivano così la *governance* dell'esecutivo del trasporto marittimo alleato: persisteva la loro presenza formale, ma di fatto la loro sovranità divenne “concorrente”. Attraverso la logistica, dunque, Monnet agì sulla sovranità degli Stati. Quello della prima guerra mondiale – lo abbiamo più volte sottolineato anche nel testo – era in effetti un momento del tutto particolare: uno «stato d'eccezione». Ciononostante, da un lato va fatto notare come quello fosse da considerarsi uno «stato d'eccezione» inedito, dove la “mobilitazione” divenuta “totale” metteva in discussione la distinzione netta tra civile e militare, ponendo le basi per nuove frontiere delle operazioni logistiche. Dall'altro, grazie a originali documenti d'archivio, siamo riusciti a mostrare come Monnet stesso intendesse proseguire l'esperienza di *governance* dell'AMTC anche dopo il conflitto.

Il legame tra Monnet e la logistica si ripresenta esplicitamente anche durante la

9 *Ibid.* Corsivo mio.

seconda guerra mondiale. Il suo contributo alla messa in opera dell'AFCOC e, in seguito, il suo impegno prima negli Stati Uniti e poi in Algeria, lo portano nuovamente a occuparsi della gestione dei rifornimenti. Insomma: utilizzare la logistica come strumento analitico per indagare l'azione di Monnet si giustifica proprio perché egli spese diversi momenti della sua vita all'interno di questo settore. E d'altro canto, quanto abbiamo tentato di mostrare sta esattamente nel fatto che dalla logistica egli prese le mosse per sviluppare la sua idea d'integrazione continentale: un'idea che, nonostante il lontano orizzonte federale con cui egli la ammantava, non rispondeva in effetti a una prospettiva politica di quel tipo e, anzi, in un certo qual modo la contrastava.

Una sintesi di questa divergenza è data dal rapporto Monnet-Spinelli accennato nell'elaborato che risulta davvero significativo. La storica Maria Grazia Melchionni che ha dedicato a questo rapporto alcuni scritti¹⁰, definisce la loro difformità di vedute e azione una «controversia tra combattenti solidali»¹¹. Ma tale giudizio lascia più di un dubbio. Certo, a partire dagli anni Sessanta la rigidità delle posizioni di entrambi gradatamente si affievolì, e alcune lettere mostrano come ci fu in effetti un riavvicinamento¹². Ma nel pieno dello sviluppo dei negoziati e, più in generale, lungo tutto il corso degli anni Cinquanta – come abbiamo accennato nell'introduzione – il rapporto tra i due scontava una distanza siderale e molto esplicita. Pur riconoscendogli la paternità di un'azione europeista, infatti, Spinelli tacciava l'approccio del francese di essere soltanto una «soluzione intermedia»¹³, «miope»¹⁴ ed effimera: una «comoda idea secondo cui l'unificazione sovranazionale può essere realizzata affastellando cosiddette autorità specializzate, senza affrontare lo scabroso tema della limitazione delle sovranità nazionali e della creazione di un autentico potere politico»¹⁵. Dal canto suo, Monnet definiva «dottrinari»¹⁶ Spinelli e i suoi compagni, e riteneva «le vie

10 Cfr. M.G. Melchionni, *Altiero Spinelli et Jean Monnet*, Losanna, Foundation Jean Monnet pour l'Europe, 1993. Il testo è reperibile in traduzione italiana in S. Pistone (a cura di), *I movimenti per l'unità europea, 1954-1969*, cit., pp. 443-474. Il rapporto tra Spinelli e Monnet è in parte analizzato da M.G. Melchionni anche in *Europa unita sogno dei saggi*, Venezia, Marsilio, 2001.

11 M.G. Melchionni, *Altiero Spinelli et Jean Monnet*, cit., p. 45.

12 Tra i due i rapporti in effetti si rasserenarono dopo la morte di Renato Giordano (collaboratore di Monnet e amico personale di Spinelli) a inizio del 1960. Tale riavvicinamento è dimostrato da alcuni telegrammi diretti che si scambiarono nei primissimi giorni di gennaio citati anche da Melchionni. Nonostante questi scambi, comunque sia, il riavvicinamento coinvolse il livello esclusivamente personale ma non sfociò mai direttamente verso un piano politico che li vedeva su due posizioni drasticamente diverse e inconciliabili.

13 A. Spinelli, *Dagli Stati sovrani agli Stati Uniti d'Europa*, Firenze, La nuova Italia, 1950, p. 329. Su questo vedi anche Id., *L'Europa non cade dal cielo*, cit. Qui Spinelli riprende il modo in cui l'allora generale statunitense Dwight Eisenhower definì le forme di integrazione funzionalista, definendole soltanto «mezzure» se non fossero state seguite da un'azione più strettamente politica.

14 A. Spinelli, *L'Europa non cade dal cielo*, cit., p. 107.

15 Ivi, p. 20.

16 Così li definisce Monnet in un articolo dell'aprile 1960 per la rivista "Nord e Sud", scritto in memoria dell'amico e collaboratore Renato Giordano. «Ces hommes – si legge – avant une vision doctrinale juste, mais la faculté de réaliser leur manquant». FJME, AML 161/4.

chiamate “funzionaliste” [...] più pragmatiche e più concrete dei progetti di costituzione elaborati da ardenti militanti federalisti»¹⁷. Insomma, due visioni la cui forma e sostanza erano lontane dall'essere in qualche modo sovrapponibili.

La descrizione di Melchionni andrebbe allora ricalibrata tuttalpiù in «combattenti leali» visto che la solidarietà parrebbe un sentimento che non fa i conti con le dure chiose dell'uno contro l'approccio dell'altro. Secondo Cornelia Navari, questa «visione piuttosto benigna delle relazioni tra funzionalismo e federalismo distorcerebbe la realtà storica»¹⁸. Contestando una descrizione del rapporto lineare e armoniosa che fece Lucio Levi, Navari descrive l'esperienza europea come «un campo di battaglia tra queste due prospettive»¹⁹. E del resto scavando poco più in profondità si giunge alle “origini della querelle” «rappresentativamente combattuta da Lord Lothian (*The prevention of war* – 1922) e Mitrany (*International sanctions*)»²⁰. Questa lontananza di posizioni si mantenne intatta con Monnet e Spinelli e ha segnato il destino dell'Europa fino nel pieno degli anni Ottanta quando si compì il passaggio definitivo. Come scrive Olivi, con l'Atto Unico Europeo firmato nel 1986, «fra Monnet e Spinelli, [Jacque] Delors aveva scelto Monnet»²¹. La centralità della sua figura ha segnato il percorso dell'integrazione continentale anche dopo la sua morte. L'Unione Europea di oggi è in fondo – e non diciamo nulla di nuovo – eredità dell'idea d'Europa di Monnet.

