

STORIA ECONOMICA

A N N O X X I V (2 0 2 1) - n. 1-2



Edizioni Scientifiche Italiane

Direttore responsabile: LUIGI DE MATTEO

Comitato di Direzione: ANDREA CAFARELLI, GIOVANNI CECCARELLI, DANIELA CICCOLELLA, ALIDA CLEMENTE, FRANCESCO DANDOLO, LUIGI DE MATTEO, GIOVANNI FARESE, ANDREA GIUNTINI, ALBERTO GUENZI, AMEDEO LEPORE, STEFANO MAGAGNOLI, GIUSEPPE MORICOLA, ANGELA ORLANDI, PAOLO PECORARI, GIAN LUCA PODESTÀ, MARIO RIZZO, GAETANO SABATINI

La Rivista, fondata da Luigi De Rosa nel 1998, si propone di favorire la diffusione e la crescita della Storia economica e di valorizzarne, rendendolo più visibile, l'apporto al più generale campo degli studi storici ed economici. Di qui, pur nella varietà di approcci e di orientamenti culturali di chi l'ha costituita e vi contribuisce, la sua aspirazione a collocarsi nel solco della più solida tradizione storiografica della disciplina senza rinunciare ad allargarne gli orizzonti metodologici e tematici.

Comitato scientifico: Frediano Bof (Università di Udine), Giorgio Borelli (Università di Verona), Aldo Carera (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano), Francesco D'Esposito (Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara), Marco Doria (Università di Genova), Giulio Fenicia (Università di Bari Aldo Moro), Luciana Frangioni (Università di Campobasso), Paolo Frascani (Università di Napoli "L'Orientale"), Maurizio Gangemi (Università di Bari Aldo Moro), Germano Maifreda (Università di Milano), Daniela Manetti (Università di Pisa), Paola Massa (Università di Genova), Giampiero Nigro (Università di Firenze), Nicola Ostuni (Università Magna Græcia di Catanzaro), Paola Pierucci (Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara), Giovanni Vigo (Università di Pavia), Giovanni Zalin (Università di Verona)

Storia economica effettua il referaggio anonimo e indipendente.

Direttore responsabile: Luigi De Matteo, e-mail: ldematteo@alice.it.

Direzione: e-mail: direzione@storiaeconomica.it.

Redazione: Storia economica c/o Daniela Ciccolella, CNR-ISMed, Via Cardinale G. Sanfelice 8, 80134 Napoli.

Gli articoli, le ricerche, le rassegne, le recensioni, e tutti gli altri scritti, se firmati, esprimono esclusivamente l'opinione degli autori.

Amministrazione: Edizioni Scientifiche Italiane, via Chiatamone 7, 80121 Napoli – tel. 081/7645443 pbx e fax 081/7646477 – Internet: www.edizioniesi.it; e-mail: periodici@edizioniesi.it

Registrazione presso il Tribunale di Napoli al n. 4970 del 23 giugno 1998.

Responsabile: Luigi De Matteo.

Copyright by Edizioni Scientifiche Italiane – Napoli.

Periodico esonerato da B.A.M. art. 4, 1° comma, n. 6, d.P.R. 627 del 6 ottobre 1978

SOMMARIO

ANNO XXIV (2021) - n. 1-2

ISTANTANEE DALLA STORIA ECONOMICA. TEMI DI STORIA E STORIOGRAFIA a cura di Luigi De Matteo

<i>Premessa</i> di Luigi De Matteo	»	7
MARIA PAOLA ZANOBONI, <i>Cuffie, veli e gorgiere in un inventario milanese d'inizio Cinquecento</i>	»	13
ANGELA ORLANDI, <i>La gestione di un portafoglio titoli nella contabilità cinquecentesca</i>	»	45
ALDO MONTAUDO, <i>Vendita su documenti e costi di transazione nel commercio internazionale dell'olio del Mezzogiorno (1651-1681)</i>	»	73
GIOVANNI CECCARELLI, <i>Oltre la storia delle assicurazioni: rischio e incertezza in età preindustriale</i>	»	107
GERARDO CRINGOLI, <i>Questione agraria e controrivoluzione in Francia. Il caso della Vandea</i>	»	125
STEFANIA ECCHIA, MAGDALENA MODRZEJEWSKA, <i>Josiah Warren's anarchist path between individualism and equitable commerce</i>	»	147
ROBERTO ROSSI, <i>Tra rendita e profitto: produzione e commercio dello zolfo in Sicilia nell'Ottocento</i>	»	177
GIAMPIERO NIGRO, <i>Le premesse della formazione di un distretto industriale. Prato nell'Ottocento</i>	»	203
ANDREA GIUNTINI, <i>Le Esposizioni Universali e l'economia nell'epoca della prima globalizzazione. Un panorama della storiografia italiana</i>	»	219

MARIA CARMELA SCHISANI, <i>Banche dati e nuove metodologie nella Storia economica. Il database IFESMez e l'analisi delle reti sociali per lo studio del sistema socio-economico del Mezzogiorno (1800-1913)</i>	» 239
GIULIO FENICIA, <i>Consumo di alcolici ed etilismo nell'Italia monarchica</i>	» 263
MANUEL VAQUERO PIÑEIRO, <i>Processi di globalizzazione e tendenze protezionistiche. L'industria dell'olio di semi in Italia dall'Unità alla seconda guerra mondiale</i>	» 309
MARCO DORIA, <i>Intrecci tra storia globale e storia marittima. Il porto di Genova in età contemporanea</i>	» 339
ANDREA LEONARDI, <i>La politica turistica italiana nel secondo dopoguerra: il riavvio dei flussi internazionali e il ruolo dell'ERP</i>	» 367
GIUSEPPE MORICOLA, <i>Vulnerabile e resiliente: il piccolo commercio in Italia (1920-1980)</i>	» 391
STEFANO PALERMO, <i>Il Mezzogiorno nella stagnazione italiana dell'ultimo ventennio. Appunti per una lettura diacronica e di lungo periodo</i>	» 413
SIMONE SELVA, <i>Cinquant'anni dopo: il sistema monetario di Bretton Woods in prospettiva storica</i>	» 441
LUCIANO MAFFI, <i>La breve, ma promettente storia dell'agroecologia</i>	» 463
GIUSEPPE CONTI, <i>Il mito delle origini di una moneta senza credito e senza istituzioni. Note per una genealogia alternativa</i>	» 485

OLTRE LA STORIA DELLE ASSICURAZIONI: RISCHIO E INCERTEZZA IN ETÀ PREINDUSTRIALE

Il saggio discute tre ambiti di storia del rischio verso cui, chi scrive, ha orientato i suoi studi recenti. Il primo sfrutta il potenziale delle *digital humanities* e riguarda la costruzione di un esteso database on-line di premi assicurativi. Il secondo affronta la natura composita e plurale che la gestione dei rischi marittimi ha avuto in età preindustriale, dando nuova centralità a forme diverse dall'assicurazione. Il terzo adotta una prospettiva di storia globale per riconsiderare il modo con cui i rischi marittimi erano affrontati nelle economie del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente.

