

## *Recensione*

**Andrea Ramazzotti, *Il lento avvicinamento. Popolazione, ferrovie e territorio nell'Italia contemporanea*, Soveria Mannelli, Rubbettino Editore, 2021, pp. 280.**

Il libro che qui si recensisce si presenta con *understatement* come «uno studio della distribuzione territoriale della popolazione italiana dal 1861 al 1991» (p. 25) perché è basato, per quanto riguarda la sua base empirica, su un *database* della popolazione dei Comuni italiani dall'Unità agli anni Novanta del secolo scorso. In realtà, la finalità è molto più ampia e ambiziosa: affrontare e discutere alcuni nodi dello sviluppo economico moderno del Paese, e in particolare dei riflessi e coinvolgimenti che esso ha comportato per il Mezzogiorno, nonché riconsiderare gli effetti spaziali dello sviluppo economico italiano considerati nella loro scala territoriale micro. Infine, ed è su questa parte importante del lavoro sulla quale per competenza personale ci si soffermerà di più, viene affrontato il tema specifico della costruzione della rete ferroviaria nazionale, cercando di misurare, attraverso l'individuazione di alcune variabili strumentali, il nesso tra accesso alla rete ferroviaria e crescita della popolazione nei centri urbani, soprattutto i più piccoli.

Il problema di costruire un *database* storico-geografico sulla storia della popolazione italiana dall'età statistica in poi, con dati aggregati a livello comunale, è dato sostanzialmente dalla forte variabilità amministrativa, di confini e di denominazioni dei Comuni italiani; una variabilità a cui l'ISTAT ha cercato qualche anno fa di porre rimedio considerando i Comuni secondo i confini del 1991 e ricostruendone la popolazione a ritroso fino al 1861. Una prima operazione compiuta dall'Autore è stata dunque la creazione, sulla base di tale riallineamento, di un *geodatabase* che allineasse la popolazione italiana secondo i Censimenti dal 1861 al 1991 (alla serie dei quali, come si sa, mancano quelli del 1891 e del 1941), individuando come unità di base il Comune: un'operazione che ha comportato scelte metodologiche non semplici, che vengono tuttavia tutte esplicitate. Il *database* è stato quindi ordinato secondo una *rank-size distribution* e quindi interrogato secondo alcuni approcci ormai consistenti in letteratura (legge di Zipf e legge di Gibrat) e discusso alla luce di alcune delle teorie internazionalmente accreditate per spiegare la relazione sul lungo periodo tra sviluppo demografico, urbanesimo/urbanizzazione e industrializzazione.

Il *database* viene quindi utilizzato per analizzare le trasformazioni della distribuzione territoriale della popolazione italiana nel periodo considerato, mettendo in luce alcuni elementi macrogeografici. Le caratteristiche "originarie" vengono scomposte negli elementi costitutivi strutturali e se ne analizzano i cambiamenti dall'Unità al 1871, nella lunga fase tra il 1891 e il 1951, infine nei due decenni del *boom*. In particolare, al centro dell'interesse dell'Autore, vi è il tema ampiamente trattato dalla storiografia internazionale delle conseguenze sulla concentrazione urbana dello sviluppo economico moderno, che avrebbe avuto come fattore di accompagnamento principale la crescita dimensionale delle città medio-grandi. Molte ipotesi sullo sviluppo territoriale vengono avanzate, alcune già comprovate dalla ricerca storico-economica, altre che meritano approfondimento e necessitano conferme, ad esempio in merito alle modalità di diffusione dell'industrializzazione nel Nord-Ovest.

Nell'analisi demografica e geografica non risulta soltanto focalizzata in maniera molto più precisa la rincorsa del Mezzogiorno, che solo nella seconda parte del Novecento attingeva i coefficienti di concentrazione della popolazione già presenti al Centro-Nord, ma vengono affrontati tutti i passaggi del contrastato sviluppo economico del Sud d'Italia, nella prima fase dell'industrializzazione nazionale (a cavallo dei due secoli), che forse non ebbe rilevanti effetti sulla concentrazione della popolazione, nel ventennio di politica industriale e monetaria del fascismo e di chiusura degli sbocchi migratori, nell'età della

industrializzazione post-bellica con tutte le sue ricadute in termini di migrazioni interne nazionali.

L'analisi della concentrazione territoriale della popolazione consente di apportare interessanti osservazioni ad una delle questioni più dibattute sulla storia economica del Mezzogiorno nel corso del secolo scorso, cioè quale fu la reale importanza delle politiche statali di incentivazione dell'economia meridionale, *in primis* attraverso la Cassa del Mezzogiorno, sul recupero del PIL pro capite della popolazione meridionale nei decenni tra il 1951 e il 1971, gli unici anni in cui questo indicatore mostra un accorciamento della distanza con i livelli del Settentrione. L'ipotesi che il volume avanza, è che «la Cassa per il Mezzogiorno abbia anche svolto un ruolo nell'aumentare in maniera decisiva la concentrazione della popolazione meridionale, mutando radicalmente la forma di una *rank-size distribution* che aveva caratterizzato l'Italia meridionale sin dal 1500» (p. 170).