3) *La logistica come strumento analitico per comprendere la storia.*

La logistica è uno strumento percepito come adatto soprattutto all'analisi del presente. Si presta ad analizzare la sociologia del mondo del lavoro contemporaneo, a scorgere i mutamenti del capitalismo globalizzato, a comprendere le modifiche che investono gli spazi politici, a indagare l'antropologia della manodopera digitale, a meglio intendere le dinamiche del cosiddetto «capitalismo delle piattaforme», a interpretare le nuove geografie globali, ecc. Essa però manca di un'applicazione all'analisi storica. Per meglio dire, è analizzata l'origine storica della logistica, ma difetta un'analisi più serrata delle sue molteplici genealogie e delle sue provenienze. Inoltre, è assente un suo reale inserimento all'interno della strumentazione metodologica per comprendere il passato. Anche con questo obiettivo è stato pensato questo elaborato.

17 J. Monnet, *Cittadino d'Europa*, cit., p. 251.

18 C. Navari, “Functionalism Versus Federalism: Alternative Visions of European Unity”, in P. Murray e P. Rich (a cura di), *Visions of European Unity*, Westview Press, 1996, p. 63. Traduzione mia.

19 *Ibid.* Nella sua lettura, Lucio Levi descrive i due approcci come “complementari”: «quello di Monnet ha consentito di avviare il processo di integrazione europea, quello di Spinelli è indispensabile per portarlo a conclusione». L. Levi, *Il pensiero federalista*, Roma-Bari, Laterza, 2002, p. 138.

20 C. Navari, “Functionalism Versus Federalism: Alternative Visions of European Unity”, cit., p. 64.

21 B. Olivi, *L'Europa difficile*, cit., p. 288.

I “critical logistics studies” si stanno oggi diffondendo nel panorama internazionale proprio perché la logistica è stata riconosciuta come «la base materiale e “costituzionale” dei processi di globalizzazione»²². Una buona parte degli scritti prodotti in questo ambito sono stati richiamati lungo il testo. Nell'ottica di fornire un piccolo contributo a questo dibattito, questo elaborato ha inteso testare un'analisi che di lì ha preso le mosse, mai applicata al processo di integrazione europea. Ciò è stato possibile certo per il particolare legame tra Monnet e logistica appena richiamato. Ma soprattutto perché si è inserito lo stesso percorso di integrazione continentale all'interno di una prospettiva più ampia i cui rivoli inondano il presente globale.

Detto questo, quanto va ribadito è che spesso non abbiamo potuto (né voluto) applicare analisi di spazi, tempi e situazioni totalmente differenti ai contesti storici qui considerati. Proprio la specificità del dibattito contemporaneo ha reso difficile questa applicazione. Ciononostante, l'operazione di “porre in risonanza” alcune categorie di questo tipo ha comunque restituito una linearità d'analisi che ha permesso la realizzazione del lavoro.

Con questa operazione, l'abbiamo detto, non vogliamo inserirci tra i «devoti dell'immediato»²³ nella definizione di Marc Bloch. Piuttosto intendiamo valorizzare la produttività analitica della logistica, che permette di contestualizzare lo sviluppo della *governance* europea e di confrontarla con una tendenza globale che risponde alla complessificazione della società²⁴. Per richiamare un passaggio esemplificativo, si pensi al rapporto tra spazio logistico e ordoliberalismo. Quest'ultimo è stato da varie parti additato di rappresentare la teoria economico-politica alla base del progetto europeo, e in questo elaborato non si è certo voluto contestare il legame. Tuttavia, richiamando anche Walters e Haahr, abbiamo visto come la razionalità ordolibera non sia la *sola* alla guida di quel percorso, anche perché essa relega in un piano secondario o collaterale, ad esempio, il ruolo giocato nel processo dalle infrastrutture e dai trasporti (in particolare ferroviari). L'Europa comunitaria, invece, è stata letta da alcuni proprio come una «infrastructural collectivity»²⁵, perché riflessa sulla politicità che le infrastrutture incorporano. Il passaggio ulteriore che comunque da qui si determina, è quello di considerare l'Europa comunitaria piuttosto come uno “spazio logistico”. Ciò perché, a ben guardare, questa formula da un lato meglio ingloba l'immagine di un'area installata su uno spazio liscio infrastrutturale; dall'altro, comprende nel suo perimetro l'uniformità in termini normativi propria a quello spazio.

22 G. Grappi, *Logistica*, cit., p. 14.

23 M. Bloch, *Apologia della storia*, cit., 29.

24 Cfr. A. Arienzo. *La governance*, cit.

25 Cfr. ad esempio S. Opitz, U. Tellman, *Europe as infrastructure*, cit.

Sulla coda di quest'ultimo appunto, a chiusura di questo passaggio ribadiamo la forza analitica della logistica per comprendere l'evoluzione delle spazialità politiche statali. Abbiamo detto nel testo come l'integrazione europea sia avvenuta “entro e oltre lo Stato”. Rimbalzando teoricamente tra il concetto di «Stato globale» di Ricciardi, e quello di «extrastecraft» di Easterling; tra l'idea di «nuovi spazi statali» di Brenner e l'analisi dello Stato che «deborda la sua territorialità» di Sassen; tra, infine, la «moltiplicazione dei confini» di Mezzadra e Neilson e il concetto di «degenerazione» dello Stato di Schiera: in questa fitta rete di segmenti teorici abbiamo visto come la logistica possa rappresentare un fattore chiave attraverso cui interpretare la generale riqualificazione dello Stato investito – ormai da tempo – dalle onde della globalizzazione planetaria.

4) «*Europe is where the network is*»²⁶.

La storia delle infrastrutture è tendenzialmente raccontata con un carattere prevalentemente interno ai singoli spazi politici statali. In molti scritti si rileva la loro importanza nella costruzione degli Stati-nazione²⁷, come del resto avvenne nel processo che portò alla nascita della confederazione canadese di cui Monnet visse i primi passi. Al contrario, è spesso sottovalutato il lato internazionale che esse assumono: per questo motivo abbiamo insistito molto nel corso dello scritto nel sottolineare questo aspetto. Perché, in fondo, esso appare propedeutico allo stesso processo di integrazione europea. La standardizzazione ferroviaria in quell'area, gli accordi politico-commerciali tra le diverse rappresentanze statali, la costruzione di passaggi per il superamento di *bottlenecks* fisici come ad esempio la corona delle Alpi, l'introduzione nelle decisioni politiche dei cartelli o, più ampiamente, dei tecnici delle diverse compagnie (con il *Verein* prima e l'UIC poi): tutto questo, che si pone dunque su un piano extrastatale ed europeo, ha avuto un'influenza innegabile nel preparare il terreno ad accordi più ampi come quelli che hanno dato vita alla CECA.

