

Spesa pubblica o consumi privati?

Verso una re-interpretazione dell'economia italiana postbellica

Giuseppe Maione

1. Un'ipotesi di lavoro

Una lunga e pressoché unanime tradizione interpretativa giudica l'economia italiana del dopoguerra come il luogo di un'occasione mancata. Lo sviluppo della produzione e la crescita dei redditi furono di certo molto intensi; ma gli investimenti *sociali* (scuole, ospedali, case) sarebbero stati sacrificati a vantaggio di consumi *privati* che vengono definiti come "opulenti", e si allude con questo ai beni durevoli quali gli elettrodomestici o l'automobile. L'incremento di una spesa *pubblica* rivolta ad incentivare i consumi *collettivi* diviene pertanto il criterio normativo che permette di distinguere tra una crescita economica "sana" e "civile" rispetto a una "distorta" e "anomala". Questo metro di giudizio è giustificabile da un punto di vista etico-politico, in special modo se non si dimentica che le condizioni di partenza, nell'Italia degli anni cinquanta, richiedevano con urgenza un massiccio intervento statale nell'economia per alleviare condizioni di disagio che riguardavano forse un terzo della popolazione¹.

Tuttavia è difficile pensare che una crescita trainata dagli investimenti sociali invece che dai beni di consumo durevole possa essere considerata come la norma. In realtà, un processo del genere non si è verificato, nel secondo dopoguerra, in nessuno dei paesi evoluti, e neppure nelle economie "di nuova industrializzazione", che hanno realizzato prestazioni straordinarie in termini di espansione del prodotto interno lordo. Ciò che è avvenuto in tutte le economie più dinamiche è stato il passaggio dallo stadio "rostoviano" della seconda rivoluzione industriale (fondato sull'industria pesante come acciaio, chimica ed elettricità) a quello "fordista"², basato sulla rete di industrie che ha come centro l'automobile e gli altri beni durevoli "moderni"³.

Sostenere la causa della spesa pubblica contro i consumi privati significa contrapporre una concezione keynesiana dello sviluppo a una "fordista". Per alcuni autori non vi sarebbe distinzione tra le due prospettive, ma, a ben vedere, e almeno sul piano teorico, esse si presentano come diametralmente opposte. Per convincersene occorre prendere le mosse dal dibattito verificatosi al tempo della grande depressione degli anni trenta.

In quel periodo, si delinearono due strategie ben distinte per uscire dalla crisi: non le uniche, ma quelle che interessano dal nostro punto di vista. In Inghilterra, John Maynard Keynes proponeva una politica di investimenti statali in opere di pubblica utilità (case, scuole, trasporti) da attuare in presenza di un atteggiamento di moderazione salariale da parte dei sindacati e con l'obiettivo di creare maggiore occupazione e quindi maggiore domanda di merci-salario⁴. Attraverso il meccanismo del moltiplicatore, gli effetti sul reddito finale sarebbero stati superiori all'ammontare dello stanziamento iniziale.

Sull'altro versante dell'Atlantico, Henry Ford proponeva invece una strategia del tutto diversa che, per quanto ricalcata sulle caratteristiche del periodo di espansione dell'automobile, si riteneva potesse funzionare in generale, e anche come rimedio alla crisi. Secondo questa idea, il primo passo avrebbe dovuto consistere non certo in una riduzione dei salari (come predicavano gli economisti ortodossi e la destra politica), ma neppure in un loro mantenimento al livello esistente (come avrebbe desiderato Keynes): si trattava invece precisamente di *umentarli*. L'aumento delle paghe veniva infatti considerato come la leva fondamentale per superare la depressione degli affari. Non dunque una conseguenza della ripresa, bensì la *premessa indispensabile* per la ripresa stessa⁵. La lievitazione delle retribuzioni avrebbe agito da due lati in maniera convergente. Dal lato dei conti aziendali, avrebbe costretto gli imprenditori a ridurre tutti gli altri costi, e dunque ad adottare innovazioni tecnologiche tali da accrescere il volume della produzione. Dal lato dei redditi, avrebbe creato il potere d'acquisto

necessario ad assorbire questo maggiore volume di merci offerte dalle aziende⁶. La critica di Ford a tutti i progetti di intervento pubblico contro la depressione era fondata quindi su un presupposto chiaro: tali interventi si proponevano di agire attraverso la leva di una accresciuta domanda di *merci-salario*, beni di sussistenza per i lavoratori⁷; viceversa si trattava di incentivare i consumi che erano *al di sopra* della mera sussistenza, e dunque i beni durevoli — l'automobile in primo luogo⁸.

La contrapposizione tra le due linee non avrebbe potuto essere quindi più marcata. In Keynes abbiamo la lucida difesa di quella che poi si sarebbe chiamata la "politica dei redditi", ossia un patto sociale fondato sullo scambio tra contenimento salariale e maggiore occupazione garantita dagli investimenti sociali. Ciò che muove l'economia in questo caso è l'aumento dei salari *come massa*, non l'incremento delle paghe unitarie; ma l'aumento della massa salariale si sarebbe inevitabilmente tradotto in una maggiore richiesta dei beni essenziali, non già nella domanda di beni di consumo *nuovi*⁹. In Ford c'era l'anticipazione di un patto sociale di natura differente, fondato sulla correlazione tra salari e produttività: gli operai si impegnavano ad accettare la logica ferrea dell'innovazione tecnologica, anche quando essa peggiorava le loro condizioni di lavoro; in cambio avrebbero avuto accesso, tramite la crescita salariale, ai beni tipo dell'epoca. Ciò che muove l'economia, in quest'ottica, è la dinamica delle *nuove* industrie, dato che gli incrementi retributivi oltre la sussistenza avrebbero coinciso con la richiesta di beni prodotti dalle industrie non tradizionali.

Per quanto queste due visioni fossero concettualmente molto differenti, non è detto che in pratica non potessero conciliarsi. Alcuni autori hanno sostenuto che proprio questo fu il caso dell'economia americana postbellica. In essa, al patto sociale "fordista", realizzato al livello delle aziende, corrispose una regolamentazione delle variabili macroeconomiche che era di tipo schiettamente keynesiano; l'intervento statale come garante del reddito minimo¹⁰, o delle politiche assistenziali: la spesa pubblica come fattore di "pronto intervento" per assistere la società nei punti nei quali il progresso "fordista", nel suo spontaneo e cieco impulso, creava perdite e caduti.

Comunque sia, e per quanto keynesismo e fordismo potessero conciliarsi in talune e importanti esperienze, ciò che qui si intende mostrare è che nell'Italia del dopoguerra prevalse un'interpretazione particolare del dirigismo pubblico che volle proporsi come una politica esplicitamente e coerentemente contraria all'idea fordista dello sviluppo, l'idea cioè che la crescita è trainata da un progressivo allargamento dei consumi "nuovi" a strati sempre più ampi della popolazione.

In Italia infatti esisteva una particolare ideologia e pratica dell'intervento statale nell'economia che, all'epoca di cui parliamo, poteva vantare una tradizione quasi secolare. A somiglianza di altri paesi *late comers*, anche il nostro aveva dovuto, in molti casi, colmare ritardi e arretratezze con interventi che l'iniziativa privata non era stata in grado di compiere. Si era pertanto consolidata una struttura di attività industriali, bancarie, dei trasporti, delle comunicazioni che, alla fine della guerra, aveva consentito di porre nelle mani dello Stato una quota dell'economia nazionale che era anomala anche se il confronto è condotto con nazioni europee nelle quali la funzione pubblica aveva da sempre occupato un vasto spazio.

Nel secondo dopoguerra, la politica economica dei governi italiani fu ispirata da un nucleo di idee che era la risultante di filoni ideologici diversi, ma convergenti: a. il progetto delle sinistre di marciare verso una società socialista mediante la progressiva nazionalizzazione delle grandi imprese private, e di garantire intanto l'occupazione mediante quelle pubbliche già esistenti; b. la dottrina sociale cristiana, che guidava l'azione del maggiore partito di governo; c. il nocciolo duro costituito dai *grands commis* pubblici che venivano dalle esperienze (compiute prima e dopo il fascismo) di gestione di grandi complessi industriali e finanziari¹¹; d. le tesi più propriamente keynesiane di alcuni partiti di terza forza che, per quanto amassero presentarsi come una rottura dell'ortodossia liberista, in realtà risultavano del tutto omogenee con la nostra tradizione nazionale; e. gli stessi esponenti del pensiero liberista antistatalista¹², i quali finivano per accettare alcune tesi centrali dei loro "avversari" quando riconoscevano la necessità di intervenire nelle regioni arretrate e quando affermavano che non si trattava di *diminuire* la dimensione dell'intervento pubblico, ma, se mai, di *non aumentarla* oltre certi limiti giudicati patologici¹³.

Non si intende con ciò sottovalutare la diversità di queste posizioni, né l'importanza delle dispute, spesso molto accese, che tale diversità causò nel corso della storia politica postbellica. Si vuol dire che, se il termine di confronto è il patto sociale di tipo "fordista", le contrapposizioni di cui sopra possono a giusto titolo essere definite come differenze *di grado*,

più che non come filosofie economiche inconciliabili. La grande maggioranza delle discussioni politiche nel dopoguerra ebbe a vertere su uno e un solo tema importante: l'opportunità di un contenimento salariale che le sinistre e i sindacati avrebbero dovuto accettare in cambio di un allargamento della spesa pubblica rivolto a superare il degrado e la miseria di intere, vastissime aree geografiche. Le diverse parti politiche e sociali spesero molto del loro tempo per argomentare a favore o contro la politica dei redditi. L'interminabile disputa sui numerosi progetti di programmazione ebbe inizio coi primi anni cinquanta e si protrasse per tutti i decenni successivi. Ma, quali che fossero gli schieramenti, le contrapposizioni, le polemiche, resta la constatazione che *di fatto*, i sindacati e i partiti di sinistra, per necessità o volontariamente, *concessero*¹⁴ (e gli imprenditori e i partiti di governo *incassarono*) delle politiche che erano rivolte al contenimento salariale — almeno se si parla degli anni cinquanta e sessanta.

Tali politiche ebbero, nel periodo considerato, l'effetto di produrre un'anomala divaricazione tra salari (in crescita lenta) e produttività (in crescita veloce). Il che a sua volta determinò un rallentamento di un processo che invece negli altri paesi europei occidentali avveniva in modo più spedito: mi riferisco al progressivo passaggio, all'interno dei bilanci delle famiglie meno abbienti, dal prevalere dei consumi di sussistenza al maggior peso dei "nuovi" consumi. La scelta compiuta in Italia, di preferire gli investimenti nelle zone arretrate agli aumenti dei salari nelle aree a più alta produttività, è del tutto comprensibile e giustificabile, se si ha presente quali fossero le condizioni di degrado del nostro paese negli anni cinquanta¹⁵. D'altronde, essa non riuscì ad arrestare la dinamica irreversibile del processo di "modernizzazione", che corrispondeva a un'evoluzione strutturale di fondo, comune a tutte le economie occidentali. Poté però rallentare quel processo e, oltre a ciò, diede luogo a due conseguenze che rappresentarono fattori di squilibrio non certo secondari.

Da un lato, l'atteggiamento di moderazione da parte delle organizzazioni operaie (lo ripeto: non nelle parole, ma nei fatti) causò, in luogo di una crescita ordinata e graduale delle retribuzioni, in sintonia con l'aumento della capacità produttiva, un susseguirsi instabile e disordinato di fasi di stagnazione e di fasi caratterizzate da episodici, ma violenti scoppi di conflittualità sindacale; questi ultimi produssero persino effetti destabilizzanti del quadro politico generale. Dall'altro lato, se è vero che in un primo periodo l'aumento della spesa pubblica del quale si è detto, poté essere effettuato con gradualità, e in maniera commisurata all'espansione dei risparmi privati, in un secondo (e più lungo) periodo, l'erogazione dei fondi pubblici finì per sfuggire al controllo e divenne il campo di battaglia di interessi tanto accaniti nel perseguire i propri fini particolari quanto poco razionali nel prevedere le conseguenze disastrose alle quali tale atteggiamento avrebbe condotto. Le tensioni indotte dal disordine dei conti pubblici andarono a cumularsi con quelle originate dalle vertenze salariali, con effetti moltiplicativi in termini di instabilità politica e sociale¹⁶.