Rischio, *digital humanities*, global history, assicurazione a premio, economie marittime

The essay discusses three lines of research concerning the history of risk that the author has recently developed. The first exploits the potential digital humanities provide and is related to the building of a large on-line database of insurance premiums. The second explores the multiple and composite world of maritime risk management in pre-modern economies, providing a new light on tools that were alternative to insurance. The third uses a global history approach to reassess the way in which maritime risks have been tackled in the Mediterranean and East-Asian economies.

Risk, digital humanities, global history, premium insurance, maritime economies

Premessa

Rispetto all'estate del 2017, quando mi venne chiesto di fare il punto su «percorsi e acquisizioni della ricerca» in materia, gli studi sulla storia del rischio e della sua gestione non sembrano avere subito un rallentamento. Le importanti monografie, alla cui imminente pubblicazione facevo riferimento¹, hanno visto la luce riscontrando in

¹ G. CECCARELLI, *Rischio e assicurazioni tra medioevo ed età moderna*, in *Il*

certi casi un notevole successo editoriale². Le ricerche cui accennavo, alcune delle quali muovevano all'epoca i loro primi passi, hanno avuto modo di articolarsi con incontri e pubblicazioni³. L'ambito di studi si è venuto strutturando a livello internazionale, tanto che ricercatrici e ricercatori di tutto il mondo si ritrovano ormai con cadenza biennale in conferenze *multipanel* dedicate alla storia del rischio e delle assicurazioni. Alla prima, *Risk and the Insurance Business in History*, organizzata a Siviglia nell'estate del 2019, ne seguirà una seconda, *History of Insurance in a Global Perspective*, slittata al luglio del 2022 a causa della pandemia⁴.

E il flusso di pubblicazioni sul tema non sembra arrestarsi⁵. Esempi recentissimi sono l'importante monografia di Hilario Casado Alonso sul mercato assicurativo di Burgos, che ha visto la luce verso il finire del 2021, cui va aggiunta quella di Adrian Leonard sulla piazza di Londra, attualmente in corso di stampa⁶. Il rischio continua poi a

punto nave. Percorsi e acquisizioni della ricerca storico-economica in Italia, numero tematico di «Storia economica», XX (2017), 2, pp. 411-423.

² Esemplare il caso di F. TRIVELLATO, *The Promise and Peril of Credit: What a Forgotten Legend about Jews and Finance Tells us About the Making of Europe's Commercial Society*, Princeton University Press, Princeton (NJ) 2019. Negli USA il volume ha ricevuto due importanti riconoscimenti accademici: il premio *Jacques Barzun in Cultural History*, conferito dall'*American Philosophical Society*, e il *Jordan Schnitzer Book Award in Medieval and Early Modern Jewish History and Culture*, assegnato dall'*Association for Jewish Studies*. La traduzione in italiano del volume è da poco uscita con un titolo da cui, tuttavia è stato omesso il termine rischio: F. TRIVELLATO, *Ebrei e capitalismo. Storia di una leggenda dimenticata*, Laterza, Roma 2021.

³ Mi riferisco ad esempio al convegno *Condividere il rischio: le avarie marittime dal VI al XXI secolo*, tenutosi a Genova nel maggio del 2019 nell'ambito del progetto ERC *Average-Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization (Sixteenth-Eighteenth Centuries)* e alla relativa pubblicazione in corso di stampa *Sharing Risk: General Average and European Maritime Business (VI-XVIII Centuries)*, a cura di M. Fusaro, A. Addobbati e L. Piccinno, Palgrave-Mc Millan, Basingstoke 2022.

⁴ Programma e informazioni al seguente indirizzo web: riskandtheinsurancebusiness.com. Una selezione di saggi è leggibile in due diversi volumi: *Risk and the Insurance Business in History*, a cura di J. Pons e R. Pearson, Fundación MAPFRE, Madrid 2020, e *Maritime Risk Management: Marine Insurance, General Average, Sea Loan*, a cura di P. Hellwege e G. Rossi, Duncker & Humblot, Berlin 2021.

⁵ Programma e informazioni al seguente indirizzo web: history-of-insurance.dg.unibas.ch/en/.

⁶ H. CASADO ALONSO, *El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI*, Ediciones Universidad de Valladolid, Valladolid 2021; A.B. LEONARD, *London Marine Insurance 1438-1824: Risk, Trade and the Early Modern State*, Boydell & Brewer, Woodbridge (in stampa).

essere proposto ai giovani studiosi di storia economica tra i percorsi di ricerca 'di momento'. Lo mostra il tema prescelto quest'anno dall'*École d'été d'histoire économique* di Susa, organizzata da una rete di atenei francesi, e che è giunta ormai alla sua decima edizione: *Économie des risques aux époques médiévale et moderne. Nature, gestion et conséquences de l'aléa*⁷.

Grazie a questo contesto di studi ancora molto dinamico gli spazi d'indagine per chi, come chi scrive, ha messo da tempo la storia del rischio tra le sue principali linee di ricerca, invece di restringersi si sono potuti allargare ulteriormente. Soprattutto, è stato possibile sviluppare un lavoro di natura collaborativa che, facendo leva sulle molteplici occasioni d'incontro e collaborazione, ha favorito lo sviluppo di reti di lavoro.

I filoni verso cui ho voluto orientare il mio percorso d'indagine – e di cui darò conto più in dettaglio nelle pagine che seguono – sono essenzialmente tre. Il primo, che vuole soprattutto confrontarsi con l'enorme potenziale che l'intelligenza artificiale offre ormai agli studi umanistici, è rivolto alla costruzione di un esteso database di premi assicurativi liberamente consultabile on-line. Il secondo si pone invece l'obiettivo di considerare la natura composita e plurale che la gestione del rischio (marittimo innanzitutto) ha storicamente avuto, dando spazio a forme 'altre' rispetto all'assicurazione a premio. Il terzo ed ultimo si prefigge, in una prospettiva di storia globale, di riconsiderare le modalità con cui i rischi marittimi erano affrontati nelle economie del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente.