Grazie a molte delle pubblicazioni sponsorizzate dai programmi di ricerca che circondano in particolare i progetti *Tension of Europe* e *Making Europe: a new european history*, abbiamo qui tentato di ricostruire una storia dell'integrazione infrastrutturale europea che rimane spesso celata («the hidden integration of Europe» la definiscono quegli autori). Questo percorso risulta oltremodo importante anche per l'aleatorietà del concetto stesso di

26 O. B. Jensen, T. Richardson, *Making European Space*, cit., p. 53.

27 Solo per ricordare i testi citati si veda: D. Harvey, *Paris, Capital of modernity*, cit.; H. Innis, *A history of the Canadian Pacific Railway*, cit.; J. Schueler, *Materialising Identity: the Co-Construction of the Gotthard Railway and Swiss National Identity*, cit.; E. Weber, *Da contadini a francesi*, cit.

Europa. Come scrivono Jensen e Richardson: «Unlike nation states, the absence of a precise hegemonic definition of European space affords network maps greater persuasive power in claiming to be “the European network”, particularly when the network seems to be their primary object»²⁸. Insomma, la creazione di una rete infrastrutturale continentale non può in nessun caso essere letta separatamente dal processo più strettamente politico dell'integrazione: per questo motivo molti storici delle tecnologie hanno parlato del Novecento come di un «secolo lungo». La base (infra)strutturale dell'Europa unita ha radici ben più profonde rispetto al 9 maggio 1950. Radici salde nel cemento, nella ghisa, nell'acciaio e negli altri materiali di cui sono costruiti i ponti, le ferrovie, le strade, le gallerie e i viadotti: attori (“attanti”) centrali per la nascita delle comunità europee.

Anche al di là dei giudizi generali sulla politicità delle infrastrutture e sul loro carattere internazionale, nel testo abbiamo osservato come lo stesso Monnet abbia agito – nell'*interbellum* – per creare una rete ferroviaria sul suolo continentale standardizzata e interfunzionale. La sua attenzione alla strada ferrata, prima da segretario aggiunto della SdN e poi come commissario in Polonia e Romania, mostra una volta di più quanto la realizzazione di una rete infrastrutturale interconnessa fu propedeutica al progetto comunitario: lo stesso autore della dichiarazione Schuman si impegnò in questo senso. Riprendendo allora Johan Schot (il curatore dei testi di *Making Europe: a new european history*), è cruciale per acquisire una reale visione d'insieme comprendere «the centrality of infrastructure to the integration process»²⁹. E, aggiungiamo noi, è molto utile capire il ruolo di Monnet in tutto questo.

La cosa interessante è che anche dalla prospettiva del presente non sembra mutata questa particolare rilevanza riservata alla costruzione di collegamenti infrastrutturali interstatali. Al contrario, sembra per molti aspetti aumentata, in particolare dopo il Trattato di Maastricht del 1992. Come fa notare Maarten Hajer «since the Treaty of Maastricht the initiative for the realizations of Trans-Europeans networks (TENs) has been seen as a cornerstone in the overall integration process»³⁰. Richiamando Richardson, Hajer sottolinea addirittura come «TENs is a program that can hardly be differentiated from the overall project of European integration»³¹, e in effetti questa esagerazione non sembra poi così distante dalla

28 O. B. Jensen, T. Richardson, *Making European Space*, cit., p. 53.

29 J. Schot, “Transnational Infrastructure and the Origins of European Integration”, in A. Bodenoch, A. Fickers, *Materializing Europe*, cit., p. 84.

30 M. Hajer, “Transnational networks as transnational policy discourse: some observations on the politics of spatial development in Europe”, in A. Faludi, W. Salet (a cura di), *The Revival of Strategic Planning*, cit., p. 136.

31 Ivi, p. 137.

realità storica e da un'analitica di quel trattato.

Concentrandoci ad esempio sulle modifiche che il Trattato di Maastricht compie sul Trattato che istituisce la Comunità Economica Europea, si nota come l'attenzione ai TENs sia inserita tra gli stessi “Principi” comunitari. Il “punto n” così recita: «l'incentivazione della creazione e dello sviluppo di reti transeuropee»³². Oltre a questo, il Titolo XII si occupa esplicitamente delle “Reti Transeuropee” dove si evidenzia tra le altre cose come «l'azione della Comunità mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti»³³. Allo stesso modo anche il Titolo XIV, che si concentra sulla «Coesione economica e sociale», pone particolare attenzione alle reti transeuropee e stabilisce un «Fondo di coesione per l'erogazione di contributi finanziari a progetti in materia di ambiente e di reti transeuropee nel settore delle infrastrutture dei trasporti»³⁴.

Ma, si badi bene, il Trattato di Maastricht è stato un passaggio cruciale a cui ne sono seguiti di altrettanto importanti. Come ricordano Jensen e Richardson «As Commission President during the key early stages of policy development, Delors was a champion of TEN-T, devoting an entire chapter to it in his 1993 White Paper on Growth, Competitiveness and Employment»³⁵. In seguito, le pubblicazioni dei «Libri Bianchi»³⁶ sui trasporti del 2001 e del 2011, solo per fare due esempi particolarmente significativi, hanno dato ulteriore slancio a questa politica. E nel 2014 il “piano Juncker” ha previsto l'investimento di oltre ventiquattro miliardi di euro alla realizzazione di progetti infrastrutturali entro il 2020, seguendo uno slogan che richiama significativamente molti passaggi di questo lavoro: «Mobility is Key».

«As of January 2014 – si legge sul sito della Commissione Europea –, the European Union has a new transport infrastructure policy that connects the continent between East and West, North and South. This policy aims to close the gaps between Member States' transport networks, remove *bottlenecks* that still hamper the smooth functioning of the internal market and overcome technical barriers such as incompatible standards for railway traffic. It promotes and strengthens seamless transport chains for passenger and freight, while keeping up

32 Trattato dell'Unione Europea, Titolo II “Disposizioni che modificano il trattato che istituisce la Comunità Economica Europea per creare la Comunità Europea”, Art. G.

33 Ivi, Titolo XII, Art. 129/B.

34 Ivi, Titolo XIV, Art. 130/D.

35 O. B. Jensen, T. Richardson, *Making European Space*, cit., p. 17.

36 Commissione Europea, *Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, Lussemburgo, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, 2001; e Id, *Libro Bianco sui trasporti. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti*, Lussemburgo, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, 2011.

with the latest technological trends»³⁷.

L'attenzione alla rete infrastrutturale ha attraversato lo sviluppo dell'integrazione europea e continua a segnarne il ritmo. «Mobility has become a defining feature of contemporary Europe»³⁸, scrivono ancora Jensen e Richardson nel loro lavoro dal titolo significativo *Making European Space*. Dalla prospettiva storica avanzata da questa ricerca la mobilità è una caratteristica non solo dell'Europa contemporanea. Lo è anche dell'Europa ai suoi esordi comunitari e, in ultima analisi, è stata lo strumento per ideare e realizzare quel progetto. «Mobility is Key» allora, come scrive la Commissione Europea. La “chiave” utilizzata da Monnet per guidare la nascita dell'Europa Comunitaria. Una “chiave costituente”, alla base della realizzazione di uno “spazio logistico” che sembra, in fondo, ancora oggi la definizione più adatta all'Europa che stiamo vivendo.