Non deve sfuggire tuttavia un aspetto in apparenza singolare, vale a dire il coesistere di queste tensioni e frustrazioni con un processo di crescita economica che è stato, anche nei periodi politicamente più oscuri, sempre molto sostenuto. È un dato di fatto che l'Italia negli anni settanta e ottanta conseguì tassi di aumento del reddito reale *pro capite* che, se pure inferiori a quelli del "miracolo" (1953-1963), furono almeno eguali a quelli di tutte le altre grandi economie evolute¹⁷. In altre parole: non solo l'Italia si mantenne nel gruppo di testa delle nazioni più avanzate, ma si collocò persino ai primissimi posti tra queste ultime. Dunque, proprio negli anni nei quali si parlava del nostro paese come di una società al collasso, la vita economica sembrava non risentire della tragica cornice di eventi politici e istituzionali che lasciavano ben poco spazio all'ottimismo, e continuava a procedere con passo veloce, realizzando *performances* di grandissimo rilievo.

Un autorevole filone di pensiero ha rilevato tale contrasto, e fornito una spiegazione che è diventata quasi canonica. Si è notato come, a fronte di un'economia e di una politica "visibili", abbia avuto nel paese grande importanza una dimensione "sommersa" dell'attività economica, riferibile agli istinti di sopravvivenza di migliaia e migliaia di piccoli operatori, intraprendenti e tenaci, anche se, spesso, sul crinale tra legalità e illegalità¹⁸.

Per quanto questa spiegazione rifletta di sicuro fenomeni accertabili e di non secondaria rilevanza, qui si vorrebbe, in linea con le osservazioni precedenti, proporre un'interpretazione del tutto diversa. Non mi sembra determinante, per comprendere quali fossero i fattori cruciali dello sviluppo italiano, la contrapposizione tra il "visibile" e il "sommerso", tra la grande e la piccola dimensione produttiva. Un migliore criterio guida dovrebbe essere quello di chiedersi, anzitutto, quali, tra le spese di consumo delle famiglie, furono le più consistenti e le più

dinamiche. E poi, in secondo luogo, valutare quanta mole di attività, intraprese, lavorazioni siano state messe in moto a partire dai bisogni di quei beni finali che erano caratterizzati da una crescita più veloce.

Questo criterio permetterebbe di assegnare l'importanza che gli compete a un fenomeno in larga misura trascurato. L'Italia degli anni settanta e ottanta poté crescere al ritmo delle nazioni economicamente più forti perché dotata di margini non ancora utilizzati riguardo all'ampiezza del mercato dei beni durevoli e dell'automobile. Il ritardo accumulato negli anni cinquanta e sessanta rispetto alle altre nazioni europee occidentali in termini di consumi durevoli permise alle industrie che li producevano di svolgere da noi una funzione trainante che invece altrove si era già rallentata. In Francia o in Germania avevano avuto accesso all'auto o agli elettrodomestici ceti sociali che in Italia poterono colmare questo ritardo solo in seguito, e in un arco di tempo che inizia dagli anni settanta e ha il suo culmine nella congiuntura 1984-1989. Non fu dunque negli anni del "miracolo economico" che i beni "moderni" divennero prodotti "di massa" in Italia: ciò avvenne con un ritardo di uno o due decenni nei confronti delle economie europee più evolute.

L'ipotesi di ricerca che qui si vorrebbe proporre afferma che, durante il ventennio 1953-1973, l'economia italiana fu caratterizzata, rispetto alle nazioni che possono fungere a buon diritto da termini di confronto¹⁹, dai seguenti tratti caratterizzanti:

1. Bassi salari reali e alta produttività, con esplosioni temporalesche e rapsodiche di conflittualità operaia.

2. Maggiore competitività nelle relazioni economiche internazionali, e dunque crescita orientata in modo massiccio verso le esportazioni a scapito del mercato interno.

3. Espansione veloce dei beni durevoli, ma a vantaggio delle esportazioni oppure a segmenti relativamente limitati del mercato interno.

4. Spesa pubblica inferiore (sul Pil) a quella dei paesi di riferimento, ma rapidamente crescente in sintonia con la crescita del risparmio.

5. Politica economica rivolta a privilegiare i risparmi rispetto ai consumi, e i consumi necessari rispetto a quelli moderni (non a caso etichettati, in modo improprio, come "opulenti").

6. Strumenti di tale politica furono: a. la prevalenza della tassazione indiretta (penalizzante i consumi) su quella diretta; b. l'incanalamento delle disponibilità che superavano la sussistenza verso il risparmio invece che verso la spesa in beni durevoli; c. l'incanalamento del risparmio bancario verso il sostegno delle emissioni pubbliche piuttosto che verso quelle private; d. l'utilizzo dei fondi pubblici a vantaggio degli investimenti sociali e/o delle aree depresse.

Negli anni settanta e ottanta la situazione si sarebbe in parte modificata lungo le seguenti direttrici:

1. Ri-allineamento tra salari e produttività.

2. Minore competitività internazionale e maggiore orientamento verso il mercato interno.

3. Esplosione della spesa pubblica incontrollabile e non più in linea con la crescita dei risparmi.

4. Spostamento della tassazione con maggior peso delle imposte dirette rispetto a quelle indirette.

5. Accesso dei lavoratori manuali dipendenti e di vasti ceti agricoli al consumo di beni durevoli.

La verifica/falsificazione del quadro interpretativo qui delineato comporta, com'è evidente, uno studio di ampia portata. In questa sede è possibile fornire solo alcuni dati relativi all'importanza del settore automobilistico rispetto alla crescita dell'economia italiana. Su tutti gli altri aspetti dell'interpretazione si dovranno fornire poco più che indicazioni per ulteriori approfondimenti dell'indagine.

2. I fattori del "miracolo"

Come si vede dalla tabella 1²⁰, l'Italia realizzò incrementi medi annui composti del Pil procapite, nel periodo 1950-1963, superiori a quelli di Francia, Inghilterra, Canada e Stati Uniti, ma inferiori a quelli della Germania e del Giappone, mentre, nel successivo periodo 1964-1973, il ritmo dell'Italia, almeno secondo una delle fonti usate, fu superiore a quello di tutte le economie industrializzate. Il contributo decisivo alla crescita veloce della prima fase è da attribuire agli investimenti fissi lordi, ma parte non minore ebbero le esportazioni. Anche i consumi privati mostrarono una dinamica notevole, però essa riguardava non già i nuovi beni durevoli, bensì i consumi tradizionali. Il basso livello di partenza di questi ultimi spiega il forte recupero dell'Italia rispetto al ritmo tenuto dalle altre nazioni²¹. Viceversa, i beni durevoli contribuirono alla crescita meno che altrove²². Le esportazioni, se consideriamo i tassi di aumento medi annui, costituiscono la componente più dinamica, per quanto il loro peso fosse inferiore a quello degli investimenti²³. Se consideriamo la loro composizione, risulta evidente il declino dei settori tradizionali e l'ascesa di quelli "nuovi"²⁴. L'Italia poté conquistare una posizione competitiva di tutto rispetto nei settori moderni grazie a un rapporto salari-produttività molto favorevole nel confronto coi paesi concorrenti²⁵. In ogni caso, la condizione *sine qua non* del "miracolo" è da identificare in quel passaggio del *know how* tipico del modo di produzione "fordista" (un passaggio che era stato impossibile nel periodo infrabellico) dagli Usa alle economie di Europa e Giappone: è questo dato di fatto che rende poco interessante il cercare di attribuire a una variabile *singola* un ruolo determinante nei processi di crescita²⁶.

Questo vantaggio fu bruscamente interrotto dall'ondata rivendicativa del 1962-1963 che permise ai lavoratori di riguadagnare in parte lo svantaggio accumulato nel decennio precedente²⁷. A seguito di ciò, ebbe termine il periodo comunemente designato come "miracolo economico" e iniziò una fase caratterizzata da una nuova stagnazione salariale che durò a lungo, protraendosi anche negli anni nei quali l'economia nel suo complesso aveva superato la crisi del 1964-1965 e si era avviata nuovamente verso una veloce ripresa. Fu ancora una volta il ritardo salariale accumulatosi negli anni 1964-1967 a produrre l'esplosione di lotte sociali nota come l'Autunno caldo del 1969, che, se permise di recuperare il ritardo rispetto ai paesi europei, ebbe l'effetto di concentrare gli aumenti retributivi in un lasso di tempo pericolosamente breve²⁸.

Per ciò che riguarda i comparti produttivi più dinamici durante il "miracolo economico", vi è un ampio consenso nell'indicare i settori della chimica e della meccanica come quelli che svolsero il maggior ruolo trainante²⁹. Di particolare rilievo fu il peso della chimica che conobbe in Italia una dinamica, in alcuni momenti, persino superiore a quella degli altri paesi europei più evoluti. Tuttavia questa constatazione non aiuta molto a comprendere le cause e la dinamica del boom. I due settori infatti sono in larga misura fornitori di altre industrie e solo in percentuali ridotte hanno come sbocco il consumo finale, rappresentato dalle famiglie, dallo Stato o dalle esportazioni. Dunque, se si vuole spiegare la ragione della crescita di attività che lavorano per altre industrie, che a loro volta lavorano per i consumi finali, bisogna rivolgere l'attenzione sui fattori che determinarono la crescita di questi ultimi.

L'industria chimica fu, negli anni 1951-1963, il più importante settore dal punto di vista del contributo alla crescita complessiva. Essa attraversava in quel periodo una cruciale trasformazione, perché aggiungeva alle produzioni tradizionali, ossia quelle che erano state tipiche della seconda rivoluzione industriale, prodotti del tutto nuovi³⁰. Nella seconda rivoluzione industriale, la chimica aveva soprattutto fabbricato fertilizzanti per l'agricoltura, esplosivi per l'industria bellica e coloranti artificiali o vernici per altre industrie: tutte merci quindi che non si indirizzavano al consumo finale delle famiglie. Il quadro cambia coi primi decenni del Novecento, quando la produzione va spostandosi verso i derivati del petrolio, i prodotti farmaceutici, le materie plastiche e le resine sintetiche, che hanno più diretto rapporto con beni di consumo finali. Nell'Italia del secondo dopoguerra, si assiste a una espansione sia della chimica tradizionale (soprattutto per la modernizzazione dell'agricoltura) che di quella nuova³¹. Fu il cumularsi della ripresa delle attività tradizionali con l'avvento delle attività moderne che spiega il contributo del settore al miracolo economico così rilevante³².

Bisogna anche rilevare come la chimica fosse ben integrata con altri settori industriali e, in particolare, in questo periodo, con la meccanica, perché era (a parte la siderurgia) il più forte acquirente di macchinario e attrezzature. Il settore meccanico, naturalmente, aveva anche

numerosi altri legami interindustriali, in quanto fornitore di strumenti e macchine per gli altri settori che andavano modernizzandosi dopo la stagnazione tecnologica del periodo precedente. L'industria automobilistica esprimeva una domanda di attrezzature particolarmente intensa, anche se inferiore a quella della chimica³³.

