

# SCIENZA & POLITICA

per una storia delle dottrine



## Verso l'integrazione europea. Jean Monnet tra infrastrutture e governance logistica

Toward European Integration.  
Jean Monnet between Infrastructures and Logistic  
Governance

*Mattia Frapporti*

mattia.frapporti2@unibo.it

Università di Bologna

### A B S T R A C T

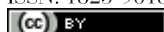
L'obiettivo dell'articolo è quello di analizzare alcuni aspetti dell'integrazione logistica europea delle origini attraverso il contributo di Jean Monnet. Focalizzandoci sul mezzo secolo che precede la dichiarazione Schuman, nel testo si ripercorre la formazione della "razionalità logistica" del francese, soffermandoci su due aspetti cruciali della sua azione: l'impegno nella creazione di infrastrutture transnazionali e la realizzazione di "comunità logistiche" di Stati. Seguendo questo percorso la nascita della CECA emergerà come il punto finale di un lungo percorso a cui Monnet ha contribuito teorizzando la costruzione dello "spazio logistico europeo".

PAROLE CHIAVE: Monnet; Logistica; Infrastrutture; Unione Europea; Governance.

\*\*\*\*\*

The goal of the article is to investigate some aspects of the logistic European integration at its origins by looking at the contribution of Jean Monnet. Focusing on the fifty years before the Schuman declaration, the text traces the formation of the "logistics rationality" of the Frenchman, centering on two crucial aspects of his action: the commitment to build transnational infrastructures and the creation of "logistic communities" of States. Following this route, the birth of the ECSC will emerge as the final step of a long path, to which Monnet contributed by theorizing the construction of the "European logistic space".

KEYWORDS: Monnet; Logistics; Infrastructures; European Union; Governance.



*Introduzione*

«Se l'intera umanità o il mondo intero venissero riuniti di fatto sulla base di un'unità solo economica o tecnico-commerciale, ciò non costituirebbe più un'«unità sociale», allo stesso modo come non costituiscono «unità» sociale gli abitanti di un casamento o gli utenti del gas di una medesima fabbrica o i viaggiatori del medesimo autobus».

CARL SCHMITT, *Il concetto di "politico"*

«L'Europe n'a jamais existé».

JEAN MONNET, Lettera a Georges Bidault, 3 maggio 1950

«Arcangelo»<sup>1</sup> dell'integrazione europea, reale «*inspireur*»<sup>2</sup> di quel processo nonché il primo a vedersi omaggiare del titolo di «cittadino onorario d'Europa»<sup>3</sup>. Benché scarsamente considerato nella storiografia italiana<sup>4</sup>, Jean Monnet ha avuto un ruolo centrale agli esordi del processo di integrazione continentale. Vero autore della *dichiarazione Schuman*<sup>5</sup> del 9 maggio 1950 e primo

<sup>1</sup> A. MILWARD, *The European Rescue of the Nation-State* (1992), London, Routledge, 2000, p. 281.

<sup>2</sup> Così il generale Charles de Gaulle definì caustico Monnet nel corso degli anni Cinquanta.

<sup>3</sup> CONSIGLIO EUROPEO, *Risoluzione dei capi di Stato e di Governo riuniti a Lussemburgo in Consiglio europeo l'1 e il 2 aprile 1976*, in J. MONNET, *Cittadino d'Europa*, Napoli, Guida, 2007, pp. 463-464.

<sup>4</sup> Un rapido sguardo allo stato dell'arte della trattatistica italiana rileva una produzione imponente attorno al percorso di integrazione europea, 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 comunitaria (su tutti: P.V. DASTOLI, *La nuova Europa: dalla comunità all'Unione*, Bologna, Il Mulino, 1992; 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, *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). 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 *Il manifesto di Ventotene* (Milano, Mondadori, 2006). 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* e il suo ruolo di primo presidente dell'Alta Autorità della CECA. 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 Europea - cfr. su tutti A. SPINELLI, *Dagli Stati sovrani agli Stati Uniti d'Europa*, Firenze, La nuova Italia, 1950; *Manifesto dei federalisti europei*, Parma, Guanda, 1957; *L'Europa non cade dal cielo*, Bologna, Il Mulino, 1960). 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 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.

<sup>5</sup> Le nove versioni preliminari al discorso scritto da Monnet sono tutte presenti presso gli archivi della *Foundation Jean Monnet pour l'Europe* (FJME) di Losanna, in Svizzera. Alcune di queste sono edite nel testo AA.VV. (eds), *Une changement d'espérance. La Déclaration du 9 mai 1950. Jean Monnet - Robert Schuman*, Lausanne, Foundation Jean Monnet pour l'Europe, 9 maggio 2000.



Presidente dell'Alta Autorità della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio (CECA), Monnet ha speso buona parte della sua vita nella promozione di quel piano. Paul Henri Spaak (anch'egli tra i "padri fondatori" dell'Unione Europea) ricorda come almeno dal 1941 il francese avesse in testa un progetto di "unione" continentale:

«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»<sup>6</sup>.

Quello di Monnet del 1950 fu quindi tutt'altro che un progetto occasionale dai tratti immanenti, o una fortunata dichiarazione d'intenti poi realizzata. Il suo *piano* aveva piuttosto l'obiettivo di portare a compimento quanto da lungo tempo (idealmente) preconizzava e (concretamente) tentava di realizzare. Il pensiero di una qualche forma di integrazione continentale animava il francese da quasi mezzo secolo. E non era certo l'unico a essere convinto della bontà di una tale eventualità in Europa. Sin da inizio Novecento intellettuali e militanti politici delle fazioni più diverse ragionavano (e con maggior vigore dopo il primo conflitto mondiale) su una possibile "integrazione" del Vecchio Continente. Scrive lo storico Piero Graglia: «il problema dell'unità europea non è più [tra le due guerre] un'esercitazione dialettica interessante, o una proposta dottrinale e utopista, ma riveste i primi caratteri di problema politico concreto»<sup>7</sup>. Tra coloro i quali affrontarono concretamente la questione vi era anche David Mitrany, spesso indicato come principale riferimento concettuale di questo modello di integrazione.

Padre teorico della dottrina funzionalista in Europa, nel 1943 Mitrany pubblica il pamphlet *Le basi pratiche della pace*<sup>8</sup>. Nel testo egli identifica la caratteristica principale del funzionalismo proprio nell'essere un vettore utile a rispondere alle «esigenze che tagliano e attraversano i confini degli Stati»<sup>9</sup>, senza gli «obblighi» imposti da un sistema federalista. Anche se sarebbe opportuno ripensare «the way that "functionalism" is understood within EU studies»<sup>10</sup>, va detto che sostanzialmente sulle stesse posizioni di Mitrany si muoveva anche

<sup>6</sup> P-H. SPAAK, *Combats inachevés – De l'espoir aux déceptions*, Parigi, Fayard, 1969, pp. 38-39.

<sup>7</sup> P. GRAGLIA, *Introduzione* a A. SPINELLI, *La rivoluzione federalista*, a cura di P. Graglia, Bologna, Il Mulino, 1996, p. 14.

<sup>8</sup> D. MITRANY, *Le basi pratiche della pace. Per una organizzazione internazionale su linee funzionali* (1943), Cambridge, Cambridge UP, 1945. Per una panoramica biografica su Mitrany cfr. D. ANDERSEN, *David Mitrany (1888-1975): An Appreciation of his Life and Work*, «Review of International Studies», 24, 4/1998, pp. 577-592.

<sup>9</sup> D. MITRANY, *Le basi pratiche della pace*, p. 36.

<sup>10</sup> A. BARRY – W. WALTERS, *From EURATOM to "Complex Systems": Technology and European Government*, «Alternatives», 28, 3/2003, pp. 305-329.

Monnet. Modalità d'azione simili a quelle indicate dall'intellettuale rumeno popolano in maniera sempre più fitta la mappa globale. Come segnala Saskia Sassen, 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»<sup>11</sup>. Nel momento in cui Mitrany intende proporre una dottrina funzionale risuonano in maniera evidente i prodromi del processo descritto da Sassen, benché – si badi bene – i protagonisti per Mitrany devono essere entità pubbliche, mentre oggi gran parte dei soggetti sono grandi *corporation* transnazionali. La sostanza comunque rimane: esigenze private impongono una loro razionalità agli attori politici. Quanto indagheremo in questo articolo sarà precisamente la formazione della razionalità che condusse Monnet verso l'ideazione del piano Schuman. Una razionalità determinata da infrastrutture e *governance* logistica.