³⁷ ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en.

³⁸ O. B. Jensen, T. Richardson, *Making European Space*, cit., p. 5.

BIBLIOGRAFIA

1. LETTERATURA PRIMARIA

OPERE DI JEAN MONNET

- AA.VV., *Un changement d'espérance. La Déclaration du 9 mai 1950. Jean Monnet – Robert Schuman*, Losanna, Fondation Jean Monnet pour l'Europe, 9 maggio 2000.
- J. Monnet (1976), *Cittadino d'Europa*, Napoli, Guida, 2007.
- J. Monnet (1976), *Mémoires*, Parigi, Fayars, 2014.
- J. Monnet (1976), *Memoirs*, London, Collins, 1978.
- J. Monnet, “A ferment of Change”, in B. Nelsen e A. Stubb (a cura di), *The European Union. Readings on the Theory and Practice of European Integration*, London, Lynne Rienner Publishers, 2003.
- J. Monnet, R. Schuman, *Correspondance 1947-1953*, a cura di M. Nathusius e F. Nicod, Losanna, Fondation Jean Monnet pour l'Europe, 1986.

TRATTATI ISTITUTIVI DELLE COMUNITÀ EUROPEE E ALTRI TESTI UFFICIALI

- Trattato istitutivo della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio, Parigi, 18 aprile 1951.
- Trattato che istituisce la Comunità Economica Europea, Roma, 25 marzo 1957.
- Trattato dell'Unione Europea, Maastricht, 7 febbraio 1992.
- Commissione Europea, *Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, Lussemburgo, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, 2001.
- Commissione Europea, *Libro Bianco sui trasporti. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti*, Lussemburgo, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, 2011.

ALTRE FONTI

- G. Arrighi (1996), *Il lungo XX secolo*, Milano, il Saggiatore, 2014.
- G. Bachelard (1975), *La poetica dello spazio*, Bari, Edizioni Dedalo, 2015.
- J. Bodin, *I sei libri dello Stato*, (I), Torino, UTET, 1964.
- M. Bloch (1949), *Apologia della storia. O mestiere di storico*, Torino, Einaudi, 1998.
- M. Castells (1996-1998), *L'età dell'informazione: economia, società, cultura*, Milano, EGEA, 2004.
- M. Foucault, *Nascita della biopolitica. Corso al Collège de France (1978-1979)*, Milano, Feltrinelli, 2012.
- A. Hamilton, J. Madison, J. Jay, *Il federalista*, Bologna, il Mulino, 1997.
- H.A. Innis, *Impero e Comunicazioni*, a cura di A. Miconi, Maltemi, Roma, 2001.
- I. Kant, *Per la pace perpetua*, Roma, Editori Riuniti, 1985.
- B. Latour, *Reassembling the social: an introduction to actor-network-theory*, Oxford, Oxford University Press, 2005.
- D. Landes (1969), *Prometeo liberato. La rivoluzione industriale in Europa dal 1750 ai giorni nostri*, Torino, Einaudi, 2000.
- H. Lefebvre, *La produzione dello spazio*, Milano, Moizzi editore, 1976.
- D. Mitrany (1943), *Le basi pratiche della pace*, Orientamenti, 1945.
- K. Polanyi (1944), *La grande trasformazione*, Torino, Einaudi, 1974.
- J.J. Rousseau, *Emilio, o dell'educazione*, Roma, Armando Editore, 1981.
- Abbé de Saint-Pierre, *Projet pour rendre la paix perpétuelle en Europe*, Paris, Fayard, 1986.
- C. Schmitt (1941), *Terra e mare*, Milano, Adelphi, 2014.
- C. Schmitt (1950), *Il nomos della terra: nel diritto internazionale dello "Jus publicum Europaeum"*, Milano, Adelphi, 2003.
- A. de Tocqueville, *La democrazia in America*, Milano, BUR, 2011.
- M. Weber (1919), *La scienza come professione. La politica come professione*, Torino, Einaudi, 2004.

2. LETTERATURA SECONDARIA

SCRITTI SU JEAN MONNET

- AA. VV. *Une dynamique Européenne. Les Comité d'action pour les Etats-Unis d'Europe*, Losanna, Foundatione Jean Monnet pour l'Europe, 2011.
- D. Brinkley, C. Hackett (a cura di), *Jean Monnet: The Path to European Unity*, New York, St. Martin Press, 2001.
- G. Bossuat e A. Wilkens (a cura di), *Jean Monnet, l'Europe et les chemins de la paix: actes du colloque de Paris*, Parigi, Publications de la Sorbonne, 1999.
- G. Bossuat (a cura di), *Jean Monnet, banquier, 1914-1945: Intérêts privés et intérêt général*, Parigi, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2014.
- Commissione delle Comunità europee, *Jean Monnet, un grande progetto per l'Europa*, Lussemburgo, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, 1988.
- F. Duchêne, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, New York-Londra, W.W. Norton&Company, 1994.
- F. J. Franssen, *The Supranational Politics of Jean Monnet*, Londra, Greenwood Press, 2001.
- R. Giordano, *La formazione dell'Europa comunitaria. Lettere a Jean Monnet 1955-1959*, a cura di F. Attal, Manduria, Lacaita editore, 1997.
- G. Grin, *Méthode communautaire et fédéralisme: le legs de Jean Monnet à travers ses archives*, Losanna, Fondation Jean Monnet pour l'Europe, Collection débats et documents, n. 2, settembre 2014.
- M.G. Melchionni, *Altiero Spinelli et Jean Monnet*, Losanna, Foundation Jean Monnet pour l'Europe, 1993.
- P. Millerm, "Accounting for progress – National accounting and planning in France: a review essay", in *Accounting Organizations and Society*, Vol. 11. N. 1, 1986.
- H. Rieben, C. Camperio-Tixiere, F. Nicod (a cura di), *A l'écoute de Jean Monnet*, Losanna, Fondation Jean Monnet pour l'Europe, 2004.
- E. Roussel, *Jean Monnet*, Parigi, Fayard, 1996.
- T. Uglan, *Jean Monnet and Canada. Early travel and the idea of European Unity*, Toronto, University of Toronto Press, 2011.
- S.B. Wells, *Jean Monnet. Unconventional Statesman*, Londra, Lynne Rienner Publishers, 2011.