Il terzo Capitolo del libro propone una nuova valutazione dell'impatto della costruzione della rete ferroviaria sulla distribuzione territoriale della popolazione italiana. Le relazioni tra diffusione della ferrovia e sviluppo economico moderno sono uno dei capisaldi della storia economica mondiale da centocinquanta anni almeno. Uno dei sotto-ambiti di tale ampio settore di studi ha raccolto un considerevole interesse scientifico nella seconda metà del Novecento: il ruolo svolto dai costi di trasporto nella localizzazione delle attività produttive e, di conseguenza, nella riorganizzazione spaziale della popolazione nel corso dell'industrializzazione. Varie ipotesi continuano a succedersi a riguardo, anche contrastanti rispetto all'impostazione tradizionale, che sostengono come la penetrazione delle infrastrutture nel territorio (ad esempio negli Stati americani dell'Ovest) abbia seguito la concentrazione urbana piuttosto che favorirla o addirittura determinarla.

Al centro dell'analisi del Capitolo vi è la costruzione del sistema ferroviario del Paese nell'arco di tempo che va dal 1839 (ferrovia Napoli-Portici) al 1905: termine *ad quem* individuato non solo perché coincide con la nazionalizzazione delle ferrovie italiane ma anche perché all'altezza degli inizi del Novecento di fatto la rete ferroviaria nazionale era pressoché quella attuale, salvo il completamento di alcune linee locali e, naturalmente, con esclusione degli aggiornamenti tecnologici del XX e XXI secolo. Questa costruzione non ebbe un andamento lineare, bensì due principali fasi di spinta: la prima fino al 1871, che fu la più consistente in termini di chilometraggio anche perché affrontò i contesti territoriali e tecnici meno complessi; la seconda negli anni '80 del secolo, che contribuì in maniera decisiva all'impianto del sistema ferroviario nazionale.

Anche per quanto riguarda il ruolo delle ferrovie nello sviluppo economico italiano l'impostazione tradizionale positiva e i nuovi approcci che tendono a contestualizzare se non a limitare tale ruolo continuano a confrontarsi: in questo senso la pubblicazione nel 2017 da parte di Carlo Ciccarelli e Peter Groote, del primo *geodatabase* storico della rete ferroviaria italiana (fino alla soglia della Prima guerra mondiale) sta consentendo di produrre studi molto più dettagliati e, soprattutto, geograficamente contestualizzati.

La possibilità di accoppiare il *geodatabase* appena citato con quello sulla popolazione dei Comuni dal 1861 in poi costituisce il cuore dell'analisi empirica del saggio. L'Autore presenta dettagliatamente ma in maniera molto chiara, anche per i non addetti ai lavori, le caratteristiche del *database* e le criticità che le stime econometriche su questi dati possono incontrare. In particolare, si sofferma sul problema dell'endogeneità, che potrebbe inficiare i risultati delle analisi, se «l'indicatore di accesso alla rete ferroviaria (ossia la variabile oggetto di studio, di cui vogliamo conoscere l'effetto sulla popolazione) fosse correlato con altri fattori che influiscono sulla popolazione comunale, fattori che, però, non siamo in grado di osservare». Egli chiarisce che questo problema può essere superato attraverso l'uso di variabili strumentali – e richiama e illustra le «tre strategie di variabili strumentali sviluppate dalla letteratura storico-economica: il luogo superfluo (*inconsequential place*), la linea progettata (*planned route*) e il percorso storico (*historical*

*route*)». Nel lavoro, pur puntando sulla strategia del percorso storico («dato un adeguato vettore di controlli, le reti di trasporto antiche non sono condizionate dallo sviluppo demografico ed economico successivo» e sono quindi esogene), per dare robustezza all'analisi considera anche il metodo della linea progettata. Nel Capitolo si descrivono diversi modelli e le relative stime, che mettono in luce la padronanza dell'Autore delle tecniche econometriche più avanzate.

I risultati dei test econometrici (p. 224) supportano l'ipotesi che nella prima fase di espansione della rete, ossia quella subito dopo l'Unità d'Italia (fino al 1871), le ferrovie «avessero un effetto diretto più netto e consistente di quelle costruite dopo il 1871». Dalle stime del modello con le variabili strumentali (*two stage least square*) emerge infatti che la ferrovia sembra «connettere i Comuni indipendentemente dal loro potenziale di crescita, permettendo di identificare e quantificare statisticamente l'effetto della disponibilità di accesso alla ferrovia sulla crescita della popolazione locale» solo fino al 1871. Dalle stime risulta infatti che la popolazione dei Comuni che ottennero l'accesso alla ferrovia nel periodo 1839-1871 crebbe in media di 7 punti percentuali in più rispetto a quella dei Comuni che non furono collegati alla rete (p. 222). Per il periodo successivo, invece, un effetto diretto autonomo della ferrovia sulla crescita della popolazione locale non sembra individuabile statisticamente.