Prima di proseguire, soffermiamoci su quest'ultimo concetto. Una molteplicità di testi oggi affronta il tema della *governance* logistica. Da Deborah Cowen<sup>12</sup> a Giorgio Grappi<sup>13</sup>, senza dimenticare la produzione di Sandro Mezzadra e Brett Neilson<sup>14</sup>, la logistica è in maniera sempre più sistematica considerata uno dei vettori attraverso cui interpretare «le nuove geografie del potere»<sup>15</sup>. Assieme e forse più di altri fattori, essa «produce nuove formazioni politiche che mettono in discussione la stessa centralità politica degli Stati», tanto da risultare la «base materiale e “costituzionale” dei processi di globalizzazione»<sup>16</sup>. Ascrivibile tra le «tecnocrazie» che hanno «contribuito a minare le capacità di controllo democratico, facendo svanire il potere reale delle istituzioni rappresentative»<sup>17</sup>, la logistica appare così una delle forme della *governance* contemporanea, e rappresenta in maniera sempre più evidente un elemento utile all'articolazione di una più ampia strategia geopolitica, come ben mostra il caso della Nuova via della Seta: un faraonico progetto infrastrutturale

<sup>11</sup>S. SASSEN, *When Territory Deborders Territoriality*, «Territory, Politics, Governance», 1, 1/2013, p. 22.

<sup>12</sup>Che ha avuto il merito di sistematizzare un'analisi tecnica e politica sulla logistica nel mondo contemporaneo. Cfr. D. COWEN, *The Deadly Life of logistics*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2014.

<sup>13</sup>Il cui merito, invece, è stato di rinviare un dibattito che già quarant'anni fa – con gli scritti di Sergio Bologna – aveva avuto in Italia una fase rilevante. Cfr. G. GRAPPI, *Logistica*, Roma, Ediesse, 2016.

<sup>14</sup>Che identificano la logistica – assieme alla finanza e all'estrazione – quale una delle categorie attraverso cui meglio interpretare il presente globale. Cfr. S. MEZZADRA – B. NEILSON, *Extraction, Logistics, Finance. Global Crisis and the Politics of Operations*, «Radical Philosophy», 178/2013, pp. 8-18. Vedi anche il numero da loro curato intitolato proprio *Extraction, Logistics, Finance in «The South Atlantic Quarterly»*, 114, 1/2015. Infine, da segnalare il loro ultimo lavoro, *The Politics of Operations*, Durham, Duke University Press, 2019, dove la tematica attraversa buona parte del testo.

<sup>15</sup>G. GRAPPI, *Logistica*, p. 9.

<sup>16</sup>*Ivi*, p. 14.

<sup>17</sup>*Ivi*, p. 103.



la cui reale ambizione è evidentemente quella di rafforzare il ruolo della Cina quale leader economico-politico globale<sup>18</sup>.

In questo articolo si cercherà di mostrare che processi di questo tipo hanno portato alla nascita della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio. Nello specifico, attraverso l'analisi della formazione del pensiero politico di Jean Monnet, si cercherà di evidenziare la misura in cui la realizzazione e la standardizzazione di infrastrutture sul suolo europeo abbiano stabilito per tutta la prima parte del XX secolo le basi per veri e propri processi di *governance* logistica, che richiamano in maniera davvero significativa processi come quelli descritti da Grappi nella sua disamina sulla logistica nel mondo contemporaneo. Il tentativo sarà quello di valorizzare una continuità (ideale e strutturale) che ha caratterizzato la vita di Monnet e la storia europea sin dal mezzo secolo che precede la dichiarazione Schuman. Ponendo quindi il focus sulla prima metà del '900 (e in parte sull'ultimo quarto del secolo precedente), il *plan Schuman* e la CECA verranno intesi non tanto come un radicale "nuovo inizio" nella storia d'Europa, quanto piuttosto come il punto finale di un processo a cui Monnet ha contribuito teorizzando quello che infine chiameremo lo "spazio logistico europeo".

### 1. *Da Cognac al Canada: la formazione di Monnet*

Non è semplice ricostruire la prima parte della vita di Jean Monnet in maniera originale a causa della scarsità di fonti. Nel tentativo di indagare questa sezione sarà necessario incrociare diverse traiettorie storiografiche, cercando di evidenziare gli snodi cruciali che hanno strutturato la prima parte della sua vita a partire dall'infanzia e dall'adolescenza. Emergerà un piano che intercetta fin da subito le traiettorie del commercio, della finanza e una interpretazione dello spazio statale e nazionale del tutto differente rispetto allo *Zeitgeist* che informava l'epoca e il territorio: nemmeno allora, scrive Monnet parlando di sé e dei suoi conterranei, «provavamo le reazioni nazionalistiche di difesa o di orgoglio che invadevano sempre di più la vita politica francese»<sup>19</sup>.

Nato il 9 novembre 1888 a Cognac, Monnet apparteneva a una famiglia di commercianti dell'omonima acquavite. Il contesto sociale in cui trascorse i primi anni ebbe una notevole importanza sulla sua formazione, tanto che alcuni parlano esplicitamente di una «Cognac's lesson»<sup>20</sup>. Del resto, è lui stesso a suggerire questa conclusione<sup>21</sup>, ponendo in risalto due elementi propri del

<sup>18</sup> *Ivi*, pp. 153-174.

<sup>19</sup> J. MONNET, *Cittadino d'Europa*, p. 42.

<sup>20</sup> F. J. FRANSEN, *The Supranational Politics of Jean Monnet*, Londra, Greenwood Press, 2001, p.7.

<sup>21</sup> Cfr. ad esempio J. MONNET, *Cittadino d'Europa*, pp. 37, 42, 43.

luogo e dell'epoca in cui mosse i primi passi. In prima battuta l'inclinazione a ragionare in termini extra-statali indotta dalle esigenze commerciali:

«Donc les gens de Cognac – dichiara in un'intervista ad Alan Watson – s'intéressent aux conditions qui existent dans ces différents pays. Je dirais même qu'ils s'y intéressent plus qu'aux conditions qui existent en France, parce que le commerce est plus sensible à ce qui se passe à Winnipeg, au Canada, qu'à Bordeaux ou en France. Donc les gens sont tout naturellement tournés vers l'extérieur. C'est naturel»<sup>22</sup>.

In seconda battuta, più in linea con la tradizione rurale della Francia di fine Ottocento<sup>23</sup>, la fiducia acritica nel progresso tecnologico (sulla scia del positivismo comtiano) reso tangibile dal diffondersi capillare dalle infrastrutture (le ferrovie su tutte). Tecnica e spazi “inediti” (“spazi di flussi”) hanno avvolto Monnet già dalla prima infanzia.

A sedici anni egli lasciò Cognac e iniziò a viaggiare. Londra anzitutto, dove spese la maggior parte del tempo nella *City* tra i luoghi dell'alta borghesia commerciale inglese. Nella capitale dell'impero Monnet colse quanto gli apparve poi essenziale: la necessità di una «dimensione globale» del commercio così come della politica. A Londra – scrive – venne «colpito nello spirito» tanto da rimanere «impressionato dalla potenza di questa organizzazione»<sup>24</sup> proprio quando l'Inghilterra emergeva «come principale centro del commercio e della finanza mondiali»<sup>25</sup>. Finanza, commercio e logistica. Questa constatazione risuona negli scritti di Monnet: «La potenza inglese era allora universalmente rispettata e atta a colpire lo spirito di un giovane francese pronto a considerare questo paese e il suo impero come il terreno naturale della sua attività»<sup>26</sup>. Così a Londra l'attitudine a ragionare su «punti d'appoggio e di linee di comunicazione»<sup>27</sup> intervenne su una mente in costruzione già incline a un simile approccio.

<sup>22</sup> 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 (eds), *A l'écoute de Jean Monnet*, Losanna, Fondation Jean Monnet pour l'Europe, 2004, p. 250.

<sup>23</sup> Secondo gran parte delle ricostruzioni storiche, nella società rurale transalpina era in effetti diffuso un sentimento chiuso e conservatore, ma, allo stesso tempo, altrettanto profondi erano i cambiamenti che occorreano tutto attorno. Da un lato, certamente vanno annoverati tra questi «rivoluzioni tecnica e industriale, urbanizzazione, suffragio universale maschile e avvento della Repubblica» (G. DUBY (ed), *Storia della Francia. II. Dal 1852 ai giorni nostri* (1970), Milano, Bompiani, 1987, p. 1033). Numerose riforme vennero portate a termine e ai giovani francesi veniva così proposto un universo «“progressista” e liberale» decantato anche da narratori del calibro di Jules Verne. Dall'altro lato, parlando dei moti interni alla società francese, vanno menzionati gli sviluppi del movimento operaio e socialista dopo la Comune di Parigi del 1871. Quest'ultima, «certamente uno degli episodi più importanti della storia francese» (D. BARJOT – J.-P. CHALIN – A. ENCREVÉ, *Storia della Francia nell'Ottocento*, Bologna, Il Mulino, 2003, p. 347) durò poco meno di due mesi ma lasciò in eredità «l'apparire, nello spazio della capacità politica e di governo, dell'essere-operaio» (A. BADIOU, *La comune di Parigi. Una dichiarazione politica sulla politica* (2003), Napoli, Cronopio, 2004, p. 43).

<sup>24</sup> J. MONNET, *Cittadino d'Europa*, p. 41.

<sup>25</sup> G. ARRIGHI, *Il lungo XX secolo* (1996), Milano, Il Saggiatore, 2014, p. 312.

<sup>26</sup> J. MONNET, *Cittadino d'Europa*, p. 41.