- AA. VV., *Logistical worlds*, 2014, www.logisticalworlds.org.
- W.B. Allen, "The logistics revolution and transportation", in *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 553, 1997, pp. 106-116.
- S. Bologna, *Ceti medi senza futuro? Scritti, appunti sul lavoro e altro*, Roma, DeriveApprodi, 2007.
- S. Bologna, *Le multinazionali del mare*, Milano, Egea, 2010.
- S. Bologna, *Banche e crisi. Dal petrolio al container*, Roma, DeriveApprodi, 2013.
- S. Bologna, *Tempesta perfetta sui mari*, Roma, DeriveApprodi, 2017.
- E. Bonacich, J.B. Wilson, *Getting the goods. Ports, labor, and the logistics revolution*, Ithaca, Cornell University Press, 2008.
- C. Carter, A. Harding (a cura di), *Special Economic Zones in Asian Market Economies*, Londra, Routledge, 2010.
- D. Cowen, *The deadly life of logistics*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2014.
- N. Cuppini, M. Frapporti, M. Pirone, "Logistics Struggles in the Po Valley Region: Territorial Transformations and Processes of Antagonistic Subjectivation", *The South Atlantic Quarterly*, Vol. 114, N. 1, 2015, pp. 119-134.
- K. Easterling, "Zone: the spatial softwares of Extrastatecraft", *Places Journal*, Novembre 2014.
- K. Easterling, *Extrastatecraft. The power of Infrastructure*, Londra-Brooklyn, Verso, 2014.
- G. Grappi, "Logistica, infrastrutture e governance: note sul progetto Logistical Worlds", in *Dossier UE*, anno 13, n. 1, giugno 2015.
- G. Grappi, *Logistica*, Roma, Ediesse, 2016.
- S. Harney, F. Moten, *The Undercommons: Fugitive Planning and Black Study*. Wivenhoe, Minor Compositions, 2013.
- M. Levinson (2006), *The box*, Milano, EGEA, 2007.
- S. Mezzadra, B. Neilson, "Extraction, logistics, finance. Global crisis and the politics of operations", in *Radical Philosophy* 178, marzo-aprile, 2013, pp. 8-18.
- B. Neilson, "Five Theses on Understanding Logistics as Power", in *Distinktion*:

- Scandinavian Journal of Social Theory* , Vol. 13, N. 3, 2012, pp. 323–40.
- B. Neilson, N. Rossiter, “Still Waiting, Still Moving: On Labour, Logistics and Maritime Industries”, in D. Bissel, G. Fuller (a cura di), *Stillness in a Mobile World*, Routledge, Londra e New York, 2011, pp. 51-68.
 - N. Rossiter, “The logistical city: Software, infrastructure, labor”, *Transit Labour* 4, 2012.
 - A. Tsing, “Supply Chains and the Human Condition”, *Rethinking Marxism*, Vol. 21, No. 2, 2009, pp. 148–76.
 - A. Toscano, *Lineament of the logistical State*,
<https://www.viewpointmag.com/2014/09/28/lineaments-of-the-logistical-state/>
 - M. Van Creveld (1977), *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004.

SCRITTI SU INFRASTRUTTURE E EUROPA

- I. Anastasiadou, *Constructing Iron Europe. Transnationalism and railways in the interbellum*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2008.
- J-F. Auger, J. J. Bouma, R. Künneke (a cura di), *Internationalization of Infrastructure. Proceedings of the 12th annual international conference of the economics of infrastructure*, Delft, Delft University of Technology, 2009.
- A. Badenoch, A. Fickers (a cura di), *Materializing Europe. Transnational Infrastructures and the Project of Europe*, Londra, Palgrave Macmillan, 2010.
- C. Divall, “Railway Imperialism, Railway Nationalism”, in M. Burri, K. Eisasser, D. Gugerli, *Die international der eisenbahn 1850-1970*, Zurigo, Chronos, 2003, pp. 195-210.
- P. Griset e Valérie Shafer, “Hosting the World Wide Web Consortium for Europe: from CERN to INRIA”, *History and Technology*, Vol. 27, N. 3, Settembre 2011, pp. 353-370.
- C. Henrich-Franke, I. Tölle, “Competition for European competence: the Central Commission for Navigation on the Rhine and the European Economic Community in the 1960s”, *History and Technology*, Vol. 27, No. 3, Settembre 2011, pp. 331-352.
- O. B. Jensen, T. Richardson, *Making European Space. Mobility, power and territorial*

- identity*, Londra&New York, Routledge, 2014.
- W. Kaiser, J. Schot, *Writing the rules for Europe. Experts, Cartels, and International Organizations*, Londra, Palgrave MacMillan, 2014.
 - B. Larkin, “The Politics and Poetics of Infrastructure”, in *Annual Review of Anthropology*, 2013, pp. 327-343.
 - A. Miconi, *Introduzione. Le tecnologie del potere*, in H.A. Innis, *Impero e Comunicazioni*, Maltemi, Roma, 2001.
 - T. J. Misa, P. Brey, A. Feenberg, *Modernity and technology*, Cambridge, MIT Press, 2003.
 - T. J. Misa e J. Schot, “Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe”, in *History and Technology*, Vol. 21, No. 1, Marzo 2005, pp. 1-19.
 - S. Opitz e U. Tellman, “Europe as infrastructure: Networking the Operative Community”, *The South Atlantic Quarterly*, Vol. 114, N. 1, 2015, pp. 171-190.
 - F. Paolini, “Verso una rete intermodale europea di trasporti. Tendenze, filoni e problemi della ricerca in Italia”, in *Storia e futuro*, N. 2, febbraio 2003.
 - T. Richardson, “The Trans-European transport network: environmental policy integration in the European Union”, *Journal of European Urban and Regional Studies*, Vol. 4, 1997, pp. 333-346.
 - F. Schipper, *Driving Europe: Building Europe on Roads in the Twentieth Century*, Amsterdam, Aksant, 2008.
 - J. Schot, H. Buiter e I. Anastasiadou, “The dynamics of transnational railway governance in Europe during the long nineteenth century”, *History and Technology*, Vol. 27, No. 3, Settembre 2011, pp. 265-289.
 - L. Tissot, “The internationality of railways. An impossible achievement?”, in M. Burri, K. Eisasser, D. Gugerli, *Die international der eisenbahn 1850-1970*, cit., pp. 259-272.
 - L. Tissot, “Naissance d’une Europe ferroviaire: La convention internationale de Berne (1890)”, in M. Merger, D. Barjot, *Les entreprises et leurs réseaux: hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIXe–XXe siècles: mélanges en l’honneur de François Caron*, Parigi, Università Paris-Sorbonne, 1998, pp. 283-295.
 - E. van der Vleuten e A. Kaijes (a cura di), *Networking Europe: Transnational infrastructures and the shaping of Europe, 1850 – 2000*, Sagamore Beach, Science History Publications, 2006.

- S. Ville, "Trasporti e Comunicazioni", in D. Aldcroft, S. Ville (a cura di), *L'economia europea 1750-1914*, Milano, Vita&Pensiero, 2003, pp. 171-200.