1. Storia delle assicurazioni e digital humanities

Le discipline umanistiche stanno attraversando una fase di grande trasformazione nella quale, come già accaduto per le scienze dure, intelligenza artificiale e applicazioni informatiche acquisiranno un ruolo centrale. Il primo terreno sul quale chi scrive ha avuto l'opportunità di valutare il potenziale insito nelle ricerche di storia del rischio riguarda un settore di studi fortemente innovativo e in piena espansione, quello delle *digital humanities*. Nei primi mesi del 2019, la *Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek* (Agenzia per la Ricerca Scientifica dei Paesi Bassi) ha concesso un cospicuo

⁷ V. terrae.univ-tlse2.fr/accueil-terrae/operations/ecoles-dete-dhistoire-economique.

finanziamento al progetto *Risky business: pricing, governance, and integration in European insurance markets, c. 1400-c. 1870*⁸. La ricerca è promossa da una docente della Vrije Universiteit di Amsterdam, Sabine Go, che ha all'attivo un'importante monografia e vari saggi sui mercati assicurativi dei Paesi Bassi⁹. L'idea è di raccogliere un network internazionale di specialisti, dalla cui collaborazione scaturiscano significativi passi in avanti nell'analisi storica dell'assicurazione marittima, dei suoi mercati e delle sue istituzioni di governo. Il fattore innovativo è appunto dato dal potenziale dalle *digital humanities* e si sostanzia in una banca dati che raccolga prezzi e altre informazioni relative ai contratti assicurativi dal XIV secolo (quando tale strumento venne inventato) fino alla fine del XIX secolo.

Il database è stato individuato come lo strumento ideale per superare quello che appare un limite connaturato agli studi in materia: concentrarsi su una singola e specifica realtà geografica per sviscerarne al meglio organizzazione e tecniche di mercato. La banca dati ha invece l'ambizione di proporre sia una scansione temporale lunga, sia un sostanziale allargamento spaziale dell'ambito d'indagine, con fonti in grado di rappresentare molti dei centri assicurativi dell'Europa preindustriale, siano essi grandi o piccoli. In questo senso potrebbe consentire agli specialisti di compiere un salto di qualità, stimolando studi di natura comparativa e reti di ricerca internazionali. Un approccio transnazionale e di lunga durata è infatti essenziale per comprendere l'evoluzione dei rischi legati al trasporto marittimo, l'efficacia dell'assicurazione nel fronteggiarli, la performance dei mercati e delle istituzioni che li regolano.

L'utilizzo di una base dati quantitativamente solida che spazia in modo ampio in termini cronologici e temporali è strumento basilare per studiare innanzitutto la correlazione tra costi assicurativi, livello effettivo di rischio (come la presenza corsara su specifiche rotte marittime) e innovazioni istituzionali sui mercati (ad esempio la risoluzione dei contenziosi assicurativi). In questo modo sarà possibile

⁸ Per maggiori dettagli si rinvia al sito web del progetto: riskybusinessdb.nl/.

⁹ S. GO, *Marine Insurance in the Netherlands 1600-1870: A Comparative Institutional Approach*, Aksant, Amsterdam 2009; EAD., *Mutual Marine Insurance in the Province of Groningen, c. 1605-1770: A Case of Financial Innovation*, «International Journal of Maritime History», 17 (2005), pp. 123-150; EAD., *Amsterdam 1585-1790: Emergence, Dominance, and Decline*, in *Marine Insurance: Origins and Institutions, 1300-1850*, a cura di A.B. Leonard, Palgrave MacMillan, Basingstoke 2015, pp. 106-129; EAD., *Shared burdens: The General Average adjustment of the Jan Maria*, «International Journal of Maritime History», 33 (2021), pp. 322-343.

comprendere meglio le dinamiche che hanno portato, nel corso del tempo, al successo di alcune piazze assicurative e alla crisi di altre. Il database è però anche uno strumento ideale per indagare su aspetti più specifici, quali l'influenza sui tassi assicurativi di eventi geopolitici (come i conflitti marittimi) o delle crisi economiche e finanziarie. Più in generale può permettere lo studio delle variabili del rischio e di come, anche in un'ottica di lungo periodo, queste si riflettano sul costo dei premi assicurativi. Altro spazio d'indagine che può essere meglio chiarito è quello dei costi di transazione e del rapporto tra costo del denaro e andamento dei premi, anche in chiave cronologica. Ad esempio dovrebbe essere possibile verificare se, a lungo termine, si assiste o meno a un 'livellamento' dei costi di transazione. Un ulteriore ambito cui il progetto potrebbe dare un contributo riguarda il rapporto intercorrente tra piazze assicurative di dimensioni e ruoli differenti. La base dati potrebbe consentire di rilevare meccanismi di convergenza nei prezzi tra mercati maggiori e mercati "regionali" minori. Potrebbe però anche rivelare traiettorie di divergenza tra piazze principali e piazze "satelliti", che potrebbero essere la spia di assetti istituzionali e organizzativi disomogenei, sconfessando l'idea di una progressiva standardizzazione del settore.

Londra, Firenze, Amsterdam, Rotterdam, Dubrovnik, Pisa, Anversa, Genova, Barcellona, Venezia, sono solo alcune delle località che la base dati intende coprire. Le informazioni finora raccolte hanno origine composita. Una parte è ovviamente il frutto di un lavoro d'archivio che i fondi di ricerca ottenuti hanno permesso di organizzare. In questo senso va segnalato un secondo finanziamento, mirato alle fonti olandesi concesso nel 2021 da una fondazione che promuove ricerche sull'economia marittima dei Paesi Bassi, il *Samenwerkende Maritieme Fondsen*¹⁰. Non meno importanti sono però le informazioni raccolte in modo indiretto. Si tratta, da un lato, di dati già disponibili in formato digitale, quali ad esempio i database personali dei ricercatori associati al progetto e, dall'altro, di un paziente lavoro di recupero sulla documentazione pubblicata in saggi e monografie. Nel primo caso, il progetto si pone l'obiettivo di rendere fruibili informazioni che sono spesso inaccessibili e talvolta finiscono addirittura con l'andare perse, in quanto memorizzate su supporti obsoleti. Nel secondo, la messa in rete di dati che di per sé possono apparire disorganici o geograficamente e cronologicamente circoscritti, ne in-

¹⁰ Samenwerkendemaritiemefondsen.nl.

crementa il potenziale scientifico, facendoli diventare un tassello utile ad analisi di natura comparativa e di lungo periodo.