<sup>27</sup> C. SCHMITT, *Terra e mare* (1941), Milano, Adelphi, 2014, p. 97.



Se sul soggiorno londinese i documenti e le fonti finanche secondarie sono piuttosto scarse, il discorso cambia parzialmente per il successivo passaggio in Canada, dove trascorre buona parte del periodo tra il 1907 e il 1914. Recatosi lì per promuovere il *brand* di cognac di famiglia, secondo lo storico Trygve Uglund è proprio in Nord America che prende forma la sua «idea of European Unity»<sup>28</sup>. Scrive Uglund: «Just as Tocqueville's journey to America in 1831 convinced him that he had witnessed the future, it appears that Monnet's trip to Canada in 1907 formed the quintessential core of the inspiration for his lifelong fixation on European supernational unity»<sup>29</sup>. Prima di approfondire il confronto con l'esperienza tocquevilliana, cerchiamo di capire per quali motivi il Canada assurse per Monnet a fonte di ispirazione. L'attenzione va posta su tre fattori chiave. Il primo: in Canada Monnet fece esperienza di quello che Keller Easterling ha chiamato «the Power of Infrastructure»<sup>30</sup>. Il suo approdo oltreoceano corrisponde a un momento di grande crescita economica per il Paese<sup>31</sup>, trainato dai nuovi tronconi ferroviari da poco inaugurati. L'importanza della ferrovia nell'integrazione confederale del Canada è ampiamente riconosciuta dagli storici, tanto da attribuirle i meriti di «the prosperity, the expansion and the integration»<sup>32</sup>. E proprio di espansione parla lo stesso Monnet che in Canada, rispetto al mero «sviluppo della rete commerciale», scoprì «qualcosa di più, qualcosa che si chiamava con un altro nome: espansione»<sup>33</sup>. Grazie alla spinta canadese verso il «*last best west*» e allo sviluppo ottenuto per mezzo di una rete infrastrutturale compatibile, «North America made a special impact»<sup>34</sup> su Monnet.

In secondo luogo, in Canada (a differenza di quanto succedeva nella «frammentata» Europa) Monnet visse il rapido successo di un'area continentale strutturata in una zona infrastrutturale uniforme, dove retaggi storico-culturali per molto tempo avversi (come quello francese e quello inglese) erano uniti in

<sup>28</sup> T. UGLUND, *Jean Monnet and Canada. Early Travels and the Idea of European Unity*, Toronto, University of Toronto Press, 2011.

<sup>29</sup> *Ivi*, p. 10.

<sup>30</sup> K. EASTERLING, *Extrastatecraft. The Power of Infrastructure*, Londra-Brooklyn, Verso, 2014.

<sup>31</sup> Forte allora era nel Paese la percezione che si stesse entrando nel «secolo canadese», cfr. AA.VV., *The Dawn of Canada's Century: Hidden History*, a cura di G. Darroch, *Montreal*, McGill-Queen's University Press, 2014.

<sup>32</sup> H. INNIS, *A History of the Canadian Pacific Railway*, Toronto, McClelland and Stewart, 1923, pp. 292-293. Su questo si veda anche J.M.S. CARELESS, che parla invece di come la ferrovia rappresentò per il Canada un «solid groundwork for union» (*Canada. A Story of Challenge*, Toronto, MacMillan of Canada, 1963, p. 213); infine va richiamato G.P. DE T. GLAZEBROOK, *A History of Transportation in Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 1966, dove parla di come «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» (p. 165).

<sup>33</sup> J. MONNET, *Cittadino d'Europa*, p. 43.

<sup>34</sup> F. DUCHÊNE, *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*, New York and London, W.W. Norton & co., 1994, p. 30.

un'unica area politica. Potremmo dire che erano uniti in uno spazio logistico, da intendersi preliminarmente come un'area di vasta standardizzazione tecnica e normativa che trascendeva le caratteristiche politiche, sociali o economiche dei territori su cui si installava<sup>35</sup>.

Infine (e non meno importante), nel Paese nordamericano Monnet stipulò il primo contratto di collaborazione con la Hudson Bay Company (HBC), la storica compagnia logistica canadese. «Avevo diciotto anni – scrive Monnet – e già trattavo importanti mercati con la Hudson Bay [...]. Qualche anno dopo durante la guerra, ebbi occasione di utilizzare il rapporto di fiducia che avevo stabilito con questi uomini»<sup>36</sup>. Della HBC, infatti, Monnet divenne non solo cliente, ma anche partner e agente commerciale, stabilendo un rapporto che avrà modo di sfruttare in seguito, ma che fin da allora gli impose una visione perfettamente intonata alle sue esperienze pregresse.

A questo punto vale la pena ritornare alla suggestione di Ugland, il parallelismo Monnet-Tocqueville. Chiaramente sarebbe del tutto inutile e pure fuorviante proporre un paragone diretto e lineare tra le due esperienze. Eppure, da quanto fin qui detto alcuni elementi di correlazione sembrano comparire. Si consideri il primo spunto che rimanda sostanzialmente al momento storico in cui Monnet fece l'esperienza canadese. Come scrive il filosofo statunitense Sheldon Wolin, «it is not just a question of what one saw theoretically, or even how one saw it, but, equally crucial, *when*»<sup>37</sup>. Abbiamo già osservato come il soggiorno di Monnet a Londra coincide 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 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 e il loro controllo. In Nord America egli affinò questa percezione. In fase di piena maturazione teorica e politica, in Canada visse i fasti di un grande Stato federale neonato con immense prospettive di crescita (forte era nel Paese in quell'epoca la percezione che si stesse entrando nel “secolo canadese”<sup>38</sup>), dove due culture diverse<sup>39</sup> come quella francese e quella inglese convivevano sottostando a norme costituzionali

<sup>35</sup> Cfr. su questo D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics*, pp. 1-10. Vedi anche G. GRAPPI, *Logistica*, pp. 11 e seg. Per una definizione più ampia di “spazio logistico” si rimanda alle conclusioni del presente articolo.

<sup>36</sup> J. MONNET, *Cittadino d'Europa*, p. 44.

<sup>37</sup> S. WOLIN, *Tocqueville between Two Worlds: The Making of a Political and Theoretical Life*, Princeton, Princeton UP, 2001, p. 139. Corsivo mio.

<sup>38</sup> Vari racconti molto efficaci per far capire quanto ampio fosse tale sentimento sono inseriti in AA.VV., *The Dawn of Canada's Century: Hidden History*.

<sup>39</sup> Evidentemente andrebbe quanto meno problematizzato il concetto di “culture diverse”. Nella maniera in cui qui è utilizzato, tuttavia, si considera la prospettiva di Monnet che, al quanto superficialmente, parlava di popoli anglofoni e francofoni (dimenticando totalmente le popolazioni native), quali unici abitanti del territorio canadese dell'epoca, in un'ottica sostanzialmente coloniale.





precise. Tale formazione statuale si rivelava a Monnet come accogliente verso i nuovi immigrati<sup>40</sup> e incredibilmente prospera. Ai suoi occhi, insomma, era un vero “modello politico”. La conoscenza diretta di una struttura statuale estranea alle tradizioni della vecchia Europa, ma ricca di novità politiche adatte al nuovo secolo, ricorda l’esperienza che Tocqueville fece della democrazia americana negli anni Trenta dell’Ottocento. Richiamando nuovamente Uglan: «Although their approaches were different in number of ways, comparisons between Tocqueville’s and Monnet’s encounters with America can be made»<sup>41</sup>.

Lo sguardo di Monnet volto al Canada era costantemente comparativo rispetto a quanto accadeva nel Vecchio Continente<sup>42</sup>. 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» (così Monnet definisce i confini statuali<sup>43</sup>) era posto in un territorio enorme, dove era garantita la più completa libertà di movimento di merci e persone senza incorrere in controlli doganali o rallentamenti causati da incompatibilità tecniche. Agli occhi di Monnet, allora, il Canada appariva unito, accogliente e soprattutto pronto alle sfide del XX secolo, allorché «le condizioni di potere erano mutate»<sup>44</sup>. Una variante diacronica tra un luogo già proiettato nel futuro e un altro (la Francia, l’Europa) strenuamente invischiato nel passato.

Come Tocqueville, anche Monnet, seppur in modo diverso, fu colpito dagli abitanti del Canada. L’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»<sup>45</sup>. Ma ciò che lo colpì maggiormente fu constatare che i protagonisti del fermento canadese erano migranti europei, quegli stessi che sul Vecchio Continente rimanevano legati ad atavici tradizionalismi. Anche Uglan sottolinea questo elemento: «because those whom Monnet met in Canada were immigrants, newly arrived from Europe, Monnet concluded that change was

<sup>40</sup> L’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*, Cambridge, Cambridge UP, 2012, in particolare il capitolo *Nation and Immigration*, pp. 171-192.

<sup>41</sup> T. UGLAN, *Jean Monnet and Canada*, p. 10.

<sup>42</sup> *Ivi*, p. 31.

<sup>43</sup> J. MONNET, *Cittadino d’Europa*, p. 42.