SCRITTI SU INTEGRAZIONE EUROPEA E FEDERALISMO

- AA.VV., *L'idea d'Europa nel movimento di liberazione 1940-1945*, Roma, Bonacci Editore, 1986.
- AA. VV., *Ventotene. Un manifesto per il futuro*, Roma, Manifestolibri, 2014.
- M. Albertini, *Una rivoluzione pacifica: dalle Nazioni all'Europa*, Bologna, il Mulino, 1999.
- D. Andersen, "David Mitrany (1888-1975): an appreciation of his life and work", in *Review of International Studies*, N. 24, pp. 577-592.
- É. Balibar, *Noi cittadini d'Europa?*, Roma, Manifestolibri, 2004.
- É. Balibar, *Europa paese di frontiere*, Lecce, Pensa multimedia, 2007.
- A. Barry, W. Walters, "From EURATOM to 'Complex Systems': Technology and European Government", in *Alternatives*, 28, 2003, pp. 305-329.
- L. Bialasiewicz, S. Elden, J. Painter, "The Constitution of EU Territory", in *Comparative European Politics*, Vol. 3, 2005, pp. 333-363.
- R. Cananzi (a cura di), *L' Europa. Dal manifesto di Ventotene all'unione dei 25*, Napoli, Guida, 2004.
- M. Albertini, A. Chiti-Batelli, G. Petrilli, *Storia del federalismo europeo*, Torino, Eri, 1973.
- R. Coudenhove-Kalergi (1923), *Pan-Europa. Un grande progetto per l'Europa unita*, Rimini, il Cerchio, 1997.
- G. Duso, A. Scalone (a cura di), *Come pensare il federalismo?*, Monza, Polimetrica, 2010.
- L. Einaudi, *La guerra e l'unità europea*, Milano, Edizioni di Comunità, 1948.
- L. Einaudi [Junius], *Lettere politiche*, Bari, Laterza, 1920.
- D.J. Elazar (1987), *Idee e forme del federalismo*, Milano, Mondadori, 1998.
- D. Ellwood, *L'Europa ricostruita. Politica ed economia tra Stati Uniti ed Europa occidentale (1945-1955)*, Bologna, il Mulino, 1994.
- H. Friese, A. Negri, P. Wagner (a cura di), *Europa politica. Ragioni di una necessità*,

- Roma, Manifestolibri, 2002,
- P. Graglia, *L'Unione Europea*, Bologna, il Mulino, 2006.
 - P.S. Graglia, *Altiero Spinelli*, Bologna, il Mulino, 2008.
 - M. Hajer, "Transnational networks as transnational policy discourse: some observations on the politics of spatial development in Europe", in A. Faludi, W. Salet (a cura di), *The Revival of Strategic Planning*, Dordrecht, Kluwer, 2000, 135-142.
 - A. Landuyt, D. Preda (a cura di), *I movimenti per l'unità europea 1970-1986*, Bologna, il Mulino, 2000.
 - L. Levi, *Federalismo e integrazione europea*, Palermo, Palumbo, 1978.
 - L. Levi, *Il pensiero federalista*, Roma-Bari, Laterza, 2002.
 - Lord Lothian (1935), *Il pacifismo non basta*, Bologna, il Mulino, 1986.
 - G. Majone, *Integrazione europea, tecnocrazia e deficit democratico*, Osservatorio sull'Analisi di Impatto della Regolazione, settembre 2010.
 - C. Malandrino, *Federalismo: storia, idee, modelli*, Roma, Carocci, 1998.
 - M.G. Melchionni, *Europa unita sogno dei saggi*, Venezia, Marsilio, 2001.
 - S. Mezzadra, S. Chignola, "Gli spazi d'Europa. Aporie del processo di costituzionalizzazione e pratiche di libertà", in *Rassegna di diritto pubblico europeo*, Vol. VII, N. 1, 2008.
 - S. Mezzadra, "(Ri)pensare il federalismo nella crisi della forma politica moderna", in *Quaderni fiorentini per la storia del pensiero giuridico moderno*, N. 40, 2011.
 - A. Milward, (1992), *The European rescue of the nation-state*, Londra, Routledge, 2000.
 - P. Murray, P. Rich (a cura di), *Visions of European Unity*, Oxford, Westview Press, 1996.
 - B. Olivi, *L'Europa difficile. Storia politica della comunità europea*, Bologna, il Mulino, 1993.
 - B. Olivi, R. Santaniello (2005), *Storia dell'integrazione europea*, Bologna, il Mulino, 2010.
 - E. Paolini, *Altiero Spinelli: dalla lotta antifascista alla battaglia per la Federazione Europea*, Bologna, il Mulino, 1996.
 - S. Pistone (a cura di), *L'idea dell'unificazione europea dalla prima alla seconda guerra mondiale*, Torino, Fondazione Luigi Einaudi, 1975.
 - S. Pistone (a cura di), *I movimenti per l'unità europea 1945-1954*, Milano, Jaka Book,

- 1992.
- S. Pistone, *I movimenti per l'unità europea 1954-1969*, Pavia, Università di Pavia, 1996.
 - P-H. Spaak, *Combats inachevés – De l'espoir aux déceptions*, Parigi, Fayard, 1969.
 - L. Robbins (1939), *Le cause economiche della guerra*, Torino, Einaudi, 1944.
 - L. Robbins (1937), *L'economia pianificata e l'ordine internazionale*, Milano, Rizzoli, 1948.
 - E. Serra (a cura di), *Il rilancio dell'Europa e i Trattati di Roma. Atti dei colloqui di Roma 25-28 marzo 1987*, Milano, Giuffré Editore, 1989.
 - A. Spinelli (1941), *Il manifesto di Ventotene*, Milano, Mondadori, 2006.
 - A. Spinelli, *Dagli Stati sovrani agli Stati Uniti d'Europa*, Firenze, La nuova Italia, 1950.
 - A. Spinelli, *Manifesto dei federalisti europei*, Parma, Guanda, 1957.
 - A. Spinelli, *L'Europa non cade dal cielo*, Bologna, il Mulino, 1960.
 - A. Spinelli (1984), *Come ho tentato di diventare saggio*, Bologna, il Mulino, 1999.
 - A. Spinelli, *Il progetto europeo*, Bologna, il Mulino, 1985.
 - A. Spinelli, *La rivoluzione federalista*, P. Graglia (a cura di), Bologna, il Mulino, 1996.
 - M. Telò, *Dallo Stato all'Europa*, Roma, Carocci, 2004.
 - S. Ventura, *Il federalismo*, Bologna, il Mulino, 2002.
 - W. Walters e J. H. Haahr, *Governing Europe: Discourse, Governmentality, and European Integration*, Londra-New York, Routledge, 2005.
 - K.C. Wheare, *Del governo federale*, Bologna, il Mulino, 1997.
 - K. Wolfram, *Christian Democracy and the Origins of European Union*, Cambridge, Cambridge University Press, 2007.
 - S. Zizek, S. Horvat, *Cosa vuole l'Europa?*, Verona, Ombrecorte, 2014

ALTRI SCRITTI

- G. Agamben, *Lo stato d'eccezione*, Torino, Bollati Boringhieri, 2003.
- B. Anderson (1983), *Comunità immaginate: origini e diffusione dei nazionalismi*, Roma, Manifestolibri, 1996.