Quest'ultimo aspetto è un altro degli elementi-chiave del progetto. La base dati nasce infatti come strumento di ricerca rivolto a tutta la comunità scientifica internazionale. Ciò vale tanto per la fase di raccolta della documentazione, quanto per quella successiva di fruizione della stessa. Accanto alla Principal Investigator si è infatti sviluppato un network di collaboratori, che sono stati direttamente coinvolti nella costruzione e design del database: Adrian Leonard, Guido Rossi e chi scrive. A questi si aggiungono poi ricercatrici e ricercatori che contribuiscono a vario titolo: specialisti del settore che hanno voluto condividere le loro conoscenze e la loro documentazione¹¹; storiche e storici di fama internazionale che vigilano sulla validità scientifica del progetto¹²; giovani ricercatrici e ricercatori che hanno l'occasione di maturare esperienze di lavoro collaborativo¹³. L'auspicio è che, quando a settembre 2022 la base dati sarà aperta al pubblico, accanto ai suoi semplici fruitori si affianchino nuovi collaboratori che integrino il nucleo iniziale.

Tornando al tema delle *digital humanities*, il progetto è stata l'occasione per confrontarsi con una serie di snodi chiave che nascono dall'incontro tra ricerca storica e intelligenza artificiale. In questo senso, è emersa l'importanza di trovare uno standard universale per la registrazione di questo genere di informazioni. Non è infatti sufficiente progettare un database secondo un modello di natura relazionale (RDBMS), che sia in grado di inserire nuove serie archivistiche, di incorporare dati già disponibili, anche avvalendosi di sistemi OCR per la trascrizione automatica di documenti a stampa. È essenziale pensarlo prevedendone fin dall'inizio la 'scalabilità', ovvero aprirlo a contributi esterni al progetto che potranno e dovranno essere incorporati anche a molta distanza di tempo dalla realizzazione del database. Vanno in questa direzione anche l'idea di perseguire strategie bottom-up rivolte a studenti e appassionati di storia, per coinvolgerli nel processo di trascrizione di informazioni presenti su pubblicazioni a stampa. Il punto di riferimento è l'iniziativa promossa dall'Archivio municipale di Amsterdam che, con il progetto *VeleHanden*, sviluppa piattaforme

¹¹ Tra questi ricordo Andrea Addobbati, Markus Denzel, Dave De ruysscher, Christopher Kingston e Luisa Piccinno.

¹² L'*Advisory Board* è composto da: Martin Daunton, Maria Fusaro, François Gipouloux, Earle Havens, Francesca Trivellato e Jan Luiten van Zanden.

¹³ Ad esempio, Mallory Hope, Antonio Iodice, Jacopo Pessina e Lewis Wade.

di *crowdsourcing* per informatizzare a basso costo i propri materiali¹⁴. Sempre nell'ottica di aumentare la permeabilità del database sul lungo termine, non va dimenticata la necessità d'incorporare nel progetto quelle tecniche di *coding* e *digital recognition* (Transkribus), attualmente ancora in fase di sviluppo, che trasformano i documenti del passato in dati digitali codificati. L'aumento esponenziale della massa di informazioni a disposizione per la ricerca, che queste tecniche promettono di offrire, dev'essere l'occasione per avviare una riflessione sul rapporto tra big data e storia. Una riflessione che contempi uno scenario in cui l'intelligenza artificiale diventi capace di elaborare i dati del passato, prescindendo dall'eterogeneità e incompletezza che li caratterizzano. Si tratta di ambiti su cui il progetto *Risky Business* vanta collaborazioni già avviate quali quelle con il *Common Lab Research Infrastructure for the Arts and Humanities* (CLARIAH) e lo *Huygens Institute ING*¹⁵.

Un convegno internazionale tenutosi a Parma nel febbraio 2020 è stata l'occasione per presentare una versione pilota del database, che ne ha dimostrato la piena funzionalità tecnico-operativa, sebbene si avvallesse all'epoca di pochi database 'privati' messi a disposizione dai ricercatori che collaborano al progetto. Nel luglio del 2022, nell'ambito della già menzionata conferenza di Basilea sulla storia delle assicurazioni, il panel *Risky Business: Building an Integrated Insurance Pricing Database* presenterà uno stato dell'arte decisamente più avanzato¹⁶. Si tratta del preludio alla messa a disposizione del pubblico della base dati, che è prevista per il settembre del 2022.

¹⁴ N. VAN ZEELAND, S.T. GRONEMANN, *Participatory Archives: Theory and Practice*, a cura di E. Benoit III e A. Eveleigh, Facet, London 2021, pp. 103-114; per un interessante esempio applicativo, si veda C.W. VAN GALEN, *Creating an audience: Experiences from the Surinamese slave registers crowdsourcing project*, «Historical Methods: A Journal of Quantitative and Interdisciplinary History», 52 (2019), pp. 178-194; per maggiori informazioni si rinvia al sito web del progetto: velehanden.nl.

¹⁵ I contatti risalgono al marzo 2019, con la partecipazione di Lodewijk Petram e Jelle van Lottum dell'*Huygens Institute ING* al workshop di Amsterdam *Risky Business: Pricing, governance, and integration in European insurance markets, c. 1400-c. 1870*. Per dettagli sul progetto CLARIAH: pure.knaw.nl/portal/en/projects/common-lab-research-infrastructure-for-the-arts-and-humanities-cl.

¹⁶ L'abstract del panel è leggibile al seguente indirizzo web: history-of-insurance.dg.unibas.ch/en/preliminary-conference-programm/risky-business-building-an-integrated-insurance-pricing-database/.

2. Una gestione plurale dei rischi marittimi

La seconda linea di ricerca prende spunto dalle esperienze maturate nell'ambito di un progetto ERC-Consolidator che studia la gestione del rischio in età moderna, la cui Principal Investigator è Maria Fusaro dell'Università di Exeter: *Average-Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization (Sixteenth-Eighteenth Centuries)*¹⁷. Focalizzata su uno strumento giuridico poco noto, quale l'avaria marittima, l'indagine sta spingendo a riconsiderare in termini più 'larghi' l'insieme dei meccanismi utilizzati per mitigare i pericoli della navigazione¹⁸. Una parte degli studiosi coinvolti in questo progetto ERC ha messo in piedi una rete italiana di specialisti che, partendo dal caso dell'avaria, ragionasse su un percorso di ricerca che mettesse al centro proprio la varietà di opzioni a disposizione di chi operava nell'economia marittima di antico regime. Ne è nata una proposta di PRIN 2020, intitolata *Nell'incertezza. Gestire i rischi nell'economia marittima del Mediterraneo (Italia, secoli XVI-XIX)*, la quale, pur essendo stata inclusa tra i progetti finanziabili, non ha ottenuto la sovvenzione ministeriale¹⁹. Ciononostante la rete ha proseguito a lavorare, sia all'interno del progetto ERC, sia proponendo autonomamente nuove iniziative scientifiche (si veda il paragrafo 3).