Il fenomeno dell'aumento dei consumi essenziali da parte delle famiglie e delle esportazioni (comune a tutte le economie evolute nel dopoguerra) fu causa indiretta, in Italia, della forte domanda di macchinari e attrezzature, man mano che i settori che producevano quei beni andavano modernizzandosi — ed è questo che spiega il ruolo cruciale per la crescita svolto dal comparto meccanica-macchinario. Inoltre, ognuno di questi settori rappresentava il punto terminale di una particolare *filière* produttiva: agroalimentare, tessile-abbigliamento, cuoio-calzature, materiali da costruzione-edilizia, legno-mobilia, carta-editoria, macchinario-mezzi di trasporto, chimica-farmaceutica. Le industrie "a monte" di ogni singola *filière* erano poi integrate tra loro da più o meno stretti *linkages* intersettoriali. In questo modo, un incremento dei consumi alimentari o dell'abbigliamento o del mobilio o delle abitazioni attivava non solo direttamente le industrie "a monte", ma anche l'intera intelaiatura dei settori produttori beni capitali. Se consideriamo il solo mercato interno, le decisioni di spesa delle famiglie costituivano il *primum movens* di tutto il sistema industriale in quanto rete di transazioni intersettoriali.

Tra tutti i beni che entravano nei bilanci familiari, l'automobile era il *singolo* prodotto con più estesa capacità di attivazione rispetto agli altri settori dell'economia. Da essa dipendevano non solo una quota rilevante della *filière* macchine-meccanica-strumenti-siderurgia-minerali, ma anche le reti di distribuzione, riparazione, fornitura di carburante, autostrade. E, inoltre, parti (di entità differente) di attività quali la gomma, il cuoio, la chimica, i tessuti, il vetro. Nonostante il peso relativamente esiguo in quanto quota del Pil (circa il 3-4 per cento nel periodo considerato), si trattava di un'industria che, in tutte le economie evolute del dopoguerra, esercitava una funzione decisiva ai fini dello sviluppo³⁴. E, per quanto nel periodo postbellico occupasse una quota dei bilanci familiari inferiore a quella di altri consumi, tuttavia rappresentava una domanda in espansione molto veloce, laddove le spese per generi tradizionali, come l'alimentazione o il vestiario, si riducevano (in termini percentuali) lentamente, ma in modo irreversibile. Se all'automobile aggiungiamo gli altri beni durevoli che furono propri della produzione "fordista", possiamo affermare che nei paesi evoluti (Italia compresa), all'incirca negli anni ottanta, si registrò uno storico "sorpasso" di questi ultimi persino rispetto alle spese alimentari, che avevano livelli di partenza straordinariamente elevati³⁵.

A giudicare dunque le cose *ex post*, si dovrebbe dire che una politica industriale lungimirante, da parte delle autorità economiche, avrebbe dovuto avere come obiettivo primario la rimozione di tutti gli ostacoli che si frapponevano allo sviluppo dell'automobile e degli altri beni "moderni". Per la verità bisogna rilevare come *nessuno* dei governi, nei paesi industriali, ebbe fin dall'inizio una visione chiara delle trasformazioni che andavano attuandosi³⁶. Tuttavia l'Italia adottò un comportamento particolare, da questo punto di vista, perché la classe politica nella sua totalità e le autorità economiche non solo non si prefissero di aiutare i settori con le potenzialità maggiori, ma si attivarono, negli anni cinquanta e sessanta, per *ostacolare* l'espansione dei consumi durevoli, almeno per ciò che riguardava il mercato interno.

3. La battaglia contro i consumi

Quando si parla di classe politica ci si riferisce tanto a quella di governo che all'opposizione, e in essa vanno incluse anche le rappresentanze sindacali dei lavoratori e degli imprenditori. Il Piano del lavoro della Cgil, il sindacato a guida comunista, lanciato dalla tribuna del II congresso dell'organizzazione a Genova, nel 1950, proponeva esplicitamente un patto sociale di tipo keynesiano, ossia basato sull'idea che il sindacato avrebbe accettato una più moderata linea di azione rivendicativa in cambio di investimenti sociali, che avrebbero dovuto riguardare soprattutto il Mezzogiorno e l'agricoltura. L'architrave del progetto era costituito dalla idea di creare una serie di enti che avrebbero dovuto agire su scala nazionale: in primo luogo un ente per l'accrescimento della erogazione di energia elettrica, poi un ente di bonifica per le terre incolte, quindi un ente per la costruzione di case popolari. Il finanziamento del piano avrebbe

dovuto essere assicurato in primo luogo da un'imposta progressiva sui patrimoni, quindi da una politica economica rivolta a convogliare il risparmio privato verso gli investimenti pubblici. Ma, fattore non secondario, si affermava esplicitamente che anche i lavoratori avrebbero dato il loro contributo:

Io dichiaro qui, da questo Congresso — affermò Di Vittorio con solennità —, che nella misura in cui il nostro Piano [...] sarà messo in applicazione e attuato con tutte le misure e gli sforzi che esso comporta, per questa opera di bene, di risanamento, di progresso, tutto il proletariato italiano, i lavoratori salariati e stipendiati di tutte le categorie, malgrado le loro condizioni di miseria, saranno felici di fare nuovi sacrifici.

Questa spontanea disposizione a sacrificarsi da parte dei lavoratori salariati non si verificò affatto³⁷. Ma, quel che più conta, la proposta implicava un coinvolgimento diretto delle forze di sinistra nella gestione della politica economica, che, nel clima della guerra fredda, sarebbe stato impensabile³⁸.

Il governo guidato dalla Democrazia cristiana rispose alla offensiva delle sinistre (che aveva avuto nel fallimento della "legge truffa" del 1953 un momento importante) con un suo progetto, il Piano Vanoni, che, ancora una volta, puntava a un riassorbimento della disoccupazione e della disoccupazione del Mezzogiorno e dell'agricoltura mediante un complesso di investimenti sociali da effettuarsi in un periodo di dieci anni. Anche in questo caso, il fallimento fu dovuto principalmente a ragioni di politica generale. Gli americani, che del piano avrebbero dovuto essere i principali finanziatori, videro in esso uno strumento per quella politica di "apertura a sinistra" che la corrente democristiana di Fanfani stava cercando di attuare, e che il governo Usa invece si sforzava di ostacolare in tutti i modi.

A parte queste ragioni strategiche (che peraltro erano le più importanti), le autorità americane e gli organismi internazionali criticarono, dal punto di vista tecnico-economico, lo Schema decennale di Vanoni soprattutto perché non erano convinti che fosse attuabile il suo dispositivo centrale, ossia la limitazione nella crescita dei consumi a vantaggio di un massiccio incremento degli investimenti statali. L'ambasciatrice Clare Luce osservava nel 1955 che quello di Vanoni era un "piano di austerità", ma che, in un paese nel quale c'erano milioni di persone affamate e i partiti di sinistra agitavano la questione salariale, "un programma di austerità non è politicamente attuabile"³⁹.

Del pari, quando il piano venne proposto alla discussione in sede Oece, agli apprezzamenti generici dei delegati delle diverse nazioni si accompagnarono critiche non secondarie. Il piano — si notava — avrebbe richiesto "un contenimento nello sviluppo dei consumi e, nell'ambito dei consumi, una prevalente attribuzione di essi alla categoria dei disoccupati e sottoccupati che dovranno trovare un'occupazione"⁴⁰. Ma questa opzione a favore dei consumi di sussistenza non appariva ai funzionari europei né facilmente realizzabile né forse economicamente opportuna. Ai delegati Oece non sfuggiva la contraddizione per cui gli investimenti al Sud avrebbero accresciuto la massa delle merci-salario, mentre un eventuale aumento dei salari al Nord sarebbe stato speso in consumi di ben altra natura: "L'accresciuta richiesta di prodotti nell'Italia meridionale o settentrionale sarebbe di natura diversa. Nell'Italia meridionale i prodotti richiesti sarebbero verosimilmente quelli alimentari, mentre nell'Italia settentrionale vi sarebbero richieste di prodotti di consumo [non di sussistenza]. In tale situazione, come sarebbe possibile limitare le richieste e fare discriminazioni tra le due regioni?"⁴¹.

In particolare, il delegato americano, in sintonia con le critiche della Luce, affermava con forza l'impossibilità di imporre alla parte occupata di un popolo, che comunque era in condizioni di miseria, un disegno che prevedeva una limitazione dei consumi per altri dieci anni:

Per quanto riguarda il punto (iii), la questione della limitazione dei consumi interni e l'aumento del risparmio [...] è una di quelle che presentano maggiori dubbi. Col passaggio all'occupazione di un gran numero di disoccupati, vi sarà un notevole aumento di reddito spendibile e vi sarà anche una aumentata pressione per gli aumenti salariali. In queste condizioni può apparire poco realistico prevedere un forte aumento nei risparmi volontari [...] quale quello indicato dal Piano. È evidente che una politica di misure fiscali può avere una forte influenza nel senso desiderato, ma essa può anche originare delle tensioni di carattere politico che rischiano di mettere in pericolo gli obiettivi che il Piano si propone⁴².

Ma il rappresentante italiano, Pasquale Saraceno, poteva replicare con la sicurezza di chi era bene al corrente del clima del paese, che proprio dal punto di vista *politico* il governo era in grado di ottenere un supporto adeguato anche alle misure impopolari che si ipotizzavano: sarebbe stato di certo possibile "accrescere il risparmio nelle sue fonti interne ed esterne"

mediante un'azione che facesse leva sulle imposte e sui prezzi⁴³.

Le fonti di finanziamento "esterne" alla fine vennero meno, ma non così quelle interne, dipendenti dalla particolare "politica" del governo, così come l'aveva descritta Saraceno. Di questa politica, sul versante monetario e finanziario, il vero *deus ex machina* fu il governatore della Banca d'Italia, Donato Menichella. Questi condusse negli anni cinquanta una serrata opera di persuasione (oltre che esercitare una forte pressione politica) che aveva di mira un solo obiettivo, quello della limitazione dei consumi e, segnatamente, dei consumi di beni durevoli, automobili in primo luogo.

La *Relazione annuale* della Banca d'Italia del 1953 afferma la necessità che "i consumi si sviluppino con un ritmo meno intenso di quello che l'aumento della produzione potrebbe apparentemente legittimare". Si tratterebbe però di un sacrificio solo temporaneo perché "la natura eccezionale del fabbisogno [di capitali] è la garanzia per i cittadini che il loro contributo sarà soltanto transitorio", ossia che sarebbe durato per il tempo necessario a permettere "una vigorosa azione dello Stato" rivolta all'"esecuzione di quelle opere di interesse generale" necessarie alla iniziativa privata, vale a dire "vasti programmi di opere di avvaloramento agrario e di rinnovo e sviluppo di impianti industriali"⁴⁴.

Negli anni successivi, questa richiesta di "sacrifici temporanei" divenne un aspetto *permanente* degli appelli che il governatore rivolgeva ai responsabili dell'economia. Il "risollevamento delle regioni meridionali per elevazione del benessere delle classi povere" viene proposto come moneta di scambio per realizzare un "contenimento delle altre classi nella loro marcia verso più ampi consumi", soprattutto se si trattava di quelli in beni durevoli⁴⁵.

Ancora una volta si ribadisce che "il proposito di imporre a noi stessi una forte limitazione nello sviluppo dei consumi" costituisce una richiesta "transitoria"; ma nello stesso tempo si afferma che bisogna rispettare il vincolo esterno costituito dal pericolo di un aumento eccessivo delle importazioni rispetto alle esportazioni: un vincolo *costante* per la politica economica di un paese come l'Italia, nel momento in cui esponeva le sue industrie alla concorrenza internazionale.

Nel 1956 si torna alla carica contro il consumismo, ipotizzando persino l'uso di politiche coercitive⁴⁶. L'impiego di strumenti di coercizione "politici", come quelli previsti dal Piano Vanoni, è espressamente indicato come l'unica possibilità di rovesciare le tendenze che andavano affermandosi:

Le probabilità che una diversa ripartizione del reddito si verifichi con accentuazione degli investimenti produttivi risiedono pertanto nella eventualità che, in sede di realizzazione del programma decennale, si ritenga di moderare lo sviluppo di determinati consumi e di promuovere invece un largo accrescimento di detti investimenti produttivi, con impiego di appropriati strumenti per il raggiungimento dell'uno e dell'altro fine⁴⁷.