- A. Appadurai, *Modernità in polvere*, Roma, Maltemi, 2001.
- A. Arienzo, *La governance*, Roma, Ediesse, 2013.
- E.H. Carr, *The Twenty years' crisis, 1919-1939: an introduction to the study of international relations*, Londra, MacMillan, 1939.
- M. Castells, “Grassrooting the space of flows”, *Urban Geography*, Vol. 20, N. 4, pp. 296-302.
- S. Collier, *Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics*, Princeton, Princeton University Press, 2011.
- P. Dardot, C. Laval, *La nuova ragione del mondo. Critica della razionalità neoliberista*, Roma, DeriveApprodi, 2013.
- C. Galli, *Spazi politici. L'età moderna e l'età globale*, Bologna, il Mulino, 2001.
- J. Guldi, *Roads to Power: Britain Invents the Infrastructure State*, Cambridge, Harvard University Press, 2012.
- M. Foucault, *Microfisica del potere*, a cura di A. Fontana, P. Pasquino, Torino, Einaudi, 1977.
- M. Foucault, *Il sapere e la storia*, a cura di A Cutro, Verona, Ombrecorte, 2007.
- D. Harvey, *Paris, Capital of modernity*, New York, Routledge, 2003.
- D. Harvey, *La crisi della modernità*, Milano, il Saggiatore, 2015.
- E. Hobsbawm (1994), *Il secolo breve*, Milano, Bur, 2014.
- E. Hobsbawm e T. Ranger (a cura di), *L'invenzione della tradizione*, Torino, Einaudi, 1994.
- R. Laudani, “Lo spazio atlantico della disobbedienza. Modernità e 'potere destituente' da La Boétie a Thoreau”, in *Filosofia politica*, 1/2008, pp. 37-60.
- R. Laudani, “Mare e Terra. Sui fondamenti spaziali della sovranità moderna”, in *Filosofia politica*, 3/2015, pp. 513-529.
- S. Mezzadra (a cura di), *I confini della libertà*, Roma, DeriveApprodi, 2004.
- S. Mezzadra, B. Neilson, *Confini e frontiere. La moltiplicazione del lavoro nel mondo globale*, Bologna, il Mulino, 2014.
- B. R. Mitchell, *European Historical Statistics 1750 – 1970*, Londra e Basingstoke, Macmillan Press, 1975.
- K. Ohmae, *The borderless world : power and strategy in the global marketplace*, Londra, Harper Collins Publishers, 1994.
- A. Ong, *Neoliberalism as Exception: Mutations in Citizenship and Sovereignty*,

- Durham, Duke University Press, 2006.
- P. Perulli (a cura di), *Terra mobile*, Torino, Einaudi, 2014.
 - P.P. Portinaro, “Aristocrazie artificiali. Governo dei custodi, elitismo, tecnocrazia”, in *Filosofia politica*, Vol. 9, N. 3, 1995, pp. 389-406.
 - M. Rediker, P. Linebaugh, *I ribelli dell'Atlantico: la storia perduta di un'utopia libertaria*, Milano, Feltrinelli, 2004.
 - P. Renouvin, *Il trattato di Versailles*, Milano, Mursia, 1970.
 - J. G. Ruggie, “Territoriality and Beyond: Problematizing Modernity in International Relations”, *Internationa organization*, Vol. 47, N. 1, 1993, pp. 139-174.
 - A. Salter, *Recovery: the second effect*, Londra, G. Bell and Sons LTD, 1932.
 - S. Sassen, “When territory deborders territoriality”, in *Territory, Politics, Governance*, Vol. 1, N. 1, 2013, pp. 21–45.
 - J. Scott, *Seeing like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, Yale, Yale University Press, 1999.
 - P. Virilio e S. Lotringer, *Pure War: twenty five years later*, Los Angeles, Semiotext(e), 2008.

3. ALTRA LETTERATURA (SUDDIVISA PER CAPITOLI)

CAPITOLO 1

Storia di Cognac e della Francia

- E. (Abbé) Cousin, *Histoire de Cognac, Jarnac, Segonzac*, Bordeaux, Imprimerie G. Gounoilhou, 1882.
- A. De Benedictis, *Politica, governo e istituzioni nell'Europa moderna*, Bologna, il Mulino, 2001.
- D. Barjot, J-P. Chalin, A. Encrevé, *Storia della Francia nell'Ottocento*, Bologna, il Mulino, 2003.
- A. Badiou, *La comune di Parigi. Una dichiarazione politica sulla politica*, Napoli, Cronopio, 2004.
- R. Delamain, *Histoire du Cognac*, Parigi, Editions Stock, 1935.
- G. Duby (a cura di), *Storia della Francia, dal 1852 ai giorni nostri*, Milano,

Bompiani, 1987.

- C. Genet, *La Belle Epoque au pays du Cognac*, Gemozac, La Caillerie, 1982.
- C. Varotti, *Francesco Guicciardini*, Napoli, Liguori, 2009.
- E. Weber (1976), *Da contadini a francesi*, Bologna, il Mulino, 1979.

Su viaggi e formazione

- M. Augé, *Noi come Ulisse viaggiatori senza ritorno*, «la Repubblica», 26/06/2015, p. 37.
- M. Bettetini, S. Poggi, *I viaggi dei filosofi*, Milano, Cortina Editore, 2010.
- U. Coldagelli, *Sulle tracce dell'uomo democratico*, introduzione a A. de Tocqueville, *Viaggi*, a cura di U. Coldagelli, Torino, Bollati Boringhieri, 1997.
- P. Capuzzo, *Culture del consumo*, Bologna, il Mulino, 2006.
- C. Crain, *Tocqueville for the neocons. A new translation of the French social philosopher that the political right can embrace*, «New York Times», 14 gennaio 2001.
- M. Foucault, *Utopie Eterotopie*, A. Moscati (a cura di), Napoli, Cronopio, 2004.
- L. Gilli, *Il viaggio e il pensiero filosofico*, Itinera, n. 4, 2012.
- G. Pagano, *Introduzione*, in Id. *Altrove: viaggi nel diverso, viaggi nella storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2003.
- S. Wolin, *Tocqueville between two worlds: the making of a political and thoretical life*, Princeton, Princeton University Press, 2001.