Lo spunto di riflessione è nato dalla constatazione che il rischio marittimo era gestito avvalendosi di strumenti molteplici, tra cui prestito marittimo, assicurazione, avaria generale, cambio marittimo, contratti di associazione in affari e forme di mutuo soccorso. Si potevano poi anche usare altre strategie, come affidarsi a trasporti armati, frazionare il carico tra più imbarcazioni, viaggiare sotto costa, affidarsi al fuoco di una torre di segnalazione luci. Anche la scelta di dare il nome di una santa alla propria nave o di donare un ex-voto a un santuario è rivelatrice di una dimensione molteplice del rischio e della sua gestione. La resilienza che alcuni di questi strumenti e approcci hanno dimostrato nel corso del tempo – si pensi al prestito marittimo

¹⁷ Per dettagli sul progetto e sul team di ricerca: humanities-research.exeter.ac.uk/avetransrisk/.

¹⁸ Fa il punto della situazione un importante saggio di M. FUSARO, *The Burden of Risk: Early Modern Maritime Enterprise and Varieties of Capitalism*, «Business History Review», (94) 2020, pp. 179-200.

¹⁹ Il progetto, presentato nell'ambito del PRIN 2020, aveva in chi scrive il Principal Investigator. La rete coinvolgeva oltre trenta ricercatori con quattro coordinatori locali: Andrea Addobbati, Rita Foti, Luisa Piccinno e Maria Carmela Schisani.

o all'avaria generale – devono poi fare riflettere sulla necessità di un loro studio più approfondito di quanto finora fatto.

Peraltro, queste diverse opzioni non affrontavano i rischi del mare allo stesso modo e forse non si riferivano nemmeno a un singolo modo di concepirli e dunque di gestirli. Ci si deve quindi avvalere di una tassonomia che permetta all'indagine storica di orientarsi in questa molteplicità di tecniche e strategie. In questa prospettiva le scienze sociali, a cominciare da teorie della scelta e del *risk management*, offrono spunti di approfondimento. Intorno al 1970, Isaac Ehrlich e Gary Becker agirono da pionieri in questo campo proponendo una classificazione tripartita delle risposte al rischio. Si può così distinguere tra strumenti di prevenzione (*self-protection*) e strumenti che mirano a minimizzare un danno nel caso questo si verifichi; tra questi, quelli che semplicemente accantonando risorse in vista di questa eventualità (*self-insurance*), oppure quelli che per farlo ricorrono al mercato (*market insurance*)²⁰. I teorici del *risk management* ci hanno poi spiegato che, con riferimento al mercato, altre tassonomie sono possibili, per distribuire rischio (*risk-diversification*), dividerlo con altri attori (*risk-sharing*), o trasferirlo del tutto su soggetti terzi (*risk-shifting*)²¹.

Qualche esempio riferito all'economia che precede il XIX secolo, permette di cogliere l'utilità euristica di queste tassonomie. Rientrano chiaramente in ciò che Ehrlich e Becker indicano come *self-protection* tanto la navigazione in convoglio, quanto il ricorso a navi con armi da fuoco. Per esempio, ancora nel corso del XVIII secolo, i pescatori di corallo dei centri costieri campani, fronteggiavano le minacce della pirateria barbaresca ricorrendo alla protezione di imbarcazioni armate assoldate a questo scopo²². Si tratta di un modo radicalmente diverso di gestire il rischio marittimo rispetto all'avaria o al prestito marittimo. Questi ultimi a nulla servono per ridurre la possibilità che si verifichi un danno, mentre sono estremamente efficaci per minimizzarne le conseguenze economiche.

²⁰ I. EHRlich, G.S. BECKER, *Market Insurance, Self-Insurance, and Self-Protection*, «The Journal of Political Economy», 80 (1972), pp. 623-648.

²¹ N.A. DOHERTY, *Some Fundamental Theorems of Risk Management*, «The Journal of Risk and Insurance», 42 (1975), pp. 447-460; R. HOLZMANN, S. JØRGENSEN, *Social Risk Management: A New Conceptual Framework for Social Protection, and Beyond*, «International Tax and Public Finance», 8 (2001), pp. 529-556.

²² V. FERRANDINO, *Il Monte Pio dei marinai di Torre del Greco. Tre secoli di attività al servizio dei corallari (secc. XVII-XX)*, Franco Angeli, Milano 2008, p. 49.

Il modo in cui lo fanno è però diverso e qui entra in gioco la distinzione tra *risk-spreading* e *risk-shifting*. L'avaria generale, ad esempio, ridistribuiva perdite e spese sostenute dalle imbarcazioni e i loro carichi allocandoli a tutte le parti coinvolte, secondo logiche di responsabilità condivisa. Si trattava essenzialmente di una tecnica che ripartiva rischio, una forma di protezione reciproca progettata per soggetti abitualmente impegnati nei traffici marittimi, inclusi mercanti, armatori e comandanti di navi. Al contrario, nell'assicurazione a premio, il rischio non era condiviso ma trasferito da un soggetto ad un altro soggetto. La copertura era concessa da singoli assicuratori, ciascuno responsabile solo per quota che aveva accettato di sottoscrivere. È proprio la responsabilità limitata che consente a chi cerca protezione di rivolgersi per la prima volta al di fuori di una cerchia ristretta di attori, sostituendo la condivisione del rischio con il suo trasferimento (*risk-shifting*).

Quando però si sovrappongono classificazioni attuali alla realtà economica di antico regime, le distinzioni non sono sempre tanto nette come appaiono agli occhi degli economisti e i confini tra condivisione e trasferimento del rischio sfumano. È il caso del prestito a cambio marittimo, in cui elemento assicurativo e creditizio sono difficilmente scindibili²³. Inoltre, nella quotidiana pratica dei commerci via mare difficilmente si optava per un'opzione secca, ma si tendeva piuttosto a seguire una strategia composita e sfaccettata. Ad esempio, era possibile usare l'assicurazione in combinazione con la protezione armata del carico, sostenendo maggiori costi per il noleggio compensati da una consistente riduzione del premio, che di norma si dimezzava per questo genere di trasporti²⁴.