<sup>44</sup> *Ivi*, p. 47.

<sup>45</sup> *Ivi*, p. 44.

also possible in Europe – if only the overriding context of people's lives could be modified»<sup>46</sup>.

Infine, sia Tocqueville sia Monnet furono portatori di soluzioni di compromesso. Nessun radicalismo. Nessuna forzatura. Per il primo «democracy would always remain foreign, his subject matter rather than his element»<sup>47</sup>. Allo stesso modo, per Monnet si può sostenere che, nonostante il suo sogno politico fosse la realizzazione degli Stati Uniti d'Europa, non si spese mai per avviare un vero e proprio processo costituente in senso federale. Al contrario, si tenne sempre piuttosto alla larga da ogni velleità di «ardenti militanti federalisti»<sup>48</sup>. Il suo spirito pratico gli impose piuttosto di perseverare in azioni «più pragmatiche e più concrete»<sup>49</sup>, elaborando un nuovo modo di operare. Quest'ultimo è stato definito da alcuni «metodo comunitario»<sup>50</sup>, altri lo hanno chiamato «federalismo funzionale»<sup>51</sup>, altri ancora – più semplicemente – «metodo Monnet»<sup>52</sup>. Al di là delle definizioni puntuali constatiamo qui che la sua azione pratica 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. Detta diversamente, in Canada Monnet non fu illuminato sulla via di Ottawa da chissà quale lampo federalista: in fondo lì s'era recato per vendere cognac e non certo per studiare un sistema politico (e forse non ne aveva nemmeno i mezzi<sup>53</sup>). La “lezione” più importante, piuttosto, fu l'incontro con spazialità inedite costituitesi sulla mobilità e organizzate attorno a progetti infrastrutturali. Ai suoi occhi i retaggi ancora vivi di sensi di nazionalità differenti che avevano segnato la storia del territorio canadese (di nuovo: quello inglese e quello francese), erano stati superati a partire proprio dalla creazione di “collettività infrastrutturali” che a poco a poco erano andate costituendo una federazione installata su quello “spazio logistico”.

<sup>46</sup> T. UGLAND, *Jean Monnet and Canada*, p. 25.

<sup>47</sup> S. WOLIN, *Tocqueville between Two Worlds*, p. 157.

<sup>48</sup> J. MONNET, *Cittadino d'Europa*, p. 251.

<sup>49</sup> *Ibidem*.

<sup>50</sup> Cfr. in particolare l'articolo del direttore della Fondation Jean Monnet pour l'Europe, 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, 2014.

<sup>51</sup> Cfr. i vari scritti di Cornelia Navari. Tra questi soprattutto C. NAVARI, *Functionalism Versus Federalism: Alternative Vision of European Unity*, in P. MURRAY – P. RICH (eds), *Visions of European Unity*, Boulder (CO), Westview Press, 1996, pp. 63-91.

<sup>52</sup> Cfr. anzitutto F. DUCHÈNE, *Jean Monnet*. Di “metodo Monnet” parlano innumerevoli altri testi quali ad esempio A. BARRY – W. WALTERS, *From EURATOM to 'Complex Systems': Technology and European Government*; W. WALTERS – J.H. HAAHR, *Governing Europe*, Londra-New York, Routledge, 2005; C. HENRICH-FRANKE, *Mobility and European integration. Politicians, Professionals and the Foundation of the ECMT*, «The Journal of Transport History», 29, 1/2008, pp. 64-82.

<sup>53</sup> Monnet si ritirò dalla scuola all'età di sedici anni, e il suo stesso padre gli sconsigliava di soffermarsi troppo su «quanto scritto da altri». Come un provetto Emilio rousoiano la sua formazione si sviluppò attraverso la lettura del «libro del mondo».



## 2. *La prima comunità europea*

Durante la Grande Guerra già si registra il primo tentativo da parte di Monnet di costruire sul continente quello che possiamo descrivere come un organo centralizzato di gestione logistica con potere esecutivo, che si sovrappose parzialmente alle funzioni sovrane degli Stati. Detta altrimenti, nello svolgersi del conflitto Monnet agì in una maniera esplicitamente transnazionale, contribuendo a creare uno spazio essenzialmente liscio (un “corridoio normativo” potremmo dire) che da Londra, attraverso Parigi, arrivasse fino a Roma senza ostacoli legislativi o figli di “nazionalismi economici”. Fu in buona sostanza la prima comunità europea realizzata su iniziativa di Monnet e unita attraverso la logistica. Capiamone lo sviluppo.

Di ritorno dall’ennesimo viaggio in Canada, dopo un passaggio a Londra fu alla stazione ferroviaria di Poitiers che apprese della mobilitazione generale francese. Era l’agosto del 1914. Monnet – racconta – fu sorpreso «de voir que les préparatifs anglais et français sont distincts. Il semble qu’il y ait deux guerres»<sup>54</sup>. I termini della sua analisi si focalizzavano evidentemente sulla gestione degli approvvigionamenti tanto che, in veste di agente della HBC<sup>55</sup>, ottenne un incontro col primo ministro francese René Viviani a cui propose di affidare alla multinazionale canadese l’onere del trasporto di parte dei rifornimenti di Francia e Inghilterra. Viviani accettò e firmò un accordo che favorì sostanzialmente i soli transalpini, sebbene alimentasse anche indirettamente una co-gestione con gli alleati inglesi. Monnet era il regista di questa operazione<sup>56</sup>, lavorava alla sede HBC di Londra, ma non rimase ancora del tutto soddisfatto: l’obiettivo fin dall’inizio era la creazione di una “zona” non esclusivamente di libero scambio, ma dove vigesse una gestione unitaria di tutti gli approvvigionamenti alleati.

Con l’arrivo di Etienne Clémentel<sup>57</sup> al ministero francese dei trasporti francese le cose cambiarono e Monnet fu incaricato di realizzare il suo progetto iniziale: l’amministrazione comune dei rifornimenti di Francia, Inghilterra e Italia. Nella cartina logistica d’Europa quello spazio doveva essere riempito con lo

<sup>54</sup> *Intervista di Georges Suffert a Jean Monnet*, 10-11 maggio 1970, in H. RIEBEN – C. CAMPERIO-TIXIERE – F. NICOD (eds), *A l’écoute de Jean Monnet*, p. 156.

<sup>55</sup> A confermare l’impegno del francese per la HBC nella prima guerra mondiale è una lettera che Robert Kindersley (governatore della compagnia dal 1915 al 1925) gli indirizzò in seguito: «nobody realizes more fully than we do – scrisse 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». Lettera di Robert Kindersley a Jean Monnet, 25 luglio 1916. HAEU, JMDS-6.

<sup>56</sup> «The deal [with France] was due “entirely to [Monnet’s] initiative and efforts”» (F. DUCHÊNE, *Jean Monnet*, p. 33).

<sup>57</sup> Cfr. N. PIETRI, *Jean Monnet et les organismes interalliés durant la Première Guerre Mondiale*, in G. BOSSUAT – A. WILKENS (eds), *Jean Monnet, l’Europe et les chemins de la paix: actes du colloque de Paris*, Parigi, Publications de la Sorbonne, 1999, p. 25.

stesso colore. Su proposta di Monnet<sup>58</sup>, allora, e grazie alla pressione di Arthur Salter sul governo inglese, dopo alcuni importanti passaggi intermedi si giunse infine all'*Allied Maritime Transport Council* (AMTC) che agiva su un piano generale controllando «tutte le navi alleate e neutrali, le loro caratteristiche, i loro movimenti, il loro carico»<sup>59</sup>. In funzione dagli inizi del 1918, l'AMTC si diede immediatamente un organo decisore (l'*Allied Maritime Transport Executive* – AMTE) composto da quattro responsabili: Arthur Salter, Bernardo Attolico, George Rublee (in rappresentanza degli Stati Uniti) e ovviamente Monnet. È sull'AMTE che ricadde l'onere di decidere sull'intero complesso, tanto che esso può essere paragonato in tutto e per tutto a un “potere esecutivo” (o almeno di *governance*), mentre l'AMTC aveva piuttosto prerogative simili a un'istituzione legislativa:

«Its [AMTE] general responsibilities – si legge nel verbale della prima 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»<sup>60</sup>.

Attraverso l'AMTE la «complex logistics of war supply»<sup>61</sup> era garantita da uno stesso comune organo esecutivo, che permetteva una continuità reale tra il movimento delle navi cargo e le merci scaricate nei porti alleati. E la quantità stoccata era enorme: «towards the end of the war, the Shipping Commissariat, as it became known informally, controlled 90 percent of the world's sea-going tonnage»<sup>62</sup>. L'AMTE risultava dunque essere il più ampio e complesso motore logistico mai creato, «the most advanced experiment yet made in international cooperation»<sup>63</sup>: l'organo esecutivo della prima comunità logistica europea.