Storia del Canada

- AA. VV. *The dawn of Canada's Century: hidden history*, a cura di G. Darroch, Montreal-Kingston, McGill-Queen's University Press, 2014.
- J.M. Bumsted (a cura di), *Canadian History before Confederation*, Georgetown (Ontario), Irwin-Dorsey Limited, 1979.
- J.M.S. Careless, *Canada. A story of challeng*, Toronto, MacMillian of Canada, 1963.
- L. Codignola, L. Bruti Liberati, *Storia del Canada. Dalle origini ai giorni nostri*, Milano, Bompiani, 1999.
- M. Conrad, *A concise history of Canada*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.
- G. P. de T. Glazebrook, *A History of transportation in Canada*, Toronto, Toronto University Press, 1966.

- H. Innis, *A history of the Canadian Pacific Railway*, Londra, P. S. King & Son; Toronto, McClelland and Stewart, 1923.
- A. Kroker, *Technology and Canadian Mind*, Montreal, New World Perspective, 1984.
- D. Morton, *A short history of Canada*, Toronto, McClelland&Stewart Inc, 1994.
- R. Netz, *Barbed Wire. An ecology of modernity*, Middletown CT, Wesleyan University Press, 2009.
- L.L LaPierre, *Sir Wilfrid Laurier and the romance of Canada*, Toronto, Stoddart Publishing, 1996.
- O. Razac, *Storia politica del filo spinato*, Verona, ombre corte, 2005.

CAPITOLO 2

Il ruolo politico degli oggetti e delle infrastrutture

- A. Barry, *Political Machine: Governing a Technological Society*, Londra, Athlone, 2001.
- A. Barry, "Technological zones", in *European Journal of Social Theory*, Vol. 9, N. 239, 2006, pp. 239-253.
- A. Barry, "The Translation Zone: Between Actor-Network Theory and International Relations", in *Millennium: Journal of International Studies*, Vol. 41, N. 3, 2013, pp. 413-429.
- B. Braun, S. Whatmore (a cura di), *Political Matter: Technoscience, Democracy and Public Life*, Minneapolis, Minnesota University Press, 2010.
- L. Daston, *Things That Talk: Object Lessons from Art and Science*, Londra, Zone Books, 2004.
- P. Goldberger, *Robert Moses, Master builder, is dead at 92*, (<http://www.nytimes.com/learning/general/onthisday/bday/1218.html>).
- B. Latour, "Dove sono le masse mancanti? Sociologia di alcuni oggetti di uso comune", in A. Mattozzi (a cura di), *Il senso degli oggetti tecnici*, Roma, Maltemi editore, 2006.
- M. Mann, "The Autonomous Power of the State: Its Origins, Mechanisms, and Results", *European Journal of Sociology* 25, N. 2, 1984, pp. 185-213.
- J. Schueler, *Materialising Identity: the Co-Construction of the Gotthard Railway and Swiss National Identity*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2008.

- S.L. Star, "The ethnography of infrastructure", *American Behavioral Scientist*, Vol. 43, N. 3, 1999, pp. 377-391.
- T. Venturini, *Piccola introduzione alla cartografia delle controversie*, in *Etnografia e ricerca qualitativa*, Vol. 3, 2008, pp. 369-394.
- L. Winner, "Do artifacts have politics?", *Daedalus*, Vol. 109, N. 1, 1980, pp. 121-136.

Storia delle ferrovie

- G. Gérald, *La ligne Suisse Océan*, Parigi, Lega navale francese, 1918.
- S. Maggi, *Le ferrovie*, Bologna, il Mulino, 2003.
- G. Robert, *Le ferrovie nel mondo*, Milano, Vallardi Editore, 1964.
- W. Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi, 1988.

CAPITOLO 3

Storia della guerra

- A. Salter, *Allied Shipping Control: an experiment in international administration*, Oxford, Clarendon Press, 1921
- M. De Landa, *War in the age of Intelligent Machine*, New York, Zone Books, 1991.
- C. Galli (a cura di), *Guerra*, Roma-Bari, Laterza, 2004.
- J. Kegan, *History of warfare*, New York, Random House, 1993
- J. Reed, *The biopolitics of the war on terror*, Manchester, Manchester University Press, 2008.
- J. Reed, "War, liberalism, and modernity: the biopolitical provocations of 'Empire'", in *Cambridge Review of International Affairs*, Vol. 17, N.1, 2004, pp. 63-79.
- Sun Tzu, *L'arte della guerra*, Milano, BUR, 1999.

CAPITOLO 4

Sullo Stato

- N. Brenner, "Beyond state-centrism? Space, territoriality, and geographical scale in globalization studies", *Theory and Society*, 28, 1999.
- N. Brenner (ed.), *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*,

- Jovis, Berlino, 2014.
- N. Brenner, *New State Space*, Oxford, Oxford University Press, 2004.
 - N. Brenner, S. Elden, “Stato, spazio, territorio”, *Lavori di scavo*, N. 14, 2010.
 - R. Ghirardi, M. Ricciardi, “Genesi e degenerazioni dello Stato”, *Scienza&Politica*, Vol. XVI, N. 31, 2004.
 - R. Gherardi, M. Ricciardi (a cura di), *Lo Stato globale*, Bologna, CLUEB, 2009.
 - H. Lefebvre, *Lo Stato*, (4 volumi) Bari, Dedalo, 1976-1978.
 - H. Lefebvre, *State, Space, World: selected essays*, (a cura di) N. Brenner, S. Elden, Minnesota, University of Minnesota Press, 2009.
 - S. Mezzadra, *La condizione postcoloniale. Storia e politica del presente globale*, Verona, Ombre Corte, 2008.
 - P.P Portinaro (a cura di), *Stato*, Roma-Bari, Laterza, 2004.
 - M. Ricciardi, “Dallo Stato moderno allo Stato globale. Storia e trasformazione di un concetto”, *Scienza&Politica*, Vol. XXV, N. 48, 2013, pp. 75-93.
 - R. Ranieri “Il piano Marshall e la ricostruzione della siderurgia italiana a ciclo integrale”, in *Studi Storici*, Anno 37, N. 1, 1996, pp. 145-190.
 - P. Schiera, *Lo Stato moderno. Origini e degenerazioni*, Bologna, CLUEB, 2004.

Sull'idea di Europa e del suo spazio politico

- R. Borri, *L'Europa nell'antica cartografia*, Ivrea, Priuli & Verlucca, 2001.
- C. Galli, “Lo spazio politico europeo nell'età globale”, in B. de Giovanni (a cura di), *Europa necessaria*, Pordenone, Concordia sette, 2002.
- A. Negri, *L'Europa e l'impero*, Roma, Manifestolibri, 2003.
- F. Chabod (1961), *Storia dell'idea d'Europa*, Roma-Bari, Laterza, 2010.
- E. Said (1978), *Orientalismo*, Milano, Feltrinelli, 2013.

WEBGRAFIA ESSENZIALE

- https://ec.europa.eu/commission/index_it
- <http://www.europarl.europa.eu/portal/it>
- <http://eur-lex.europa.eu/>
- <http://logisticalworlds.org/>

- <http://makeingeurope.eu/>
- <http://tensionsofeurope.eu/>