La costruzione di una tassonomia rappresenta perciò lo strumento analitico appropriato per un approccio più articolato e che voglia tenere presente la natura multidimensionale della gestione del rischio marittimo. Un buon modo di guardare all'insieme di queste pratiche, ai loro rapporti reciproci e interazioni è di pensare ad un ecosistema,

²³ R.S. LOPEZ, I.W. RAYMOND, *Medieval Trade in the Mediterranean World. Illustrative Documents Translated with Introductions and Notes*, Oxford University Press, London 1955, pp. 168-211; G. SPALLACCI, *Il prestito a cambio marittimo ad Ancona nel XV secolo*, «Storia economica», XXI (2018), 1, pp. 251-275.

²⁴ G. CECCARELLI, *The Price for Risk-Taking: Marine Insurance and Probability Calculus in the Late Middle Ages*, «Journ@l électronique d'Histoire des Probabilités et de la Statistique/Electronic Journ@l for History of Probability and Statistics», 3 (2007), pp. 6-7 e 16.

in cui la competizione si accompagna a coesistenza e cooperazione; come una foresta con alberi e cespugli di specie diverse, ognuna adattata alla propria nicchia ecologia. In questa prospettiva possono essere di supporto le ricerche sull'organizzazione d'impresa, ispirate allo studio dei sistemi complessi e alla dimensione non-lineare, multidimensionale e interattiva cui questi modelli si ispirano²⁵. Si tratta di una letteratura che può offrire una tensione dinamica alla tassonomia delle risposte al rischio, delineando ruoli e funzioni che i vari strumenti assumono nell'ecosistema. Si potranno dunque riconoscere strategie dominanti, di nicchia e di servizio che coesistono tra loro in rapporto simbiotico. È una classificazione funzionale a comprendere in chiave dinamica la natura complementare (o all'opposto esclusiva) delle varie opzioni a disposizione degli attori economici. Permette infatti di analizzare come questi strumenti e strategie si assemblano tra loro per gestire il rischio marittimo nei diversi contesti, osservando il formarsi di combinazioni specifiche di singoli ecosistemi o "comunità di rischio", al pari di tratti ricorrenti e tendenze generali su base geografica, cronologica, politico-sociale²⁶.

Ma cosa succede quando si passa da interazioni osservabili isolatamente a livello di singola "comunità di rischio" a interazioni che si sviluppano tra due o più ecosistemi? La letteratura a cui si faceva riferimento appena sopra, sebbene ispirata alla teoria della complessità, si riferisce a sistemi chiusi e sostanzialmente omogenei, nei quali le dinamiche sono di natura endogena. Con questo quadro teorico l'indagine si tradurrebbe in una giustapposizione di comunità di rischio, la cui analisi comparata non consentirebbe di cogliere alcuna interazione tra sistemi. Bisogna dunque assumere una prospettiva capace di mettere in risalto le interazioni tra strumenti e strategie di gestione del rischio che l'incontro tra sistemi produce. Da questo punto di vista il terreno privilegiato è quello degli spazi di contatto tra un sistema e l'altro, siano essi geografici o istituzionali, perché è studiando ciò che succede ai margini che le dinamiche, le sovrapposizioni, i conflitti e le discontinuità si possono osservare meglio. Questi punti di contatto, possono essere immaginati come un ambiente di

²⁵ Si vedano a titolo esemplificativo i saggi raccolti in *Complex Systems and Evolutionary Perspectives on Organisations: The Application of Complexity Theory to Organisations*, a cura di E. Mitleton-Kelly, Pergamon, Amsterdam 2003.

²⁶ M. IANSITI, R. LEVIEN, *The Keystone Advantage: What the New Dynamics of Business Ecosystems Mean for Strategy, Innovation, and Sustainability*, Harvard Business School Press, Cambridge (MA) 2004.

transizione ‘poroso’ che assume una funzione di filtro; quasi fosse la guaina permeabile di una cellula, la quale permette a ciò che è esterno di passare al suo interno, depurandolo²⁷.

Si tratta di un confine dove l’incontro/scontro tra ecosistemi diversi dovrebbe favorire lo scambio di strategie per gestire il rischio e processi di destrutturazione e riassetto di questi stessi strumenti. Seguendo questa prospettiva, il cambiamento diventa un’ipotesi di ricerca concreta anche se ciò non implica necessariamente complessità. L’interazione potrebbe spingere a un minimo comune denominatore che trovi nella semplificazione delle strategie il terreno d’incontro tra approcci discordanti al rischio; una dinamica che trova riscontri in recenti ricerche del filone *law and economics*²⁸.

Per sviluppare questo passaggio è utile il riferimento a chi ha messo in relazione il contesto ecologico con tecnologia e strumenti organizzativi che sorgono dalla relazione con tale contesto. È proprio nelle zone cuscinetto, dove più sistemi si sovrappongono sviluppando una simbiosi, che si sperimenterebbero strumenti in grado di funzionare tra comunità di rischio con conseguente creazione di aree aperte di mercato, relativamente omogenee nelle risposte date ai rischi marittimi²⁹. Per riprendere la metafora biologica, l’oggetto da studiare deve divenire l’ecotono, ambiente di transizione tra due o più ecosistemi, in cui i processi propri di ognuno di questi ultimi coesistono interagendo. È un ambiente ricco e multidimensionale, di solito esemplificato dallo spazio in cui terra e mare entrano in contatto: in biologia, con le aree lagunari, in economia con il porto marittimo. La logica dell’ecotono ha poi l’indubbio vantaggio di costituire una scorciatoia euristica, un’alternativa allo studio sistematico dei singoli ecosistemi per poi coglierne interazioni. Focalizzarsi sulla transizione tra un sistema e l’altro, non solo rappresenta un’alternativa metodologicamente corretta, ma permette di catturare tendenze e processi che altrimenti richiederebbero un enorme sforzo d’indagine comparata³⁰.

²⁷ K. KULL, T. MARAN, *Juri Lotman and Life Sciences*, in *The Companion to Juri Lotman: A Semiotic Theory of Culture*, a cura di M. Tamm e P. Torop, Bloomsbury, London 2021, pp. 461-475; cfr. J.M. LOTMAN, *Testo e contesto: semiotica dell’arte e della cultura*, a cura di S. Salvestroni, Laterza, Roma-Bari 1980.