Ed è proprio tale comunità – questa è forse la cosa più eloquente – che Monnet desiderava estendere anche al periodo successivo al conflitto. Un

<sup>58</sup> Cfr. su questo A. SALTER, *Allied Shipping Control: An Experiment in International Administration*, Oxford, Clarendon Press, 1921, p. 67. Duchêne riporta anche le parole di Clémentel, secondo cui fu Monnet a «preparare i negoziati» (p. 36). Due memoranda (inediti) del 20 e 24 novembre 1917 inviati direttamente a Clémentel testimoniano la centralità del ruolo di Monnet nella progettazione dell'AMTC. I due documenti visionati da chi scrive si trovano all'Archivio dipartimentale di Puy-de-Dôme. Entrambe le «Note pour Monsieur Clementel» del 20 e 24 novembre 1917 si intitolano «Problèmes de tonnellaggio e di importazioni». Nella prima nota Monnet sottolinea come sia necessario per gli alleati che, indistintamente dalla provenienza, venga assegnato il tonnellaggio adeguato di materiali ai Paesi dove ce 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.

<sup>59</sup> J. MONNET, *Cittadino, d'Europa*, p. 65.

<sup>60</sup> A. SALTER, *Allied Shipping Control*, pp. 298-299.

<sup>61</sup> W. KAISER – J. SCHOT, *Writing the Rules for Europe. Experts, Cartels, and International Organizations*, Basingstoke and New York, Palgrave Macmillan, 2014 p. 63.

<sup>62</sup> *Ibidem*.

<sup>63</sup> A. SALTER, *Allied Shipping Control*, p. XIII. Negli stessi identici termini parla anche F. DUCHÈNE, *Jean Monnet*, p. 37.



telegramma a Raymond Fillioux del 25 novembre 1918 è particolarmente significativo:

«Au moment où 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»<sup>64</sup>.

La gestione logistica dell'economia di guerra divenne per Monnet il modello socioeconomico che stabilì la cifra della sua razionalità definibile fin da allora come una "razionalità logistica". Come sostiene Nicole Piètri, 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»<sup>65</sup>. Insomma, in un periodo ancora lontano dalla CECA, e in una maniera ancora piuttosto grezza, Monnet puntava a proseguire il cammino intrapreso durante la particolare situazione del conflitto. Ambizione condivisa anche con lo stesso David Mitrany, il quale «biasimava la fretta con cui, ad esempio, i vincitori della prima guerra mondiale avevano smantellato l'Allied Shipping Control»<sup>66</sup> proprio perché, da un lato, si chiudeva un organismo già in essere, e, dall'altro, si tentava di creare (con la Società delle Nazioni) un organismo teoricamente simile (anche se meno vincolante)<sup>67</sup>.

Da quanto detto emerge come la centralità della logistica nel periodo bellico<sup>68</sup> venne sostanzialmente interpretata da Monnet come modello da confermare anche alla fine del conflitto. Una parabola perfettamente in linea con il nuovo concetto di "mobilitazione" sviluppato proprio durante la guerra: 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. L'obiettivo di Monnet di insistere con questa organizzazione affondò

<sup>64</sup> Telegramma di Monnet al comandante Raymond Fillioux (delegato per la gestione delle forniture francesi a Londra) del 25 novembre 1918, FJME, AMB 1/1/97.

<sup>65</sup> P. NICOLE, *Jean Monnet et les organismes interalliés durant la Première Guerre Mondiale*, 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.

<sup>66</sup> F. SAMORÉ, *Funzionalismo – Reticolarità*, in P. PERULLI (ed), *Terra mobile*, Torino, Einaudi, 2014, p. 175 e seg.

<sup>67</sup> «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 destino della SdN» (cfr. D. MITRANY, *Le basi pratiche della pace*, pp. 13-14).

<sup>68</sup> Cfr. M. VAN CREVELD, *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton* (1977), Cambridge, Cambridge UP, 2004.

rapidamente. L'esperienza dell'AMTC si concluse con l'ultima sessione del Consiglio a Parigi il 10 marzo 1919. Nessun altro organo simile fu ristabilito fino all'alba della Seconda guerra mondiale.

### 3. *L'integrazione infrastrutturale europea*

Il lavoro svolto da Monnet durante la guerra gli valse la nomina di sottosegretario alla Società delle Nazioni (SdN) a fianco del segretario generale Eric Drummond. Secondo quanto riportato dal ministero degli esteri transalpino dell'epoca, i due «assurent en commun la direction d'ensemble du secrétariat, se partagent, pour faciliter le travail courant, la surveillance des diverses sections [...]». Sir Drummond assura l'exécution des décisions d'ordre politique, M. Monnet, l'exécution des décisions d'ordre technique»<sup>69</sup>. Dunque Monnet si occupava di questioni «tecniche»<sup>70</sup>, che risulta invero l'ambito entro cui la SdN fu più efficace: «League's failure in international politics contrasted with its relative success as a technical organization»<sup>71</sup>. Da quel punto di vista la *mission* conciliatrice della SdN vanta infatti un discreto numero di successi, specie nel settore delle infrastrutture e delle ferrovie. È questo l'ambito in cui era coinvolto Monnet ed è questo il campo su cui ci concentreremo: ne emergerà una prospettiva di indubbia rilevanza per la storia dell'integrazione europea.

Un assunto di Thomas J. Misa e Johan Schot giustifica questo focus: «Using the lens of technology – scrivono –, we situate European integration (typically viewed as a political process) as an emergent outcome of a process of linking and delinking of infrastructures»<sup>72</sup>. Secondo i due autori questo processo è rimasto a lungo «invisible in the standard literature on European integration», sebbene meriti di essere studiato 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»<sup>73</sup>. Il loro obiettivo è quello di svelare quanto hanno enfaticamente chiamato la «hidden integration» del continente, adottando una prospettiva ampia che si concentrasse sulle linee di collegamento materiali tra i diversi spazi politici.

<sup>69</sup> Cit. in E. ROUSSEL, *Jean Monnet*, p. 84.

<sup>70</sup> 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 Joze (politico francese, più volte Ministro con De Gaulle) e Salvador de Madariaga (diplomato spagnolo e membro della SdN). Cfr. E. ROUSSEL, *Jean Monnet*, pp. 87-89.

<sup>71</sup> F. SCHIPPER – V. LAGENDIJK – I. ANASTASIADOU, *New Connections for an Old Continent. Road and Electricity in the League of Nations Organisation for Communications and Transit*, in A. BADENOCH – A. FICKERS (eds) *Materializing Europe*, London, Palgrave Macmillan, 2012, p. 114.

<sup>72</sup> T. J. MISA – J. SCHOT, *Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe*, «History and Technology», 21, 1/2005, p. 1.

<sup>73</sup> *Ivi*, p. 10.



Tra le infrastrutture che più hanno contribuito a questo riassetto geometrico vanno appunto annoverate le ferrovie, che sono il fulcro della nostra indagine. La motivazione è duplice. In primo luogo, ciò è dovuto al coinvolgimento di Monnet nelle questioni inerenti le strade ferrate durante l'*interbellum*. Da sottosegretario della SdN egli promosse una fitta serie di conferenze internazionali di ingegneri e altri esperti<sup>74</sup>, con l'obiettivo di creare una compatibilità tecnica e amministrativa tra le ferroviarie continentali. Tra questi incontri, quello di Parigi del 1922 raggiunse indubbiamente i risultati migliori, grazie alla nascita dell'*Union International de Chemins de fer* (UIC). Ideata per essere un'organizzazione ibrida dove alla componente pubblica si affiancava quella privata, l'UIC assunse un forte ascendente sulla *governance* ferroviaria continentale proprio come aveva fatto il *Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen*<sup>75</sup> fino alla Prima guerra mondiale. Con l'UIC si compì definitivamente il passaggio alla gestione politica 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 strade ferrate erano viste come «an instrument that would bring a constellation of European Nation-States closer economically, politically and ideologically»<sup>76</sup>. Nella promozione di questo organo Monnet giocò un ruolo cruciale, in linea con quello svolto durante il conflitto. E infatti il periodo dal 1919 al 1922 può essere visto a tutti gli effetti come «un prolongement légitime et fort opportun de son premier engagement international à Londres des novembre 1914»<sup>77</sup>.

Il secondo motivo per cui le ferrovie sono perno di questa analisi è presto detto. Fino almeno alla prima metà del Novecento, quando «la fede illuministica»<sup>78</sup> svanisce, la strada ferrata più di ogni altra cosa era a un tempo simbolo e mezzo per raggiungere l'unità economica e politica. In un primo momento essa agì all'interno dello spazio statale per creare un'economia maggiormente interconnessa su una scala nazionale, legittimando e approfondendo anche il senso di appartenenza dei cittadini. Scritti come quello di Eugen Weber sulla Francia<sup>79</sup>, o quello di Jo Guldi sull'Inghilterra<sup>80</sup> sono una dimostrazione efficace in questo senso. Da questi studi emerge chiaramente la politica

<sup>74</sup> Cfr. W. KAISER – J. SCHOT, *Writing the rules for Europe*.

<sup>75</sup> Il Verein era una potente associazione attiva dal 1846 che raggruppava quasi cento compagnie ferroviarie europee. La storia del Verein meriterebbe di essere approfondita.