Uno dei principali strumenti è individuato nella politica di bilancio, che avrebbe dovuto essere usata per accrescere gli "investimenti produttivi", ma, nello stesso tempo, per regolamentare i consumi⁴⁸. Si potrebbe pensare che le classi sociali chiamate a dare il loro contributo per i ceti più sfortunati fossero quelle dei cittadini più agiati e abbienti. Niente di tutto ciò. Menichella si riferisce in maniera esplicita e diretta ai lavoratori già occupati che, in grazia di questa loro situazione di relativo privilegio, avrebbero dovuto sopportare sacrifici ("temporanei") a vantaggio dei disoccupati e sottoccupati. Quando infatti si chiede quali categorie di consumatori potrebbero essere oggetto delle restrizioni imposte dalla politica del governo, il governatore esclude senz'altro tutti i potenziali contribuenti, eccetto i lavoratori manuali⁴⁹.

Anche su questi ultimi, tuttavia, Menichella riteneva che non si potesse far conto in modo sicuro. Non perché giudicava che i sindacati ponessero in atto una politica di rivendicazioni eccessive: sarebbe stato impossibile dirlo nelle condizioni dell'Italia di quegli anni. Oggetto di preoccupazione erano invece i meccanismi di indicizzazione, ossia quelli che permettevano ai lavoratori di recuperare almeno la perdita di potere d'acquisto derivante dalla crescita dei prezzi al consumo⁵⁰. Ancora nel 1957 si ribadiva che l'unico elemento di preoccupazione, in un quadro per il resto positivo, era dato dai "meccanismi della scala mobile", che avevano determinato "riflessi duraturi su tutto ciò che nel paese si produce". Certo, si riconosceva implicitamente che gli aumenti salariali sono stati inferiori a quelli della produttività, ma si considerava come desiderabile che le retribuzioni nominali non tenessero il passo degli aumenti dei prezzi⁵¹. La tesi è ripetuta con coerente insistenza l'anno successivo quando, pur in presenza di una leggera flessione della congiuntura, i punti neri della situazione sono di nuovo

individuati nei salari e quindi nei consumi⁵².

Negli anni 1958-1959, risulta chiaro che il trend positivo dei precedenti cinque o sei anni andava mutandosi in un vero e proprio boom. Per Menichella l'indicatore più chiaro di questa evoluzione era rappresentato dall'allentarsi del vincolo esterno, poiché la bilancia commerciale e quella dei pagamenti cessavano di costituire una preoccupazione per l'economia italiana⁵³. Inoltre, persino i meccanismi di indicizzazione salariale non destavano timori perché, "fatto veramente nuovo nel dopoguerra", il sistema aveva funzionato al contrario, con un'"applicazione in discesa, per vaste categorie di lavoratori dipendenti, del sistema di scala mobile"⁵⁴.

Dunque: conti con l'estero rassicuranti, dinamica salariale contenuta e basso livello di inflazione nel quadro di una crescita veloce del reddito nazionale. Sembravano essersi realizzate tutte le condizioni che giustificavano la fine dei "temporanei" sacrifici, e dunque l'adozione di una politica favorevole alla crescita dei consumi privati. Non è questa l'opinione del governatore. La sua idea è che, certo, si possono allentare i vincoli fino a quel momento imposti alla dinamica della spesa pubblica: "ritengo di poter confermare che il nostro sistema economico sarebbe in grado di sostenere nei prossimi tempi uno sforzo aggiuntivo nel campo degli investimenti [statali]". Ma per sostenere quali settori? La filosofia di Menichella si rivela in piena luce:

La nostra condizione attuale è quella tipica delle fasi nelle quali un impulso deciso e consistente dato a certi investimenti pubblici (scuole e istruzione in genere, ricerca scientifica, strade, sistemi di trasporto e comunicazioni, ospedali, edilizia popolare e soprattutto avvaloramenti agricoli) è capace di imprimere un nuovo corso allo stesso sviluppo industriale e in genere a tutta la vita economica del paese⁵⁵.

Parole notevoli sotto molti punti di vista, il più importante dei quali, per ciò che qui interessa, è la precisazione che l'intervento statale nell'economia non è giustificato per fronteggiare situazioni di emergenza, ma costituisce addirittura una leva fondamentale dello sviluppo. Quando Keynes, negli anni trenta, sollecitava investimenti pubblici nell'edilizia, aveva dinnanzi una situazione che richiedeva misure straordinarie per assorbire i milioni di disoccupati che la crisi economica andava creando: dunque un rimedio contro la depressione produttiva. Del pari, quando Di Vittorio o La Malfa⁵⁶ o Amendola o Vanoni invocavano un maggiore attivismo dello Stato nell'economia, giustificavano le loro richieste sulla base di quelle condizioni di miseria cronica che non poche regioni d'Italia erano costrette a subire da secoli, e che talune importanti inchieste parlamentari, proprio in quegli anni, avevano documentato in maniera drammatica. Le affermazioni di Menichella andavano oltre questo modo di pensare. Egli mostrava di credere che gli investimenti sociali non fossero solo uno strumento per assorbire la disoccupazione, ma un modo per *attivare la crescita* e prolungarla nel tempo. Si trattava di una filosofia economica che, se pure originata nell'ambito delle grandi operazioni finanziarie di salvataggio degli anni trenta, aveva saputo adattarsi bene al passaggio dall'autarchia alla nuova situazione di apertura dei traffici internazionali. Ciò che restava costante era una speciale visione dei compiti che lo Stato aveva, per così dire, il "dovere" istituzionale di assumere, fossero essi rivolti al fine della potenza militare, oppure, col secondo dopoguerra, a obiettivi di carattere sociale⁵⁷.

Lo spostamento di finalità, dalla lotta contro la miseria al sostegno dello sviluppo, implicava che il contenimento salariale, da sacrificio "temporaneo" fosse assunto in modo chiaro come un obiettivo permanente. Le condizioni pregiudiziali per la crescita equilibrata con la guida degli investimenti sociali erano date infatti dall'osservanza del vincolo esterno e dal controllo dell'inflazione. Rispetto a entrambe le variabili-obiettivo, la dinamica dei salari risultava decisiva, per mantenere la competitività del commercio estero e per evitare l'innescò di una spirale salari-prezzi.

All'assemblea dell'anno scorso, ispirandoci alla necessità di provocare un allargamento del mercato interno e degli scambi internazionali, ritenemmo di dover esprimere apertamente il nostro avviso favorevole ad uno sforzo aggiuntivo di investimenti *nei campi propri dell'attività statale*; ed insistemmo nell'assicurare che ciò non avrebbe impedito, anzi avrebbe stimolato, la ripresa degli investimenti industriali, e che gli uni e gli altri si sarebbero potuti realizzare senza correre importanti pericoli inflazionistici, attesa la buona condizione raggiunta dalla nostra bilancia dei pagamenti, e purché il ritmo di accrescimento dei salari si fosse mantenuto moderato⁵⁸.

Menichella fu l'artefice di un sistema bancario-finanziario moderno, flessibile e altamente sofisticato: sono pertanto giustificati gli apprezzamenti alla sua opera che sottolineano questo aspetto tecnico-economico. Tuttavia, egli fu anche il sostenitore di una politica rivolta al

contenimento dei consumi e questa, nella misura in cui fosse risultata efficace, andava esattamente nella direzione opposta alle tendenze operanti in tutto il mondo occidentale.

Peraltro, nell'Italia postbellica (e non solo in essa) non esistevano voci autorevoli che propugnassero un indirizzo diverso⁵⁹. È pur vero che alcuni esponenti del mondo che ruotava attorno all'automobile si fecero interpreti, in qualche caso sporadico, di una politica economica poggiante su un patto sociale di tipo "fordista". Si trattava tuttavia di analisi dal taglio più giornalistico che scientifico, e che pertanto potevano tanto meno essere prese sul serio quanto più basavano le loro conclusioni su prove mal dimostrate, su ragionamenti d'occasione.

Una discriminante significativa tra i nemici del consumismo e i sostenitori di esso si coglie già nel giudizio sul Piano Vanoni, che viene correttamente individuato da questi ultimi come ispirato da un'impostazione estranea e ostile. Quanti dei 24.000 miliardi previsti per finanziare il Piano sarebbero stati utilizzati per scopi produttivi?

La logica farebbe supporre che un piano tanto grandioso [che] si propone un diretto intervento nei settori denominati come "propulsivi" [...] dovesse dare alla motorizzazione un posto di primo piano, anzi il primissimo posto⁶⁰.

Ci si limita invece a prevedere la misera somma di 1.100 miliardi per opere stradali, mentre si sa bene che le strade "non hanno mai generato veicoli a motore".

Evidentemente non ci siamo: i nostri governanti non dimostrano di aver compreso l'importanza del trasporto su strada ordinaria in genere e del trasporto individuale nel quadro della vita economica e sociale del nostro tempo⁶¹.

Di qui la curiosa, ma non incoerente, parola d'ordine che il mondo automobilistico, secondo l'autore, avrebbe dovuto far propria: "motorizzare il Piano Vanoni"⁶², ossia indurre il governo a effettuare maggiori stanziamenti a favore dell'automobile, per via diretta o indiretta. L'idea che l'industria dell'auto fosse il primo "settore propulsivo" viene in mente al giornalista che stiamo citando sulla base di un'evidenza empirica piuttosto approssimativa. In una inchiesta dell'anno precedente, egli si era accorto, con una certa sorpresa, dell'esistenza di una correlazione tra livelli di reddito *pro capite* e disponibilità di auto per abitante. Le regioni a più alto reddito, come Piemonte, Lombardia e Liguria avevano "densità" di 29, 33 e 39 abitanti per auto, laddove quelle del Centro e del Sud, con livelli inferiori, mostravano densità di 50 e persino 100 abitanti per auto. L'autore esita a inferire da tale coincidenza l'idea che fosse lo sviluppo della motorizzazione a produrre il maggior reddito, ma non esclude del tutto che proprio questo potesse essere il caso. Se questa ipotesi fosse stata corretta, però, si sarebbe dovuto procedere a una radicale revisione degli indirizzi di politica economica:

Qui bisognerebbe avere il coraggio di fare un ragionamento economico alla Ford, con la certezza che ogni lira di reddito in più oltre il minimo vitale si riverserà sulla motorizzazione. [...] Nel 1953 l'Italia ha speso 1.224 miliardi per l'assistenza sociale, ossia il 16,0 per cento del reddito nazionale netto [...] è certo che buona parte di esso, anziché elargita a umiliante titolo caritativo potrebbe essere assai più proficuamente utilizzato a scopi produttivi, che sanano le piaghe, anziché mutarle in croniche cancrene. [...] Le grette concezioni della compressione dei consumi [...] non approdano a nulla, oltre ad essere controproducenti sotto tutti gli aspetti. Bisogna far lavorare e produrre, far guadagnare per far consumare, e ricominciare il ciclo [...] Di conseguenza aumenterà e sarà meglio ripartito il reddito: questa è la *conditio sine qua non* affinché la motorizzazione si sviluppi fino al grado degli altri paesi più progrediti⁶³.

È su questa base che viene criticato il Piano Vanoni. Lo Schema decennale prevedeva infatti un aumento della produttività, dunque un maggior volume di beni prodotti. Ma, ci si chiede, "dove si mette l'aumentata produzione", se i consumi vengono scoraggiati? Certo, vi è sempre la valvola dell'esportazione, alla quale tuttavia il Piano faceva eccessivo credito, ipotizzando un accrescimento del 60 per cento. "Niente di meno! Come se all'estero non aspettassero che noi". Molto più saggio sarebbe puntare sulla espansione del mercato interno, ma in questo caso la maggiore produttività dovrebbe avere come corrispettivo un aumento dei redditi dei lavoratori dipendenti. Infatti non si può insistere sulla produttività "se anche ai lavoratori non si offre un incentivo: salari alti e proporzionali al rendimento o partecipazione agli utili dell'impresa. [...] In altri termini, l'adozione del metodo Ford. [Ma] come si può conciliare tutto questo con la riduzione dei consumi?".