²⁸ R. HARRIS, *Going the Distance: Eurasian Trade and the Rise of the Business Corporation, 1400-1700*, Princeton University Press, Princeton (NJ) 2020.

²⁹ T. GALLAWAY, *Life on the Edge: A Look at Ports of Trade and Other Ecotones*, «Journal of Economic Issues», 39 (2003), pp. 707-726.

³⁰ G. PRENDERGAST, P. BERTHON, *Insights from Ecology: An Ecotone Perspective of Marketing*, «European Management Journal», 18 (2000), pp. 223-232.

3. Per un approccio globale alla storia del rischio

L'ultimo filone d'indagine è strettamente collegato al precedente, ma nasce soprattutto da un rapporto di collaborazione sviluppato con una rete di studiosi di storia della globalizzazione. Il gruppo *Eurasia-trajeco* – forma contratta di *Europe and Asia, trajectory of economic institutions and business practices* –, lavorando sulle contaminazioni di pratiche e istituzioni economiche tra Asia ed Europa, ha voluto avviare anche una riflessione comparata sui modi di gestire il rischio in diversi contesti geografici³¹. Un approccio centrato sulla definizione di tassonomie ed ecosistemi si è da subito rivelato una chiave di lettura idonea a gettare un ponte tra ambiti di ricerca molto distanti.

Infatti, gli storici dell'Estremo Oriente, nel tentativo di procedere a un'analisi comparativa, si sono essenzialmente rivolti alle griglie interpretative consolidate nell'imponente letteratura sulla storia assicurativa degli anni Sessanta e Settanta del Novecento³². In quest'ottica, l'assicurazione a premio è spesso portata a esempio di una ipotetica 'superiorità' tecnica dell'economia europea. Questo contratto era descritto come lo strumento emerso proprio nel momento in cui gli uomini d'affari europei erano alla ricerca di meccanismi capaci di ridurre i rischi della loro attività. Accanto alla cambiale, alla partita doppia, alla corrispondenza commerciale, l'assicurazione rientrava a pieno titolo nel novero d'innovazioni finanziarie del capitalismo commerciale di fine Medioevo. Perfino la geografia della sua diffusione che, muovendosi dai centri costieri della penisola italiana, si allarga dapprima al resto delle piazze del Mediterraneo, per approdare solo più tardi alle città dell'Europa atlantica, sembrava accreditare quest'immagine.

L'assicurazione marittima illustrerebbe dunque plasticamente le teorie sul rischio di Frank Knight e John Maynard Keynes. Non solo avrebbe rotto con meccanismi primitivi che distribuivano i rischi marittimi secondo una logica mutualistica, permettendo invece di trasferirli da un attore all'altro, ma, così facendo, ne avrebbe favorito

³¹ Per informazioni più dettagliate si veda la pagina web: gdri.hypotheses.org/.

³² M. OKA, F. GIPOULOUX, *Pooling Capital and Spreading Risk: Maritime Investment in East Asia at the Beginning of the Seventeenth Century*, «Itinerario», 37-3 (2013), pp. 75-91, con particolare riferimento a E. VERA-CRUZ PINTO, *Os seguros marítimos nas rotas portuguesas do ultramar: uma perspectiva histórico-jurídica: séculos XV-XVI*, «Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa», 39 (1998), pp. 257-290.

la valutazione, trasformando l'incertezza del fare impresa in qualcosa di quantificabile e negoziabile. In altre parole, l'assicurazione a premio avrebbe esemplificato l'approccio europeo (e poi occidentale) alla gestione del rischio³³. Di qui l'impressione che il resto dell'economia mondiale fosse rimasta bloccata dalla trappola delle proprie tecniche arcaiche, non potendo dunque giovare di uno strumento 'unico' al punto da consentire di fare affari con un capitale inferiore ai rischi che questi traffici avrebbero richiesto.

Il difetto di questa interpretazione, come già detto, è considerare l'assicurazione a premio come qualcosa che è apparso 'di punto in bianco', quasi che in precedenza non ci fossero altri modi per gestire i rischi del commercio marittimo. O meglio ancora, di considerarla un'innovazione contrattuale tanto rivoluzionaria da diventare rapidamente dominante, rimpiazzando velocemente tutte le altre e meno efficienti alternative. Come si è visto, questo processo in Europa è stato invece molto più graduale e non ha affatto eliminato strategie e strumenti più tradizionali, che hanno invece continuato a essere ampiamente adottati per gestire i rischi del mare. Tuttavia, la maggior parte degli studiosi ha preferito trascurare le alternative e concentrarsi su quella che sembrava essere la soluzione più 'moderna'. La sensazione complessiva è che le ricerche sulla storia del rischio e la sua gestione, nell'enfatizzare le peculiarità europea ed occidentale, abbiano finito con il ridimensionare in modo eccessivo i tratti comuni che l'Europa condivideva con le restanti parti del pianeta.

Il contributo che gli storici dell'economia europea di antico regime possono dare per superare quest'impostazione non è certo quello di sostituirsi agli specialisti di storia asiatica, mediorientale o africana, giusto per citare alcuni ambiti in cui un confronto sulle tecniche di mitigazione del rischio sarebbe di grandissimo interesse. Si può e deve invece offrire una visione più aperta e problematica del proprio ambito di studio in modo da favorire l'interazione tra ricercatori che lavorano sul medesimo tema, con prospettive spaziali e temporali differenti. In questo senso è prezioso il percorso intrapreso da chi mette l'accento sulle *varieties of capitalism* con riferimento all'epoca tardo-medievale e moderna. Il tema, molto battuto dalla storia d'im-

³³ J.M. KEYNES, *A treatise on Probability*, Macmillan, London 1921; F.H. KNIGHT, *Risk, Uncertainty and Profit*, Houghton Mifflin, Boston 1921; Cfr. A. HALDANE, *Uncertainty in Macroeconomic Modelling*, in *Uncertain Futures: Imaginaries, Narratives, and Calculation in the Economy*, a cura di J. Beckert e R. Bronk, Oxford University Press, Oxford 2018, pp. 144-170.

presa negli scorsi decenni, è ora stato più direttamente fatto proprio da quegli studiosi dell'economia preindustriale che mettono in guardia dall'affidarsi a ricostruzioni unilineari che sfociano inevitabilmente nell'immagine di un unico modello europeo di capitalismo³⁴.