<sup>76</sup> I. ANASTASIADOU, *Constructing Iron Europe. Transnationalism and Railways in the Interbellum*, Amsterdam, Amsterdam UP, 2008, p. 93.

<sup>77</sup> A. FLEURY, *Jean Monnet au Secrétariat de la Société des Nations*, in G. BOSSUAT – A. WILKENS (eds), *Jean Monnet, l'Europe et les chemins de la paix: actes du colloque de Paris*, p. 31.

<sup>78</sup> D. HARVEY, *La crisi della modernità* (1990), Milano, Il Saggiatore, 2015, p. 47.

<sup>79</sup> E. WEBER, *Da contadini a francesi* (1976), Bologna, Il Mulino, 1979.

<sup>80</sup> J. GULDI, *Roads to Power: Britain Invents the Infrastructure State*, Cambridge-MA and London, Harvard UP, 2012.

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, lo storicamente ambiguo e controverso concetto di Europa<sup>81</sup> a partire dalla fine del XIX secolo ha trovato un nuovo parametro definitorio nelle infrastrutture: Europa è diventata (anche) quell'area su cui incidavano determinati collegamenti. La definizione si è così 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. Furono queste infrastrutture a rendere pensabile la nascita de «l'Europa dei flussi»<sup>82</sup>, contribuendo in modo decisivo al sorgere dello «spazio liscio» continentale (almeno per quanto riguarda le merci). Fu grazie alla ferrovia che prese forma la *monotopia* europea: «an organized, ordered and totalized space of zero-friction and seamless logistic flows»<sup>83</sup>. Quello che diventerà lo spazio della CECA (e, per metonimia, lo spazio europeo) poteva già prima essere definito una «railway zone»<sup>84</sup>, che garantiva l'ininterrotta circolazione dei treni senza che essi incorressero in «condizionamenti di natura organica»<sup>85</sup> (come Wolfgang Schivelbush chiama gli impedimenti quali catene montuose, fiumi, vallate ecc.) o in ostacoli tecnici (figli di diversi standard costruttivi o di diverse normative). Grazie alla ferrovia l'Europa poté insomma «materializzarsi»<sup>86</sup>, in un moto di profonda continuità strutturale con quanto iniziato almeno dalla fine Ottocento proprio grazie all'opera del *Verein* a cui abbiamo sopra accennato. Uno degli artefici di questa continuità fu Jean Monnet.

L'incarico del francese alla SdN non durò in realtà poi molto. Nel 1922 rassegnò le dimissioni da vicesegretario e volse lo sguardo a un'altra strada, diversa ma non del tutto scollegata dalla precedente. Un percorso intrapreso fino all'alba del secondo conflitto mondiale che si può dividere in due momenti inquadri in due zone geografiche differenti. La prima parte si svolse in Polonia e Romania dove, quale vicepresidente della banca d'investimenti americana

<sup>81</sup> Cfr. su tutti F. CHABOD, *Storia dell'idea d'Europa* (1961), Roma-Bari, Laterza, 2010; C. GALLI, *Lo spazio politico europeo nell'età globale*, in B. DE GIOVANNI (ed), *Europa necessaria*, Pordenone, Concordia sette, 2002, pp. 19-39.

<sup>82</sup> Cfr. M.A. HAJER, *Transnational Networks as Transnational Policy Discourse: Some Observations on the Politics of Spatial Development in Europe*, in A. FALUDI – W. SALET (eds), *The Revival of Strategic Planning*, Dordrecht, Kluwer, 2000, pp. 135-142.

<sup>83</sup> O.B. JENSEN – T. RICHARDSON, *Making European Space. Mobility, Power and Territorial Identity*, Londra & New York, Routledge, 2014, p. 3.

<sup>84</sup> Cfr. C. DIVALL, *Railway Imperialism, Railway Nationalism*, in M. BURRI – K. EISSASSER – D. GUGERLI, *Die internationale der eisenbahn 1850-1970*, Zurigo, Chronos, 2003, p. 199.

<sup>85</sup> W. SCHIVELBUSH, *Storia dei viaggi in ferrovia* (1977), Torino, Einaudi, 2003, p. 3.

<sup>86</sup> Cfr. A. BADENOCH – A. FICKERS (eds), *Materializing Europe*.





Blair&Co, negoziò dei prestiti a quegli Stati mirati alla ricostruzione di infrastrutture e, più nello specifico, di «railways and utilities»<sup>87</sup>. La seconda parte di quegli anni (grosso modo dal 1929 al 1938) si sviluppò per Monnet su Cina e Stati Uniti, dove continuò a ricoprire cariche di rilievo in importanti istituti finanziari impegnati nella concessione di ingenti prestiti economici volti nuovamente alla costruzione di ferrovie. Come scrive significativamente Duchêne, le operazioni nell'Est Europa o quelle in Cina<sup>88</sup> possono essere lette quali «an early form of the operations the International Monetary Found has carried out since the Second World War»<sup>89</sup>. La vita di Monnet ha una fase precedente a quella che lo vide impegnato nelle prime istituzioni europee. Una fase tutt'altro che marginale.

#### 4. *Dall'Algeria al plan Schuman*

In linea con quanto fatto durante la Prima guerra mondiale, anche nella seconda Monnet fu ispiratore di un'unità interstatale di coordinamento logistico tra Francia e Inghilterra chiamata *Anglo-French Co-ordinating Committee* (AFCOC). Di nuovo, in questa circostanza lavora nella gestione dei rifornimenti in un organo che si installa al di sopra di due Stati sovrani, requisendo parte delle loro prerogative di governo. La *governance* incorporata nel *board* comune ai due Paesi di cui Monnet è *chairman* ponendosi perciò in “concorrenza” con quella propria agli esecutivi nazionali, e svolgendone alcune funzioni chiave: una *governance* strutturata sulla gestione economica, e più specificatamente logistica, quale porta d'ingresso alle questioni più propriamente politiche.

La caduta di Parigi segna la fine della breve seppur rilevante esperienza dell'AFCOC<sup>90</sup>. Monnet, dopo qualche anno negli Stati Uniti impegnato nella British Supply Commission (BSC), sbarca in Algeria nel 1943 ed entra nel *Comité Français de la Liberation National* (CFLN). È 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»<sup>91</sup>. Ancora una volta in Algeria viene assegnato alla gestione logistica dei rifornimenti e alla «questione dell'equipaggiamento

<sup>87</sup> F. DUCHÊNE, *Jean Monnet*, p. 46.

<sup>88</sup> Per quanto riguarda la Cina è interessante notare come un approfondimento del settimanale Epoca dell'11 ottobre 1952, accostasse il *plan Schuman* all'esperienza di Monnet in oriente. Cfr. *Il fratello di Chang Kai Shek suggerì il Piano Schuman*, «Epoca», 11 ottobre 1952, Anno III, n. 105, pp. 39-40. In FJME, AMG 50/5/4.

<sup>89</sup> F. DUCHÊNE, *Jean Monnet*, p. 46.

<sup>90</sup> Monnet la descrive come un'esperienza del tutto sovrapponibile a quella che sarà poi di presidente dell'Alta Autorità della CECA. Cfr. J. MONNET, *Cittadino d'Europa*, p. 118.

<sup>91</sup> F. DUCHÊNE, *Jean Monnet*, p. 93.

delle truppe francesi»<sup>92</sup>. Ma soprattutto, tra i futuri rappresentanti del governo francese, non perde occasione per promuovere discussioni attorno all'organizzazione dell'Europa nel dopoguerra, delineando prospetti che appaiono, peraltro, in una profonda e sorprendente sintonia con quelli di intellettuali quali Alexandre Kojève e le sue ipotesi di "Impero latino" pubblicate nel 1945<sup>93</sup>. I documenti scritti in prima persona da Monnet in questo periodo fortunatamente non mancano. Il 5 agosto 1943 redige una nota dove chiarisce quali siano i suoi obiettivi e le sue speranze future. Tredici fitte pagine che rappresentano, seppur in fase ancora embrionale, quella che per lui avrebbe dovuto 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, 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 se reconstituent sur une base de souveraineté national avec ce que cela entraîne 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 indispensables 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»<sup>94</sup>.

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 Gaulle<sup>95</sup>. A tutti sottoponeva gli stessi argomenti, declinati in modi diversi ma con un incipit costante:

«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»<sup>96</sup>.

Nell'esercizio a un tempo retorico e programmatico di immaginare "l'Europa del futuro", Monnet non si limita a delinearne l'aspetto economico, ma era

<sup>92</sup> J. MONNET, *Cittadino d'Europa*, p. 174.

<sup>93</sup> Cfr. A. KOJÈVE (1945) *Il silenzio della tirannide*, Milano, Adelphi, 2004. In particolare vedi *L'impero latino (Progetto di una dottrina della politica francese)*, scritto appunto nel 1945, dove le sue proposte trovano una contiguità davvero sorprendente con alcune idee di Monnet espresse ad esempio nel 1943 nella nota *L'organisation politique et économique de l'Europe Occidentale*, 5 agosto 1943, FJME, AME 33/1/4, pp. 7-8.