Manca per ora una prova certa della relazione di causalità tra motorizzazione e sviluppo economico, ma almeno si ritiene di poter sostenere che esista una relazione di reciprocità tra i due fattori:

I Pubblici Poteri dimostrano di non condividere affatto l'opinione che la motorizzazione costituisca la più

potente molla propulsiva per l'evoluzione della moderna economia, tanto è vero che lo Schema Vanoni non la prende neanche in considerazione⁶⁴.

In ogni caso si tratta di una tesi che il mondo dell'auto propone non senza molte cautele, almeno negli anni cinquanta. Quando qualcuno si azzarda a sostenere che l'aumento del reddito nell'Italia di quegli anni era dovuto in modo decisivo all'automobile, gli stessi difensori del trasporto su strada tengono a prendere le distanze: la motorizzazione è sempre *indotta* da un aumento del reddito: al più si può dire che *spesso* precede (come causa) l'aumento del reddito⁶⁵. Solo all'inizio degli anni sessanta, quando il boom automobilistico ha rivelato in piano la sua capacità di attivazione di altre industrie e di incremento dei redditi, i giudizi si fanno più sicuri. Si sostiene ora apertamente che gli altri paesi evoluti, come gli Usa e la Germania, hanno conosciuto un rapido sviluppo industriale grazie all'industria automobilistica. Tuttavia, le conoscenze fattuali sull'argomento vengono espone in forma giornalistica e l'analisi storica non è certo delle più accurate.

In generale, la stampa automobilistica conduce in quel periodo una battaglia serrata per rimuovere tutti gli ostacoli che si frapponivano a uno sviluppo del trasporto privato: dalla polemica sugli incidenti stradali, alla pressione perché si sviluppasse le autostrade⁶⁶, alla regolamentazione del Codice della strada, alla critica delle imposte sulla benzina e delle tasse di varia natura che erano connesse all'acquisto e all'uso dell'automobile. In questa battaglia il settore sostenne di avere contro pressoché tutta la stampa italiana che avrebbe dimostrato una maggiore sensibilità per i pericoli inerenti alla motorizzazione del paese (inquinamento, congestione dei centri urbani⁶⁷, vittime degli incidenti) che non per i vantaggi che ne derivavano⁶⁸.

In effetti era giustificata la tesi secondo la quale il governo italiano colpiva i consumi automobilistici con una tassazione più elevata che nel resto d'Europa⁶⁹. Per altro verso, tuttavia, esso proteggeva gli interessi dell'industria nazionale non solo con tariffe doganali proibitive, ma anche mediante contingentanti di importazione che spiegavano la scarsa diffusione in Italia di auto straniere che pure avevano qualità e prezzi migliori delle auto nazionali. In modo caratteristico, i governi di quegli anni perseguirono una particolare "via italiana" alla motorizzazione, impedendo l'ingresso dei prodotti stranieri⁷⁰, ma, nello stesso tempo, scoraggiando anche i consumi interni, con una tassazione esosa, che era del resto coerente con la politica di incentivare le esportazioni⁷¹.

Gli interessi automobilistici agirono quindi come un normale (se pur molto potente) gruppo di pressione per ottenere particolari vantaggi su specifiche questioni e si può dire che, nel complesso, le battaglie furono condotte a termine vittoriosamente. Ma essi non riuscirono a convincere i governi ad adottare una *politica industriale* che riguardasse non un singolo gruppo di pressione, bensì l'intera collettività nazionale, in quanto ispirata a una coerente visione dello sviluppo. La ragione di questo stato di fatto è da ricondurre a una valutazione non lungimirante delle potenzialità dell'industria automobilistica in quanto settore leader dell'economia. È sintomatico che lo stesso presidente della Fiat, Gianni Agnelli, ancora nel 1971, non si mostrasse troppo ottimista circa la possibilità che l'automobile diventasse un oggetto di consumo per strati più larghi della popolazione.

Nel rispondere a una commissione parlamentare d'inchiesta sulla situazione del settore auto, il presidente della Fiat esordiva, certo, enumerando le benemeritenze del settore industriale nel quale operava e sottolineando come l'auto aveva nell'economia del Novecento la stessa funzione propulsiva che le ferrovie avevano svolto nell'Ottocento⁷² ma, quando si passava alla situazione italiana del momento, il tono diventava meno trionfalistico. Pur riconoscendo che le spese per acquisto di auto, tra il 1950 e il 1970, erano aumentate dallo 0,6 al 2,4 delle spese totali delle famiglie, allineandosi così alla media della nazioni più industrializzate, affermava:

Vi sono d'altra parte fondate ragioni per ritenere — come si potrà rilevare considerando le prospettive di sviluppo della domanda interna — che tale valore costituisca ormai un "tetto" difficilmente superabile⁷³.

Sulla base di un calcolo che si riferiva al tasso di incremento delle immatricolazioni e delle sostituzioni,

Nel corso del decennio prossimo [il consumo medio di auto] non tenderà a scostarsi da tale valore essendo piuttosto difficile che il consumo automobilistico possa ulteriormente comprimere altri consumi privati⁷⁴.

tanto più che altri tipi di consumi stavano emergendo nei paesi evoluti: tempo libero, salute, ecc. In conclusione, si poteva prevedere che, di lì a dieci anni, il ritmo delle nuove

immatricolazioni sarebbe diminuito da 1.050.000 a 650.000⁷⁵. Una valutazione che non teneva conto delle riserve ancora disponibili in Italia per un allargamento del mercato, e che pertanto sarebbe stata ampiamente smentita dei fatti⁷⁶.

Una così estesa unanimità nella battaglia contro i consumi contribuì a creare in Italia quel clima "politico" che i rappresentanti dell'Oecd consideravano necessario a far accettare il Piano Vanoni (o qualsiasi progetto del genere) e che Saraceno assicurò che sarebbe stato agevole determinare. In effetti, questa temperie politica e culturale non poté essere estranea al fatto che le spese in beni durevoli furono da noi più ridotte che altrove, e ciò con particolare riguardo ad alcuni ceti della popolazione. Le inchieste sui bilanci familiari condotte dalle organizzazioni europee permettono di farsi un quadro più chiaro del ruolo dei beni durevoli nello sviluppo dei diversi paesi del mercato comune. La tabella 7.A⁷⁷ fornisce utili informazioni per ciò che riguarda la situazione delle famiglie operaie in Italia. Altre informazioni più disaggregate permettono di stimare che le percentuali di famiglie italiane di operai con un reddito annuo fino a 1.200.000 lire, e, riguardo alla composizione, tra zero e due figli, in possesso di auto variavano da un minimo di 0,6 a un massimo di 12,3. Soltanto quando il reddito superava la soglia dei 2.500.000, che riguardava peraltro una sparuta minoranza, tale percentuale saliva al 40 per cento⁷⁸. Molto più diffusi invece gli altri beni durevoli e, in particolare, frigoriferi, motociclette e televisori. Tale situazione era del tutto anomala se confrontata con quella della Germania e della Francia⁷⁹, dove le famiglie operaie in media possedevano auto, rispettivamente, per il 24 e il 37 per cento, contro la media italiana del 14,5 per cento.

Se invece ci riferiamo alle famiglie di impiegati, le distanze tra i tre paesi si riducono notevolmente e anzi, in taluni casi, se pure particolari, le posizioni si rovesciano. Infatti, sul totale delle famiglie tipo di impiegati e funzionari con un solo figlio, in Italia il possesso di auto riguarda il 50,6 per cento, contro il 73,79 in Francia, ma solo il 43,54 in Germania⁸⁰. Nel nostro paese, il reddito di 2.500.000-3.000.000 lire annue rappresenta la soglia oltre la quale il possesso di auto, in questa categoria sociale, è generalizzato, raggiungendo persino il 78 per cento⁸¹.

Le distanze tornano a emergere quando si passa agli agricoltori. In Italia occorre salire alle famiglie con oltre 1.800.000 lire di reddito e con proprietà di oltre 50 ettari per toccare percentuali di possesso del 20-40 per cento. In Germania, per le famiglie con redditi e superficie corrispondente, si hanno quote del 55-60 per cento e in Francia persino superiori, tra il 73 e l'82 per cento⁸².

Nell'Italia del "miracolo" gli operai hanno dunque accesso all'automobile tipo dell'epoca, la 600 della Fiat, in percentuali esigue⁸³, mentre gli impiegati e i funzionari rappresentano per ora il vero mercato "di massa" per questo bene di consumo. L'assenza di un vasto ceto agricolo in condizioni reddituali agiate, come in Francia, riduce nel nostro paese l'ampiezza del mercato di sbocco interno per il prodotto automobilistico⁸⁴.

La ristrettezza del mercato retroagisce poi sulle possibilità di introdurre innovazioni tecnologiche atte a moltiplicare i volumi di produzione, e quindi a ridurre i costi unitari. Per quanto il problema richieda una analisi più approfondita di quella che è possibile fare in questa sede, è ipotizzabile che i maggiori volumi di vendita permessi, per esempio, alla Renault sul mercato interno francese, abbiano accelerato i processi di automazione rispetto alle maggiori fabbriche italiane⁸⁵.

È improbabile che gli acquisti relativamente ridotti di automobili presso alcune vaste categorie sociali dipendessero da fattori socio-culturali. In realtà, la propensione all'acquisto di autovetture era molto elevata, rispetto a quella di altri generi di consumo, e i confronti tra le elasticità della domanda rispetto al reddito sono eloquenti⁸⁶. D'altronde, una conferma cruciale di questo assunto è nella constatazione che, di fatto, l'accelerazione delle spese in beni durevoli realizzata per colmare il ritardo nei confronti delle altre nazioni europee fu, negli anni successivi al "miracolo", di straordinaria intensità. Nel 1960 l'Italia aveva ancora una quota di 4 auto ogni 100 abitanti, contro il 12,1 per cento della Francia e il 7,8 della Germania. Nel 1975 era al 27 per cento, contro il 29 della Francia e della Germania⁸⁷. Più probabile è invece che, all'origine del fenomeno, sia il ritardo in termini di dinamica dei redditi verificatosi negli anni del "miracolo", e poi ripetutosi in quelli della "tregua salariale" del 1964-1967. L'ipotesi che qui vorrei difendere è che sia la politica monetaria condotta dalla Banca d'Italia sia la politica del bilancio pubblico si mossero, in modo coerente e convergente, verso l'obiettivo di

contenere lo sviluppo dei redditi dei lavoratori dipendenti, di indirizzare gli aumenti di reddito degli altri ceti verso il risparmio piuttosto che verso i consumi (specialmente di beni durevoli) e di incanalare i risparmi verso il finanziamento delle spese statali che, come sappiamo, erano utilizzate per investimenti sociali.

4. Il circuito dei redditi

Per la verità, dimostrare queste ultime affermazioni è molto più difficile che non per tutte le altre esposte in precedenza. La ragione è da cercare nell'enorme complessità legata al problema di quantificare in maniera esatta la spesa pubblica nel nostro paese⁸⁸. Se poi si tenta di confrontare la situazione italiana con quella delle altre nazioni, i problemi diventano pressoché insolubili⁸⁹. Molti autori hanno prodotto confronti internazionali delle variabili legate al bilancio pubblico spesso senza un'adeguata analisi critica dei dati utilizzati. In mancanza di analisi di questa natura da parte degli specialisti, le conclusioni che qui presentiamo dovranno per necessità essere considerate come provvisorie.