Applicato al tema della gestione del rischio marittimo, questo approccio di ricerca suggerisce un'analisi che valorizzi le differenze, siano esse a livello contrattuale, istituzionale, di organizzazione di impresa, ma anche di natura sociale e culturale. In questo modo è possibile distanziarsi da un approccio *one-size-fits-all* che, considerando la storia del rischio secondo una scansione meramente 'evolutiva' privilegia modelli e tendenze unitarie, escludendone però le alternative, che invece renderebbero più percorribile uno studio in chiave comparata.

Sebbene alcune di queste alternative siano state oggetto di analisi, seppur con riferimento a mercati e periodi di tempo specifici, la loro storia in rapporto all'assicurazione a premio è ancora tutta da fare. Ad esempio, non abbiamo idea di quanti mercanti rinunciassero alla copertura offerta da una polizza assicurativa e se la sostituissero o meno con altre opzioni; e questo nonostante il tema fosse stato posto quasi cent'anni fa da una pioniera come Violet Barbour³⁵. Non sappiamo in quale misura avaria, prestito marittimo, società tra mercanti e simili abbiano funzionato da surrogati, contribuendo a proteggere dai rischi dei traffici via mare. La loro persistenza, tuttavia, suggerisce che c'è qualcosa di poco comprensibile nell'ostinazione con cui si è voluto assegnare un posto centrale allo studio dell'assicurazione marittima. Quest'ultimo contratto ha così finito per essere lo strumento retorico con cui rivendicare una 'eccezionalità' occidentale, che va chiaramente ridiscussa se si vuole arrivare a una storia globale della gestione dei rischi marittimi.

Il confronto con la rete di ricerca *Eurasiatrajeco*, cominciato da chi scrive con la presentazione di una relazione a un convegno svoltosi

³⁴ Si veda ad esempio la raccolta *World of Possibilities. Flexibility and Mass Production in Western Industrialization*, a cura di C. Sabel e J. Zeitlin, Cambridge University Press, Cambridge 2002; L. PEZZOLO, *The via italiana to Capitalism*, in *The Cambridge History of Capitalism*, a cura di L. Neal e J.G. Williamson, Cambridge University Press, Cambridge 2014, pp. 267-313, in particolare 269-272; R. FREDONA, S.A. REINERT, *Italy and the Origins of Capitalism*, «Business History Review», 94 (2020), pp. 5-38; F. TRIVELLATO, *Renaissance Florence and the Origins of Capitalism: A Business History Perspective*, «Business History Review», 94 (2020), pp. 229-251.

³⁵ V. BARBOUR, *Marine Risks and Insurance in Seventeenth Century*, «Journal of Economic and Business History», 1 (1928-29), pp. 561-596, in particolare, pp. 587-591.

a Siviglia nel 2018³⁶, è poi proseguito in due successive conferenze, a Gerusalemme nel 2019³⁷ e a Napoli nel 2021³⁸. Nel corso di questi incontri è nata l'idea di sviluppare un terreno di confronto sui modi di gestire il rischio nel Mediterraneo e il cosiddetto *East Asian maritime corridor*, ossia quello spazio marittimo del Pacifico che va dal mar del Giappone fino al mar di Celebes. Un primo momento di riflessione è programmato all'interno del convegno, *History of Insurance in a Global Perspective*, che si svolgerà a Basilea nel luglio del 2022, cui si è fatto riferimento nell'introduzione. Una doppia sessione, significativamente intitolata *Comparing Risk management strategies in the Mediterranean and East Asian Maritime Business (16th-19th centuries)*, vedrà la partecipazione di due dei massimi studiosi di rischi marittimi in estremo oriente. François Gipouloux analizzerà quelle forme creditizie che, nella Cina del XVII e XVIII secolo, sono state utilizzate per tentare di gestire il rischio di mare, mentre Mihoko Oka prenderà in considerazione le forme di prestito marittimo in uso nel Giappone del XVII secolo. Il versante europeo sarà coperto della rete di ricerca che si è coagulata attorno al progetto ERC sull'avaria marittima e che poi ha elaborato la proposta PRIN *Nell'incertezza*³⁹.

Un approccio che, ragionando in termini di ecosistemi, invece di focalizzarsi sull'assicurazione a premio la consideri uno dei tanti strumenti con cui rischi erano gestiti, può permettere di fornire una chiave interpretativa 'larga'. Possono allora acquisire nuova luce quei meccanismi di risposta al rischio di mare che, pur prescindendo dall'assicurazione di matrice occidentale, rivelano una dimensione altrettanto complessa e articolata.

Per riprendere un'immagine ben nota agli studiosi di storia d'impresa, solo perché in una foresta le sequoie giganti catturano la mag-

³⁶ *Empires, States, and Law across Eurasia 13th-20th century*, organizzato in collaborazione dall'Università Pablo de Olavide di Siviglia, l'École des Hautes Études en Sciences Sociales e l'Università di Shanghai Jiao Tong.

³⁷ *Empires and Intermediaries across Eurasia, 10th-19th Century*, organizzato da The Hebrew University of Jerusalem in collaborazione con l'École des Hautes Études en Sciences Sociales e il Centre National de la Recherche Scientifique.

³⁸ *Geopolitics and Economic Growth: Encounters Between Europe and Asia, 16th-19th Century*, organizzato dall'Università "L'Orientale" di Napoli in collaborazione con l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, la Fondation Maison des Sciences de l'Homme e il Center for East Asian Studies.

³⁹ L'abstract della sessione può essere letto al seguente sito web: history-of-insurance.dg.unibas.ch/en/preliminary-conference-programm/comparing-risk-management-strategies-in-the-mediterranean-and-east-asian-maritime-business-16th-19th-centuries/.

gior parte della luce, oscurando i cespugli e gli alberi più piccoli, ciò non significa che questi ultimi non siano essenziali per il funzionamento dell'ecosistema⁴⁰. Rivolgere lo sguardo verso il basso e accendere un fascio di luce sul sottobosco è più che mai necessario per comprendere ulteriormente le interazioni di sistema. Con questo approccio potremo forse migliorare la nostra comprensione delle traiettorie divergenti che caratterizzano la gestione del rischio in Europa e nell'Estremo Oriente.

GIOVANNI CECCARELLI
Università di Parma

⁴⁰ L. HANNAH, *Marshall's "Trees" and the Global "Forest": Were "Giant Redwoods" Different?*, in *Learning by doing in markets, firms, and countries*, a cura di N.R. Lamoreaux, D.M.G. Raff e P. Temin, University of Chicago Press, Chicago 1998, pp. 253-294.