<sup>94</sup> Nota di Monnet, 5 agosto 1943, FJME, AME 33/1/4.

<sup>95</sup> FJME, 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».

<sup>96</sup> Nota personale, FJME, AME 33/2/11, 20 agosto 1943.



indubbiamente ciò che dipingeva con i tratti più nitidi. Dopo lunghi anni spesi al lavoro per rendere efficiente la mobilità delle merci in tempo di guerra, l'*inspirateur* ritiene necessario nella nuova Europa un "ordine" che trascenda i confini della sovranità degli Stati-nazione precostituiti. Creare un ordine logistico. Uno spazio liscio per la circolazione delle merci, non strutturato sulle dinamiche perimetrali che avevano definito l'area fino a quel momento, ma piuttosto organizzato su assi ferrati e dorsali infrastrutturali che ne avrebbero in qualche modo "aggiornato" l'essenza.

Dopo la liberazione di Parigi, a fine settembre 1944, Monnet di ritorno in Francia assume la guida del "Piano di modernizzazione". È un momento importante perché, ormai cinquantaseienne, affina davvero il metodo che lo conduce a proporre pochi anni dopo il piano Schuman. Lo spiegano efficacemente William Walters e Jens Haahr: «In short, with the modernization of France Monnet fashioned a method of governing that was to work through and around entrenched interests and institutions. This was a lesson [...] that would prove transposable [...] to the "organization of Europe"»<sup>97</sup>. Due furono gli elementi particolarmente importanti della sua azione alla guida del Piano. Anzitutto l'attenzione verso l'appianamento del "conflitto" tra le parti sociali. In una parola: *concertazione*. Rispetto agli anni precedenti, nei quali l'idea governamentale di Monnet era caratterizzata da una prospettiva certamente tendente al centralismo (si pensi alla spinta centralizzatrice della gestione economica e di approvvigionamento delle risorse proposta nei due conflitti), con il "Piano di modernizzazione" si impegna a testare una nuova strategia d'azione che riprenderà anche negli anni a venire.

Il secondo aspetto del "metodo Monnet" è invece la suddivisione della società in settori economici chiave, nello stile di ciò che James Scott ha definito «State simplification [...] for grasping a large and complex reality» e «full legibility of a society»<sup>98</sup>, permettendo 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»<sup>99</sup>. Si tratta di una gerarchizzazione dei settori chiave entro cui programmare il dettaglio minimo. Una forma di pianificazione (una razionalità) logistica, dove le contingenze sono l'unico vero «incubo» da evitare<sup>100</sup>.

<sup>97</sup> W. WALTERS – J.H. HAAHR, *Governing Europe*, p. 31.

<sup>98</sup> J. SCOTT, *Seeing like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, Yale, Yale UP, 1999, p. 77.

<sup>99</sup> *Ivi*, p. 84.

<sup>100</sup> Ned Rossiter sottolinea come le contingenze siano il vero incubo delle operazioni logistiche. Cfr. N. ROSSITER, *The Logistical City: Software, Infrastructure, Labor*, «Transit Labour», 4/2012, pp. 25-27.

Tra i vari ambiti su cui intervenire (elettricità, siderurgia, materie di costruzione, trasporti interni e macchine agricole) Monnet identifica in quello carbonifero «le problème no. 1»: l'acquisto di carbone da Paesi extra-europei sarebbe costato alla Francia «de 500 a 700 millions de dollars»<sup>101</sup>. Urgevano soluzioni “interne” dalla Rhur e dalla Sarre<sup>102</sup>: in altri termini, urgeva la CECA. Come intervenire nella gestione delle risorse degli Stati sovrani senza le chiavi d'accesso al potere esecutivo sui territori? Di nuovo, il piano di modernizzazione gli fornì la risposta, il metodo da adottare. 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»<sup>103</sup>. Il lavoro di Monnet si colloca in effetti all'esterno delle istituzioni politiche tradizionali, cionondimeno risulta parte di «uno dei soggetti che effettivamente prendono le decisioni»<sup>104</sup>. Quale *Commissariat Général du Plan*, infatti, Monnet difetta di una legittimazione parlamentare ed è distaccato dal ministero delle finanze. Eppure, ciò che egli elabora è una certa forma di “verità economica” che, alla pari di altre verità tecniche o scientifiche «detiene effetti obbligati di potere»<sup>105</sup>. Per comprendere l'efficacia del lavoro di Monnet va di conseguenza evitato «uno schematismo [...] che consiste nel localizzare il potere [esclusivamente] nell'apparato di Stato»<sup>106</sup>; la sua azione va piuttosto inscritta nell'ideologia dell'“high modernism” che «tends to devalue or banish politics»<sup>107</sup>. La “modernizzazione” della Francia è una “realtà tecnica”, una “verità” che Monnet vuole imporre.

### *Conclusioni*

Con uno sguardo rivolto alle tecnologie e alle infrastrutture il XX secolo europeo appare un “secolo lungo”, nel quale Monnet gioca un ruolo da

<sup>101</sup> Rapporto intitolato *Importance du charbon pour l'économie française*, 10 ottobre 1945, FJME, AME 57/1/198.

<sup>102</sup> Così Monnet a René Pleven (ministro delle finanze francese): «Edd Potter [presidente del Comitato Combinato per il Carbone Anglo-Americano] 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». Rapporto intitolato “*Importance du charbon pour l'économie française*”, 10 ottobre 1945, FJME, AME 57/1/198.

<sup>103</sup> J. MONNET, *Cittadino d'Europa*, p. 209.

<sup>104</sup> A. ARIENZO, *La governance*, Roma, Ediesse, 2013, p. 36.

<sup>105</sup> M. FOUCAULT, *Microfisica del potere* (1971-76), a cura di A. Fontana – P. Pasquino, Torino, Einaudi, 1977, p. 25.

<sup>106</sup> *Ivi*, p. 156.

<sup>107</sup> J. SCOTT, *Seeing like a State*, p. 94. Il riferimento è a D. HARVEY, *La crisi della modernità*. Approfondire la relazione tra Monnet e “high modernism”, ci porterebbe ad allungare di molto il testo. Per esigenze di sintesi lo lasciamo dunque come accenno, rimandando per un approfondimento minimo a W. WALTERS – J.H. HAAHR, *Governing Europe*, pp. 21-41.



protagonista. Egli giovanissimo inizia a viaggiare: incontra spazialità inedite, scopre la forza politica degli artefatti<sup>108</sup> e conosce agenti (quelli della Hudson Bay Company) che lo introducono al mondo della logistica, da lui sempre interpretato in un'accezione esplicitamente politica. Fa della mobilità la chiave attraverso cui costruire integrazione politica, e si spende alacramente per preparare la base materiale (infrastrutturale) affinché ciò possa avvenire. Non è perciò un caso che, parallelamente alla CECA, nasca anche un organo più ampio quale la European Conference of Ministers of Transport (costituito da sedici Stati) che, seppur non totalmente supportato da Monnet per i metodi della sua costituzione, mostra in maniera palese come il "trasporto" sia un campo maturo nella prospettiva di un'integrazione settoriale europea. Edouard Bonnefous, presidente degli affari esteri dell'assemblea nazionale francese, il 16 agosto 1950 (dunque solo qualche mese dopo la dichiarazione Schuman) così si esprime: «The co-ordination of transport systems is probably one of the fields in which, in the opinion of all those who have studied the rationalization of European economy, it is easiest to advance rapidly and obtain tangible results»<sup>109</sup>.

Possiamo allora dire che spazialità inedite, infrastrutture e logistica furono gli elementi alla base del progetto di integrazione di Monnet e – lo diciamo con una iperbole voluta, ma crediamo ormai giustificata – *del progetto europeo tout court*. Vale la pena infatti essere chiari: da tutto quanto detto ci sembra risulti evidente come Monnet anticipò e promosse la configurazione logistica dell'Europa, base su cui si impose poi il processo di integrazione che ha condotto all'Unione continentale odierna.

Il processo di integrazione europea è nato ovviamente per una molteplicità di ragioni. Alcune di queste rispondevano (in parte) all'esigenza di promuovere un'azione che avrebbe su un piano teorico impedito il sorgere di nuovi scontri intestini al Vecchio Continente. Altre ragioni avevano un carattere più propriamente contingente. In rapida carrellata dobbiamo almeno ricordare: a) la necessità di dare continuità a una modalità di gestione economica iniziata con la dottrina Truman e il piano Marshall; b) l'interesse a legare indissolubilmente il destino della neonata Repubblica Federale Tedesca a quelli del "mondo Occidentale" (nelle prime fasi della guerra fredda la Germania risultava il reale "oggetto del contendere"); c) 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; d) la risposta a una crisi di

<sup>108</sup> Cfr. L. WINNER, *Do artifacts Artifacts have Politics?*, «Daedlus», 109, 1/1980, pp. 121-136.