L'interrogativo più difficile cui si deve rispondere è se la spesa pubblica in Italia fu effettivamente di grande entità, oppure di entità relativamente modesta. La semplice verità è che, per la natura delle scritture contabili nel nostro ordinamento, la risposta a un tale interrogativo non può essere sicura. Sulla base della maggior parte delle valutazioni, si sarebbe indotti a credere che, negli anni del "miracolo", la quota di spesa pubblica sul reddito nazionale fu in Italia inferiore a quella dei paesi scelti come termine di confronto⁹⁰. Anche nell'ipotesi che questa conclusione sia attendibile, essa richiede due importanti specificazioni. In primo luogo, le erogazioni statali rivelano in Italia una dinamica superiore a quella delle altre economie, sicché il divario iniziale appare pressoché colmato nel corso degli anni sessanta. In secondo luogo, l'indicatore prescelto non permette di tenere conto di una particolarità italiana che esalta, da noi, il peso dell'intervento statale, ma in una misura che non si esprime compiutamente nel rapporto spesa pubblica-reddito nazionale.

Questo secondo elemento da prendere in considerazione si riferisce alle partecipazioni statali in imprese industriali, agricole e del terziario. Attraverso l'Iri, lo Stato influiva su complessi industriali che rappresentavano l'80 per cento delle capacità produttive nel settore delle costruzioni navali, il 50 per cento della siderurgia, il 60 per cento della produzione bellica, il 40 per cento del materiale ferroviario, il 27 per cento del settore meccanico⁹¹. Nei settori del carbone, dei prodotti petroliferi, dell'energia elettrica e del metano i ministeri dell'Industria e Commercio e quello dei Lavori pubblici avevano ampi poteri di intervento e regolamentazione. Enti appositi controllavano la produzione, la distribuzione, il commercio estero e i prezzi come l'Istituto cotoniero italiano, il Consorzio nazionale canapa o l'Ente nazionale per la cellulosa e la carta. I trasporti ferroviari e marittimi, ma anche quelli su strada, erano assoggettati a particolare disciplina⁹². Lo scopo istituzionale primario di queste forme di regolamentazione era quello di costituire adeguati strumenti per l'aumento dell'occupazione. Del pari, l'azione degli enti di natura previdenziale, assicurativa, sociale, pensionistica mirava soprattutto a procurare un reddito minimo a vaste categorie di indigenti, o a integrare quello esistente⁹³.

L'elenco fornito dalle fonti archivistiche mostra in modo dettagliato i diversi campi di intervento dello Stato italiano. Si va dai monopoli fiscali (sigarette, sale, chinino, valori bollati), alle imprese direttamente gestite dallo Stato (ferrovie principali, rete telefonica, poste e telegrafi, casse di risparmio postale, officine militari), alle imprese a gestione diretta ma con autonomia funzionale (terme, aziende forestali, Istituto poligrafico), agli enti pubblici operanti nel settore economico (in numero di 28, dall'Azienda carboni italiani all'Ente zolfi italiani), alle società per azioni con capitale sottoscritto in tutto o in parte dallo Stato (in numero di 37, dalla Compagnia immobiliare alberghi alla Società elettrica Larderello), alle imprese con capitale sottoscritto da altre imprese controllate dallo Stato (in numero di 21, dall'Azienda italiana generale petroli all'Iri), alle imprese gestite direttamente dai comuni (un numero infinito di casi, dai frigoriferi alle imprese funebri) agli istituti di credito⁹⁴.

Anche a non considerare le partecipazioni di minoranza a società con capitale molto frazionato⁹⁵, si poteva affermare che "ben oltre la metà di tutto il complesso aziendale italiano di una certa dimensione era controllato, patrimonialmente, dallo Stato o da Enti Pubblici e che

in moltissimi altri casi *sussistevano* forme diverse di ingerenza sull'andamento delle aziende che [...] *superavano* i limiti del normale controllo amministrativo⁹⁶. Non si riteneva possibile quantificare in modo preciso il totale dell'occupazione che dipendeva dai poteri statuali (centrali e periferici) ma, se la stima della quota sul patrimonio complessivo superava il 50 per cento, si deve pensare che il numero di occupati fosse proporzionale a questa enorme dimensione. Se si ha presente che in Francia e in Germania, paesi nei quali, tradizionalmente, lo Stato svolgeva una funzione tutt'altro che marginale, le proprietà pubbliche non superavano il 30-35 per cento⁹⁷ del totale dei patrimoni aziendali, si ha ragione di credere che la capacità della sfera pubblica in Italia fosse di gran lunga superiore a quanto il semplice confronto dei dati di bilancio inducesse a credere.

Bisogna ricordare, in ogni caso, che le autorità italiane, nel corso degli anni cinquanta, compirono ogni sforzo per tenere sotto controllo le erogazioni statali. Da un lato, l'operato delle partecipazioni pubbliche (e dell'Iri in particolare) fu sottoposta a un severo scrutinio, con l'obiettivo di superare tutte le situazioni (e all'inizio non erano poche) nella quali le imprese svolgevano opera di assistenza all'occupazione che era mascherata da attività industriale; e di adeguare la gestione di tali imprese agli standard internazionali e alla concorrenza europea, sempre più aperta⁹⁸. Dall'altro lato, e più in generale, si cercò di commisurare l'entità della spesa sia al flusso delle entrate sia alla formazione del risparmio privato. A tal fine si volle mettere ordine nel mondo caotico nel quale il potere della Ragioneria generale dello Stato aveva discrezionalità pressoché assoluta e, in qualche caso, si ricorse persino a espedienti non molto ortodossi, come la gestione dei residui al di fuori del controllo parlamentare⁹⁹.

Dal punto di vista delle entrate, è ben nota l'anomalia italiana per la quale il nostro paese registrava in Europa la più bassa quota di imposte dirette e la più alta di quelle indirette¹⁰⁰. In particolare le imposte sui consumi in generale, e su quelli di beni durevoli come l'auto (lo si è detto) in specifico, costituivano una forma di sbarramento nei confronti dell'espansione della spesa privata, che coglieva il duplice obiettivo di accrescere le disponibilità statali e di indirizzare le decisioni delle famiglie verso il risparmio. Particolarmente esose erano alcune imposte che colpivano prodotti popolari di largo consumo.

L'obiettivo di incoraggiare i risparmi fu pienamente raggiunto. L'Italia "consumistica" degli anni del "miracolo" presentava quote di risparmio sul reddito disponibile che non avevano paragone con gli altri paesi evoluti¹⁰¹. Questa caratteristica si manterrà ancora a lungo e costituirà un tratto peculiare dell'economia italiana anche nei decenni successivi, e nonostante la crescita della propensione alla spesa.

La quota maggiore di questo risparmio assumeva la forma di versamenti presso le casse postali o di depositi a tempo e a domanda presso gli istituti bancari medi e grandi. Una parte relativamente piccola si indirizzava a finanziare direttamente l'economia delle aziende tramite investimenti in azioni o obbligazioni. A loro volta, mentre le casse postali finanziavano la Cassa depositi e prestiti che alimentava la Tesoreria statale, le banche medie e grandi investivano i risparmi depositati dalle famiglie o dalle imprese, in misura maggiore, per sostenere tutte le iniziative delle imprese a partecipazione statale (nel Mezzogiorno, segnatamente) o nel finanziamento dei titoli pubblici.

La caratteristica peculiare del sistema finanziario italiano, rispetto a quello francese o tedesco, risiedeva nella posizione creditoria, eccezionalmente alta, delle famiglie e nella posizione debitoria, altrettanto eccezionalmente alta, dello Stato e, in misura minore, delle imprese¹⁰². Questo implicava un'acuta dissociazione tra risparmi e investimenti" e dunque la necessità che si creasse un'articolata "sovrastuttura finanziaria" in grado di colmare la distanza. Poiché le famiglie preferiscono di solito i prestiti a breve e con poco rischio, mentre lo Stato e le imprese hanno bisogno di prestiti a lungo termine, il sistema finanziario ha avuto bisogno di articolarsi in una rete di aziende di credito ordinario preposte alla raccolta del risparmio¹⁰³ e, nello stesso tempo, alla trasformazione dei depositi versati dalle famiglie in impieghi che consistevano nel sottoscrivere obbligazioni a medio-lungo termine a favore degli Istituti di credito speciale¹⁰⁴ i quali, a loro volta, finanziavano le aziende di produzione, sia private che, in misura consistente, quelle pubbliche¹⁰⁵: il fenomeno detto della "doppia intermediazione"¹⁰⁶.

Il circuito così si chiudeva. Lo Stato si preoccupava di creare occupazione attraverso i numerosi canali che erano sotto il suo controllo, ma i redditi derivanti da tale maggiore volume occupazionale, per la parte che superava le spese necessarie, veniva indirizzata di nuovo verso lo Stato attraverso l'imposizione indiretta oppure il risparmio che, tramite il sistema creditizio,

finanziava imprese statali o emissioni di titoli pubblici¹⁰⁷. Si trattava di un circuito che era stato creato con le istituzioni del tardo fascismo, e poi riadattato con successo alla nuova situazione del dopoguerra nella quale la (relativa, non dimentichiamolo!) apertura delle frontiere aveva costretto una larga parte della nostra industria settentrionale a una radicale operazione di ammodernamento tecnologico, che era stata resa possibile dapprima dagli aiuti americani e, in seguito, dal favorevole rapporto tra salari e produttività, condizione indispensabile per poter competere con l'estero negli anni del boom economico. Contenimento dei salari e dei consumi durevoli al Nord e investimenti sociali al Sud costituivano le due facce di una medesima politica economica che, nel circuito dei redditi sopra descritto, trovava la sua manifestazione più caratteristica.

5. Epilogo: dopo il "miracolo"

La politica di "apertura a sinistra", ossia l'inserimento dei socialisti nelle coalizioni di governo guidate dalla Democrazia cristiana, coincise con la fine del "miracolo economico", con l'inizio dei tentativi di programmazione e con la tregua salariale che di fatto si andava verificando tra il 1964 e il 1967, proprio quando i dibattiti sull'opportunità di attuarla diventavano più accesi. È un dato significativo che persino il sindacato di ispirazione cattolica, la Cisl, il quale pure in precedenza aveva sostenuto e praticato la cosiddetta "contrattazione aziendale", ossia il più stretto legame tra salari e produttività nelle grandi aziende del Nord, si trovò alla fine degli anni sessanta a sostenere la necessità di una politica di contenimento delle retribuzioni a vantaggio di una maggiore occupazione¹⁰⁸.

L'autunno caldo del 1969 rappresentò un'altra di quelle esplosioni rivendicative che erano originate dai ritardi della nostra dinamica salariale sia rispetto alla produttività sia ai livelli retributivi delle altre nazioni europee. Il clima di tensione sociale originato da quegli eventi si prolungò fino al 1973 ed ebbe quindi termine solo con l'insorgere della prima crisi petrolifera e con le convulsioni politiche e sociali degli anni settanta.

Il decennio 1974-1984 fu un'epoca tormentata per l'Italia come per tutti gli altri paesi occidentali, tra le due crisi energetiche, il collasso produttivo del 1974-1975, la stagnazione successiva e l'esplosione di una inflazione che, originata dall'aumento dei prezzi del petrolio, aveva innescato pericolose spirali salari-prezzi e sembrava quasi impossibile ai governi far ritornare entro limiti tollerabili per il sistema economico. Il nostro paese, che più di qualsiasi altro fu scosso da drammatici eventi di natura politica e sociale, conobbe tuttavia prestazioni economiche che furono tra le migliori di quelle delle altre grandi nazioni Oecd, se si considera la crescita del reddito reale *pro capite*. E, nel boom degli anni 1984-1990, continuò a mantenersi tra le economie più dinamiche. Il declino sopravvenne solo con gli anni novanta, quando i suoi tassi di sviluppo si adeguarono alla stagnazione che si verificava tanto in Europa che in Giappone¹⁰⁹.

I (relativamente) buoni risultati degli anni settanta e ottanta furono conseguiti in coincidenza con un'espansione del mercato interno dei beni durevoli che, soprattutto dopo il 1984, chiuse il gap che sotto questo aspetto esisteva ancora con le nazioni europee più ricche, realizzando l'accesso a quei beni da parte dei ceti che in precedenza ne erano stati esclusi e, in particolare, dei lavoratori manuali dipendenti.