Il modello a variabili latenti, utilizzato per tenere conto della natura binaria del regressore endogeno (connesso entro il 1871 e connesso tra il 1872 e il 1901), conferma le stime, aumentandone il valore: «ottenere l'accesso alla ferrovia prima del 1871 è associato a un vantaggio di crescita della densità della popolazione in media di 10 punti percentuali» (p. 224). L'accesso nella fase successiva porta a risultati modesti in termini dimensionali e non significativamente diversi da zero dal punto di vista statistico. Lo scritto però va oltre. Spiega al lettore in che modo la presenza delle infrastrutture ferroviarie ha un impatto sul tasso di crescita comunale, prendendo spunto dalla letteratura. Testa, infatti, sia l'ipotesi che la crescita sia dovuta all'attrazione di ferrovieri e altri addetti per la nascita di mestieri che non erano necessariamente svolti da abitanti locali – «canale più immediato ma anche meno significativo» – sia che sia dovuta all'attrazione di popolazione dai Comuni in prossimità (fenomeno denominato “effetto riorganizzazione”) o attraverso le economie di agglomerazione attivate dalla presenza della ferrovia. Se le differenze tra l'ipotesi di breve periodo e quelle di lungo periodo avrebbero potuto essere chiarite meglio, la quantificazione econometrica non lascia dubbio su quale effetto prevale. La ferrovia ha un impatto significativo entro un raggio di circa 20 km: i Comuni localizzati al suo interno hanno un tasso di crescita della popolazione superiore compreso tra 1,5% e 2% rispetto a quelli localizzati a una distanza oltre i 50 km. I risultati dell'analisi sembrano anche dimostrare che «l'effetto di riorganizzazione spaziale non è rilevante» (p. 228). Ulteriori analisi, applicando modelli spaziali, potrebbero chiarire meglio la distribuzione di tale rilevanza, utilizzando un continuo di distanze.

L'Autore compie un passo ulteriore e testa l'effetto diretto della rete rotabile sulla *rank size distribution* dei territori connessi nel lungo periodo. Ne emerge un risultato molto positivo e significativo. Il lavoro conferma, dunque, i risultati della letteratura attraverso analisi quantitative robuste. La stima effettuata con le variabili strumentali consente di dimostrare che i Comuni che ottennero l'accesso alla ferrovia prima del 1871 salirono di rango con un guadagno addirittura di oltre 300 posizioni in quarant'anni e che il tasso dell'effetto della disponibilità di accesso alla ferrovia sul rango dei Comuni è stato crescente nel tempo. L'effetto, sebbene ridotto in termini dimensionali, permane anche controllando per la dimensione dei Comuni consentendo all'Autore di ottenere un risultato innovativo: «stime simili circa l'impatto [...] avevano infatti trovato incrementi dell'ordine delle decine di posizioni; le nostre stime dimostrano, invece, come tale effetto [della

ferrovia sul rango del Comune] possa essere maggiore, nell'ordine delle centinaia di posizioni, per i centri di minori dimensioni, ad esempio i Comuni rurali» (p. 230).

L'ultimo contributo dell'Autore si sofferma sull'effetto che l'accesso alla ferrovia dei piccoli Comuni genera in termini di modificazioni sostanziali nella distribuzione spaziale della popolazione. I risultati, che ottiene attraverso l'uso di tecniche di analisi controfattuali – in particolare stimando il coefficiente di Zipf sui due campioni, quello reale e quello, appunto, controfattuale, – seppur basati su assunzioni molto forti, come lo stesso Autore sottolinea, sembrano dimostrare che, a livello di macro-aree (Centro-Nord, Mezzogiorno, Isole escluse), la crescita relativa dei piccoli Comuni raggiunti dalla ferrovia abbia agito nel senso di ridurre la concentrazione della popolazione. Questo risultato non è scontato. Per comprendere appieno se si tratta “solo” di un effetto collaterale o se invece sia un carattere tipico – seppur controintuitivo –, di questa tecnologia di trasporto, l'Autore rinvia, a futuri approfondimenti.

*(Angela Stefania Bergantino)*

Angela Stefania Bergantino, Ordinario di Economia Applicata, Università degli Studi di Bari “Aldo Moro”,  
Dipartimento di Economia Management e Diritto dell’Impresa, [angelastefania.bergantino@uniba.it](mailto:angelastefania.bergantino@uniba.it)