<sup>109</sup> Citato in C. HENRICH-FRANKE, *Mobility and European Integration*, p. 64.

sovraproduzione dell'acciaio (specie in Belgio e Lussemburgo<sup>110</sup>); e) l'esigenza di contare su cospicue risorse carbonifere da recuperare in territorio europeo per mettersi al riparo da una situazione internazionale estremamente fluida (la crisi di Suez del 1956 ne sarà una dimostrazione); f) i desideri francesi di riassumere una posizione centrale nello scacchiere internazionale; g) le prospettive tedesche di conquistare una rinnovata legittimità politica attraverso l'ordoliberalismo; h) altre generalizzate esigenze di politica interna (e in particolare dei partiti della Democrazia Cristiana<sup>111</sup>); h) l'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").

Tutti questi fattori vanno certamente tenuti in debito conto in qualsivoglia tentativo di interpretare il processo di integrazione continentale. Pertanto, proponendo un approccio che pone in risalto le origini logistiche dell'Europa unita – attraverso l'analisi del pensiero e dell'azione di Monnet –, non si intende sovrassedere a un altro insieme di elementi certo importanti. Piuttosto, il nostro obiettivo è dare il giusto tributo alla figura di Monnet e mostrare come la sua azione che condusse alla CECA possa essere reinterpretata e valorizzata attraverso uno "sguardo logistico", che tanto attecchisce oggi nell'analisi della situazione geopolitica contemporanea.

Certo, la logistica non è l'unica lente attraverso cui leggere gli esordi del percorso d'integrazione. Si pensi ad esempio all'analisi sull'ordoliberalismo. Quest'ultimo è stato da varie parti identificato come teoria economico-politica alla base del progetto europeo<sup>112</sup>, e qui non si intende affatto contestare la bontà di questa intuizione. Tuttavia, la razionalità ordolibérale non fu il *solo* principio che guidò mano e testa di chi scrisse i Trattati della CECA e – successivamente – i Trattati di Roma che condussero alla CEE: «ordoliberalism is not the essence of the Treaty or the logic of the Community»<sup>113</sup>. La razionalità ordolibérale ha dovuto combinarsi con quella logistica, che include l'attenzione alla costruzione delle infrastrutture di trasporto. Proprio per questo è stato possibile leggere l'Europa comunitaria come una «infrastructural collectivity»<sup>114</sup> fin dalle sue origini, in quanto riflessa sulla politicità che le infrastrutture incorporano. Si può dunque considerare la prima comunità europea storicamente riconosciuta piuttosto come uno "spazio logistico". In primo luogo perché questa

<sup>110</sup> W. KAISER – J. SCHOT, *Writing the Rules for Europe*, p. 221.

<sup>111</sup> Cfr. K. WOLFRAM, *Christian Democracy and the Origins of European Union*, Cambridge, Cambridge UP, 2007.

<sup>112</sup> Su tutti, 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* (2009), Roma, DeriveApprodi, 2013.

<sup>113</sup> W. WALTERS – J. H. HAAHR, *Governing Europe*, p. 53.

<sup>114</sup> S. OPITZ – U. TELLMAN, *Europe as Infrastructure: Networking the Operative Community*, «The South Atlantic Quarterly», 114, 1/2015, pp. 171-190.



formula descrive meglio l'immagine di un'area installata su un diffuso network infrastrutturale; in secondo luogo, perché comprende la parziale specificità normativa che le era propria; in terzo luogo perché, esattamente come oggi, la logistica anche in quell'occasione concorse a trasformare «not only the geographies of production and distribution and of security and war, but also [the] political relations to our world and ourselves, and thus practices of citizenship, too»<sup>115</sup>; infine, perché la costituzione della CECA, al pari degli spazi logistici contemporanei, sfidava la stessa idea di una contrapposizione binaria interno/esterno insita nell'idea di Stato<sup>116</sup>, producendo un'entità «debordante»<sup>117</sup> caratterizzata da una conseguente ricollocazione di alcune prerogative di sovranità.

Il 9 maggio 1950 rappresenta per Robert Schuman e molti altri 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 e attraverso il principale estensore di quella proposta, esso appare piuttosto come un punto di sutura intermedio estraneo alla narrazione che lo descrive come l'inizio di una nuova fase storica o politica interpretata talvolta con una «teleological foundation narrative»<sup>118</sup>. Ancor più significativamente, dalla prospettiva di Monnet (al di là di come lui stesso talvolta lo descrive) appare più corretto vedere quel giorno come la fine del lungo cammino che, in ultima analisi, condusse alla nascita dello "spazio logistico europeo".

La traduzione istituzionale della dichiarazione Schuman avviene il 18 aprile 1951. Quel giorno il «salto nell'ignoto»<sup>119</sup> assume caratteri definiti e i ministri di Francia, Repubblica Federale Tedesca, Italia, Belgio, Olanda e Lussemburgo firmano a Parigi il trattato che avrebbe portato alla CECA. Quello che segue il 9 maggio 1950 è un periodo molto intenso per Monnet. Incaricato dal governo francese di dirigere i negoziati, egli diviene una figura centrale nei processi che conducono alla nascita ufficiale della comunità il 23 luglio 1952. E non sono anni meno impegnativi quelli immediatamente successivi, quando dirige l'Alta Autorità. Ideata per essere «il governo vero e proprio»<sup>120</sup>, essa era il riferimento di esecutivi nazionali, aziende, sindacati e organizzazioni internazionali per tutto ciò che riguardava le attività carbochimiche dei "sei". Assumendo la gestione di due determinati tipi di merci, l'Alta Autorità si insinuava nell'alveo

<sup>115</sup> D. COWEN, *The Deadly Life of Logistics*, p. 4.

<sup>116</sup> *Ivi*, p. 10. Secondo Cowen gli spazi logistici «collidono» e «corrodono» il territorio nazionale.

<sup>117</sup> S. SASSEN, *When Territory Deborders Territoriality*.

<sup>118</sup> W. KAISER – J. SCHOT, *Writing the Rules for Europe*, p. 293.

<sup>119</sup> J. MONNET, *Cittadino d'Europa*, p. 273. Così lo stesso Robert Schuman definì la sua dichiarazione dell'anno precedente.

<sup>120</sup> B. OLIVI, *L'Europa difficile*, p. 36.

della sovranità statale, affiancandosi (e per certi versi sostituendosi) all'autorità nazionale. Essa non possedeva una personalità giuridica paragonabile a uno Stato-nazione. Tuttavia, a livello pratico godeva di un potere d'influenza importante che Monnet cerca di valorizzare nel corso della sua presidenza.

Si dimette il 10 febbraio 1955: «le mie dimissioni non erano un gesto di scoraggiamento – scrive –, ma l'inizio di un'altra forma di battaglia»<sup>121</sup>. La nuova iniziativa che intraprende a partire dall'ottobre successivo e che lo impegna fino al 1975 è quella del Comitato d'Azione per gli Stati Uniti d'Europa, un'esperienza che a fronte di un iniziale dinamismo perde però poco a poco la sua efficacia. La sua intenzione era 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»<sup>122</sup>. Con questa nuova iniziativa egli si attesta pertanto in una posizione extra-istituzionale, cionondimeno anche in questo frangente Monnet non abbandona un'esplicita razionalità logistica.

Alla luce dei tentativi falliti volti a un'accelerazione nell'integrazione, infatti (come nel caso della Comunità Europea di Difesa), nel biennio 1955/56 volge ancora una volta la sua attenzione ad ambiti “classici” della logistica: energia e trasporti. 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»<sup>123</sup>. 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: la sua strategia politica proseguiva con coerenza.

E coerente rimane anche negli anni successivi, quando si trova in realtà su posizioni spesso diverse (e minoritarie) rispetto a quelle di ordoliberali come Ludwig Erhard il quale «si oppose alla politica di Jean Monnet [...] che mirava a estendere ad altri settori le collaborazioni economiche amministrative»<sup>124</sup>. Dalla fine degli anni Cinquanta Monnet gioca in effetti un ruolo secondario nello sviluppo dell'integrazione. Gli incontri del Comitato d'Azione per gli Stati Uniti d'Europa si fanno sempre più rari, e con gli anni Sessanta e la centralità che assume negli affari europei Charles de Gaulle, la sua figura diventa sempre più celebrata, ma sempre meno influente. Muore il 16 marzo 1979. Aveva quasi

<sup>121</sup> J. MONNET, *Cittadino d'Europa*, p. 360.

<sup>122</sup> A. VARSORI, *Le Comité d'action pour les Etats-Unis d'Europe: un lobby européen ou un instrument de la stratégie de Monnet?*, in AA.VV. (eds), *Une dynamique Européenne. Les Comité d'action pour les Etats-Unis d'Europe*, Losanna, Fondation Jean Monnet pour l'Europe, 2011, p. 19.

<sup>123</sup> J. SCHOT, *Transnational Infrastructures and the Origins of European Integration*, in A. BADENOCH – A. FICKERS (eds), *Materializing Europe*, p. 95.

<sup>124</sup> P. DARDOT – C. LAVAL, *La nuova ragione del mondo*, p. 358.





novantadue anni, una buona parte dei quali spesi per l'integrazione infrastrutturale e logistica del continente.