La quota di automobili in possesso di famiglie di operai salì infatti dal 14 per cento degli anni cinquanta fino al *90 per cento* dei primi anni novanta¹¹⁰. Le spese di tutte le famiglie per consumi automobilistici (acquisto e uso) si avvicinarono a quelle di Francia e Germania (nel Centro-nord si registrò eguaglianza piena)¹¹¹. I lavoratori dipendenti, che nel 1951-1953 spendevano lo 0,8 per cento del loro reddito in auto, contro il 52 per cento in generi alimentari, nel 1963 spendevano per i due tipi di consumi rispettivamente il 4,3 e il 35 per cento, nel 1982 il 14,8 e il 29 per cento. Se consideriamo i beni durevoli nel loro complesso e per tutte le famiglie in generale, nei primi anni novanta le spese per generi alimentari furono eguali a quelle dei beni "moderni", il 19 per cento: un evento che per la prima volta allineava l'Italia alle nazioni più evolute anche dal punto di vista del tipo di consumi¹¹².

Il dato più sorprendente è costituito comunque dal vero e proprio primato che, a seguito del boom degli anni ottanta, l'Italia raggiunse nella quota delle auto per abitante. Come si è detto, nel 1960 vi erano nel nostro paese 4 auto per ogni cento abitanti, contro quote del 7,8 per

cento in Germania e del 12,1 per cento in Francia, mentre nel 1975 l'Italia realizza una accelerazione che la porta al livello 27 contro il 29 delle altre due nazioni. Ma nel 1985 si realizza uno storico "sorpasso" della Francia (al livello 38 contro il 39,2 dell'Italia). Tuttavia, l'evoluzione più straordinaria riguarda la situazione dei primi anni novanta. Se i dati Oecd sono corretti, si dovrebbe pensare che l'Italia abbia raggiunto un primato non solo europeo, ma persino di portata mondiale, superando gli stessi Stati Uniti. Nel 1994 il nostro paese registrerebbe infatti una quota di 51,7 auto per ogni cento abitanti, contro il 43,2 della Francia, il 49,5 della Germania, il 36,4 del Giappone, il 37,5 della Gran Bretagna e il 51,3 degli Stati Uniti¹¹³.

È ipotizzabile che questo primato sia destinato a costituire un fatto episodico, dovuto a circostanze particolari. Non episodica appare invece la circostanza che l'Italia si sia insediata stabilmente nel gruppo di testa delle nazioni con maggiori consumi automobilistici, e ciò in tempi recenti. Il nostro paese si è così trasformato da un'economia nella quale le famiglie spendevano il 45 per cento del reddito in beni di sopravvivenza e solo il 7 per cento in beni "nuovi", in un paese nel quale, come detto, i due gruppi di consumi si equivalgono, così come accade del resto nelle altre economie evolute. In questo consiste la transizione alla "modernità", se con questo termine si vuole intendere l'accesso dei lavoratori dipendenti ai beni tipo della civiltà "fordista", quale che sia il giudizio che si voglia dare riguardo a un fenomeno di questa natura sul piano etico o su quello politico-sociale. La transizione non si compie negli anni del "miracolo", bensì nel periodo successivo a esso, nel ventennio 1973-1993, e dunque in ritardo rispetto ai nostri partner europei: un ritardo che, se da un lato spiega le buone prestazioni degli anni settanta e ottanta, dall'altro ha rappresentato un elevato costo da pagare in termini di stabilità sociale e di equilibrio nella vita politica.

Note

Questo breve saggio fa parte di una ricerca di più ampio respiro sull'economia italiana postbellica. Si propone di fare il punto sulle ipotesi interpretative che sono emerse in questo stadio dell'indagine in modo da raccogliere suggerimenti e osservazioni critiche. È ovvio che le tesi qui presentate, anche quando sorrette da un consistente apparato di prove empiriche, devono intendersi come null'altro che risultati provvisori di un percorso ancora in larga misura da compiere.

¹ Alcuni studiosi hanno però sostenuto il carattere "distorto" dei consumi nel miracolo economico italiano non sulla base di un giudizio di valore, bensì di elementi storico-fattuali. È il caso del saggio di Augusto Graziani, Gaetano Marengo, Marinella Terrasi, Salvatore Vinci, *La distorsione dei consumi in Italia*, "Nord e Sud", agosto-settembre 1967, n. 92-93, pp. 76-106. Per una discussione sull'argomento, vedi oltre, alla nota 16.

² Molti autori definiscono come "seconda rivoluzione industriale" anche quella che include le tecnologie "fordiste" (Landes, Hobsbawm e Chandler, per nominare solo i maggiori). Rostow, invece teneva ben distinte le due fasi, designando la prima come epoca della "maturità" e la seconda come lo stadio dei "beni durevoli di massa": cfr. Walter W. Rostow, *The Stages of Economic Growth*, Cambridge, Cambridge University Press, 1965, *passim*; e, per una precisazione sul tema, anche Nik von Tunzelmann, *Structural change and leading sectors in British manufacturing, 1906-1968*, in Charles P. Kindleberger, Guido Di Tella (a cura di), *Economics in the Long View. Essays in Honour of W.W. Rostow*, New York-London, New York State University Press, 1982, vol. III, pp. 1-49, in particolare alle pp. 1-2. Ritengo opportuno tenermi fedele alla distinzione rostoviana.

³ Che il miracolo economico europeo dovesse attribuirsi all'espansione nei consumi di beni durevoli fu avvertito tempestivamente dalle organizzazioni economiche internazionali. Cfr., per esempio, Onu, *Economic Survey of Europe in 1958*, Geneva, Onu Reproduction Section, 1959, in particolare cap. V, pp. 16-27, e tabelle e grafici relativi. Per il periodo 1958-1963, cfr. invece Onu, *Economic Survey of Europe, 1963*, part II, *The European Economy in 1963*, Geneva, Onu Reproduction Section, 1964. In particolare la tabella 5 a p. 18 del cap. II mostra che tra il 1950-1952 e il 1961-1962 la quota di spese in beni durevoli sul totale delle spese per consumi privati crebbe in tutti i maggiori paesi europei mentre diminuiva negli Usa.

⁴ In tutte le parabole che Keynes propose ai responsabili politici per convincerli della bontà dei suoi progetti, gli esempi di beni di consumo destinati alle classi lavoratrici si riferiscono sempre ai beni necessari per la sussistenza. Si veda, tra i tanti esempi, da *The Treasury contribution to the White Paper*, ristampato in Donald E. Moggridge (a cura di), *The Collected Writings of John Maynard Keynes*, Cambridge, Cambridge University Press, 1981-1982, vol. XIX, p. 822, (d'ora in poi CW con l'indicazione del volume e del luogo citato) che è uno dei primi sul tema, fino agli scritti più tardi sul funzionamento del moltiplicatore (per esempio, *The Multiplier*, in CW, XXI, pp. 171-178).

⁵ "Se uno aspetta ad aumentare le paghe finché i costi diventino così bassi da permettere un ampio margine di profitto sui prezzi di vendita, quel tale può aspettare sempre [...] Può prendersi come assioma che ogni lavoro che non può pagare alti salari [...] è mal guidato, giacché quel lavoro può essere fatto in altro modo più economico" (Henry Ford, *Perché questa crisi mondiale?*, Milano, Bompiani, 1931, pp. 64-65. Ho utilizzato l'edizione italiana che si avvale della traduzione di Giacomo Prampolini).

⁶ "Se iniziamo una vasta produzione di merci e portiamo le paghe abbastanza in alto, allora per tutto il paese si avrà un forte potere d'acquisto che assorbirà quelle merci [...] Così riprenderà il flusso degli scambi, che è il sangue della

società. Vi è un unico modo, e il suo inizio è la produzione [...] Tuttavia, se non si pagano alti salari e se non vi è impulso ad aumentarli via via che cresce la produzione, allora questa produzione non sarà assorbita e mancherà ogni motivo per produrre” (H. Ford, *Perché questa crisi mondiale?*, cit., p. 14).

⁷ “Non si giungerà a questo fine desiderabile [l’eliminazione della povertà] col pagare bassi salari per ragioni di politica nazionale e poi combattere la povertà mediante servizi pubblici nutriti da tasse. Un simile programma non ridurrà mai la povertà. Esso la accetta come una condizione naturale, e poi prende misure per eliminarla. Ma a lungo andare non servirà neppure ad alleviarla, dato che ci troviamo in uno stato industriale. Le paghe basse impediranno ogni espansione del mercato interno *perché il tenore di vita medio si limiterà al consumo necessario* (H. Ford, *Perché questa crisi mondiale?*, cit., p. 56 [corsivi miei]).

⁸ “Riteniamo che regolare i salari sul costo della vita sia una specie di schiavitù. È un metodo estremamente illogico perché la norma con la quale misurate è con ciò fatta dipendere dalla cosa misurata [...] Costo della vita è una frase che non significa nulla se non la si intende in rapporto al tenore di vita; se il tenore è alto, il costo è alto. *Ma prima che possa salire il tenore o il costo, deve salire la paga*” (H. Ford, *Perché questa crisi mondiale?*, cit., pp. 59-60 [corsivi miei]). “Il semplice procurarsi il sostentamento, ossia le cose che è necessario consumare, come il cibo e gli abiti, richiede pochissimo tempo (Ivi, p. 95). “Uno dei segnali migliori del nostro tempo è il continuo entrare nell’uso generale di articoli un tempo ritenuti di lusso e che *ora diventano di prima necessità*. Gli orologi, i bagni, il riscaldamento centrale, le automobili sono alcuni dei molti articoli che hanno compiuto tale evoluzione perché metodi migliori di produzione li hanno messi alla portata del gran pubblico” (Ivi, p. 177 [corsivi miei]).

⁹ L’ipotesi che gli aumenti salariali possano costituire uno stimolo alla domanda, e non solo nelle condizioni inglesi degli anni trenta, ma in generale, è respinta da Keynes in modo diretto in una conferenza tenuta negli Usa nel 1931 (CW, XX, pp. 549). È stato osservato come quella di Keynes, per quanto etichettata come una teoria della domanda, in realtà si disinteressava dei fattori reali che sono alla base del consumo: si veda Roger S. Mason, *The Economics of Conspicuous Consumption. Theory and Thought since 1700*, Cheltenham, Edward Elgar, 1998.

¹⁰ Si veda Michael J. Piore, Charles F. Sabel, *The Second Industrial Divide. Possibilities for Prosperity*, New York, Basic Books, Inc., 1984 (trad. it. *Le due vie dello sviluppo industriale. Produzione di massa e produzione flessibile*, Milano, Isedi, 1987, in particolare alle pp.128-145).

¹¹ Questo è uno degli argomenti di storia economica contemporanea più a fondo analizzati dall’indagine storiografica in Italia, ma, se l’ipotesi qui presentata è corretta, bisognerebbe convenire sul fatto che a esso si è attribuito un ruolo superiore al suo peso effettivo. D’altronde, quando in una vicenda storica gli “eroi” non abbondano, non può stupire che i pochi esistenti diventino oggetto di un culto particolare. Tra le opere recenti che, se pure con accenti critici, attribuiscono ai “manager di Stato” una funzione determinante, vi sono Franco Cotula (a cura di), *Stabilità e sviluppo negli anni cinquanta*, Roma-Bari, Laterza, 1998-1999, 3 vol., consacrata all’opera di Donato Menichella; Fabrizio Barca (a cura di), *Storia del capitalismo italiano dal dopoguerra ad oggi*, Roma, Donzelli, 1997, in particolare i saggi di Marcello De Cecco, *Splendore e crisi del sistema Beneduce: note sulla struttura finanziaria e industriale dell’Italia negli anni venti e sessanta*, pp. 389-404, e Luigi D’Antone, ‘*Straordinarietà e stato ordinario*, pp. 579-625.

¹² L’unico liberista e antistatalista puro e coerente fu in quegli anni Luigi Sturzo il quale, sia in Senato che sulle colonne di “Il Giornale d’Italia”, lottò con tenacia (e scarsi risultati) contro l’espansione dell’intervento pubblico, non solo in economia ma in tutti gli aspetti della vita individuale. Cfr., tra i tanti articoli e discorsi sull’argomento, Luigi Sturzo, *In cerca di ‘statalisti*”, “Il Giornale d’Italia”, 21 gennaio 1958, ora anche in Id., *Opera Omnia. Politica di questi anni*, vol. XIV, Roma, Gangemi, 1998, pp. 168-172, e Id., *Statalismo e confusione d’idee*, “Il Giornale d’Italia”, 2 aprile 1958, ora anche in Id., *Opera Omnia*, cit., pp. 211-214.

¹³ “In Italia dove esiste una vasta disoccupazione l’intervento dello stato deve necessariamente essere più spinto che altrove”: cfr. Angelo Costa (presidente della Confindustria), *Scritti e Discorsi*, vol. III, Milano, Angeli, 1981, p. 234. Le citazioni che esprimono questo punto di vista di Costa come anche di altri dirigenti della Confindustria potrebbero essere numerose: cfr., per esempio Id., *Scritti e Discorsi*, vol. IV, Milano, Angeli, 1981, p. 204; Furio Cicogna, *Risposte a un questionario Svimez*, Quaderni di “Nuovo Mezzogiorno”, 1963, n. 8, p. 13; Franco Mattei, *Risposte a un questionario Svimez*, Quaderni di “Nuovo mezzogiorno”, 1963, n. 10, pp. 29-32, in particolare p. 31; Confederazione generale dell’industria italiana, “Deuxième Conférence Internationale des Industries”, Paris, 23-25 mai, 1954, “Rapporti delle delegazioni”, p. 4, in Archivio centrale dello Stato (ACS), Ministero del Bilancio, Gabinetto, b. 4. L’idea dello “Stato sociale” è presente anche nella politica del Partito liberale guidato da Giovanni Malagodi: “Lo stato ha anche in essa [nella società aperta] compiti immensi. Nel campo economico deve provvedere alle infrastrutture [...] alla stabilità monetaria, alle misure straordinarie per le aree sottosviluppate (Mezzogiorno) [...] Nel campo sociale risponde della istruzione, della sanità, della sicurezza sociale [...]”: cfr. Giovanni Malagodi, *Il compito dei liberali per lo sviluppo in Italia di una democrazia moderna*, Roma, Ed. Pli, 1960, p. 89). Del resto un antistatalista “puro” come Sturzo non riconosceva in Malagodi un alleato nella battaglia contro l’espansione della spesa pubblica.

¹⁴ I comunisti, affermò Giorgio Amendola nel 1965 (*Sei domande su riforme e riformismo*, “Critica marxista”, settembre-dicembre 1965, n. 5-6, pp. 33-34), hanno opposto un “rifiuto alla politica dei redditi, che può essere provvisoriamente *subita per ragioni di forza* [corsivo mio] ma che non è stata accettata”.

¹⁵ Nel saggio di A. Graziani e al., *La distorsione dei consumi*, cit., viene offerta una classificazione dei consumi più articolata, che non contrappone semplicemente le spese necessarie e quelle al di sopra della sopravvivenza, ma inserisce una categoria intermedia che, pur essendo costituita di spese che vanno oltre il minimo vitale, non sono ancora “di lusso”. Così i consumi sarebbero: a. di sopravvivenza (generi alimentari “poveri”), b. intermedi (generi alimentari “ricchi”), e c. opulenti (auto, elettrodomestici). In quest’ottica, secondo gli autori si potrebbe giustificare la definizione di “distorti” attribuita ai consumi italiani, perché nel nostro paese, a differenza che nelle altre nazioni evolute, l’elasticità della domanda per beni intermedi rispetto al reddito sarebbe stata, negli anni del miracolo, relativamente più bassa, mentre quella per i beni di lusso relativamente più alta. In altre parole, mentre in Germania e in Francia i ceti meno abbienti hanno *prima* contratto l’abitudine di mangiare carne, latticini o zucchero, e *poi* si sono diretti all’acquisto di auto ed elettrodomestici, in Italia la sequenza temporale sarebbe stata invertita. I dati esposti in

questo saggio mirano a dimostrare il carattere poco fondato, dal punto di vista empirico, di questa classificazione.

¹⁶ “Le tensioni determinate dall’inefficienza della spesa pubblica sono esplose in fabbrica e hanno contribuito, insieme ad altre cause, quali l’eccessivo sfruttamento del lavoro, a provocare un crescente irrigidimento delle strutture produttive e una perdita di produttività nei confronti dei paesi concorrenti”: cfr. Franco Reviglio, *Caratteri e conseguenze della crisi della finanza pubblica*, in Franco Bernabé (a cura di.), *Struttura finanziaria e politica economica in Italia*, Milano, Angeli, 1976, pp. 104 sg.

¹⁷ Per la verità, le buone prestazioni dell’Italia negli anni ottanta furono anche conseguenza di un fattore puramente contabile, quale la revisione delle stime del reddito nazionale effettuata tenendo conto anche dell’economia sommersa. Per la discussione su questo punto si veda l’Appendice B.

¹⁸ Il riferimento è, ovviamente, a Giuseppe De Rita e alle pubblicazioni del Censis nel periodo considerato.

¹⁹ A rigor di termini, il confronto dovrebbe essere condotto solo con paesi come la Francia e la Germania, essendo le grandi economie extraeuropee (Usa, Canada, Giappone) strutturalmente troppo differenti dall’Italia, e le altre nazioni europee evolute (Belgio, Olanda, Lussemburgo) di dimensioni differenti. Anche l’Inghilterra andrebbe esclusa, sia perché era passata attraverso l’evoluzione del fordismo in tempi sfasati rispetto a quelli dell’Europa continentale, sia perché, a causa della sua proiezione finanziaria e commerciale verso il resto del mondo, nel dopoguerra aveva seguito un binario separato da quello della Cee. In ogni caso, pur dando la precedenza ai paragoni con i due maggiori partner commerciali dell’Italia, si integrerà la comparazione, quando ve ne saranno giustificate ragioni, anche con altre economie.

²⁰ Si veda Appendice A.

²¹ Per l’arretratezza iniziale dei consumi alimentari italiani, si veda Presidenza del Consiglio dei ministri, Comitato interministeriale per la ricostruzione, “Disponibilità alimentari nette per abitante”, Allegato 10, in ACS, Comitato interministeriale per la ricostruzione (d’ora in poi *Cir*), b. 15.

²² Si veda la tabella 2 dell’Appendice A.

²³ Le esportazioni nel periodo 1951-1963 aumentarono, a prezzi costanti, a un tasso medio annuo del 26,4 per cento, gli investimenti fissi lordi al 16,3 per cento, i consumi privati al 9,6 per cento. Si veda Nicola Rossi, Andrea Sorgato, Gianni Toniolo, *I conti economici italiani: una ricostruzione statistica, 1890-1990*, “Rivista di storia economica”, febbraio 1993, fasc. I, tabelle alle pp. 20-47.

²⁴ Si veda tabella 3 in Appendice A.

²⁵ Sulle differenze nella crescita dei salari reali, si veda tabella 4 in Appendice A. Sulle differenze in termini di produttività, si veda tabella 6 in Appendice A.

²⁶ Anche su questo argomento l’attenzione degli organismi economici internazionali fu tempestiva. Si veda, tra gli altri, Onu, *Economic Survey of Europe in 1971*, part I, *The European Economy from the 1950’s to the 1970’s*, New York, Onu Reproduction Section, 1972, e, in particolare, il paragrafo III del capitolo VIII, intitolato *Trade in research-intensive goods and the transfer of technology through trade*, pp. 106-111. Per i canali del trasferimento di tecnologie, cfr. Department of Labor, *Survey of Current Business*, Washington, U.S. Government Printing Office, October 1975, tab. 1, p. 46 e tab. 13, p. 53.

²⁷ Si veda tabella 10 in Appendice A. Secondo un’altra fonte, i salari di fatto aumentarono del 6,25 per cento nel 1956; del 4 per cento nel 1957; del 6,5 nel 1958; dell’1,5 per cento nel 1959; del 5 per cento nel 1960, del 7 per cento nel 1961 e del 10 per cento nel 1962 (Presidenza del Consiglio, Comitato interministeriale per la ricostruzione, “Appunto. Impiego delle risorse e finanziamento degli investimenti (quesito n. 6)”, in ACS, *Cir*, b. 15).

²⁸ L’espressione quantitativa di queste maggiori oscillazioni dei salari reali in Italia è data dal fatto che la varianza per il nostro paese dei tassi di crescita salariali (1958-1970) è pari a 6,17, contro 2,75 per la Germania e 2,93 per la Francia. Il tasso di crescita medio annuo del costo unitario del lavoro nel settore manifatturiero si è mantenuto in Italia tra i più alti delle economie industriali: 15,9 nel 1973-1979 (secondo solo a quello della Gran Bretagna) e 8,0 nel 1979-1989 (il più alto dei sette paesi considerati): cfr. Oecd, *Statistiques rétrospectives*, Paris, Oecd Publications, 1996, tabella 9.8, p. 101.

²⁹ Cfr., tra le molte elaborazioni a riguardo, quella contenuta in Daniele Ciravegna, *Dinamica dei settori nell’economia italiana*, Torino, Giappichelli, 1978, in particolare pp. 25-70, con tabelle e grafici relativi.

³⁰ Oecd, *L’industrie chimique en Europe*, Paris, Oecd Publications, 1957; per l’evoluzione della domanda di prodotti moderni, cfr. p. 24.

³¹ L’introduzione della chimica “moderna” in Italia fu un processo non certo indolore. I dati di base sull’argomento sono in R&S, *L’industria chimica*, Milano, Ed. R&S, 1970; cfr., per l’evoluzione postbellica, alle pp. 37-40, per la classificazione dei mercati alle pp. 13-26. Un’analisi dettagliata dell’evoluzione nella ricerca scientifica è in Pier Paolo Saviotti, Lucia Simonin, Vera Zamagni, *Dall’ammoniaca ai nuovi materiali. Storia dell’Istituto di Ricerche Chimiche “Guido Donegani” di Novara*, Bologna, Il Mulino, 1991. Sull’importanza della riforma agraria per la chimica italiana, cfr. Bruno Bottiglieri, *Una grande impresa chimica tra stato e mercato: la Montedison negli anni ‘50*, in Franco Amatori, Bruno Bezza (a cura di), *Montecatini 1888-1966. Capitoli di storia di una grande impresa*, Bologna, Il Mulino, 1990, pp. 309-356, in particolare pp. 334-335. Suggestioni molto penetranti sul tema sono offerte da uno dei massimi protagonisti del settore, Luigi Morandi: cfr. Luigi Morandi, Giovanni Pantini, *Dialogo sull’industria chimica. Vie e modelli di sviluppo*, Milano, Etas Libri, 1982, per l’Italia in particolare pp. 155 sg.; sulla rete di relazioni interindustriali del settore, pp. 106-113 e segnatamente le figure 7.1, 7.2 e 7.3.

³² Se consideriamo i settori di vendita come il criterio per distinguere il peso della chimica “nuova” rispetto a quella

"tradizionale", osserviamo che tra il 1965 e il 1971 il comparto agroalimentare (destinatario soprattutto dei fertilizzanti) diminuì gli acquisti dalla chimica dal 19,7 al 14,7 delle vendite totali di quest'ultima, mentre il tessile e la plastica, destinatari dei prodotti "nuovi", aumentarono la loro quota dal 6,2 al 26,7 (Istat, *Tavola intersettoriale dell'economia italiana per l'anno 1965*, supplemento a "Bollettino mensile di statistica", 1969, n. 9; e inoltre Istat, *Tavola intersettoriale dell'economia italiana per l'anno 1971*, supplemento a "Bollettino mensile di statistica", 1975, n. 11).

³³ Cfr. Istat, *Il valore aggiunto delle imprese nel periodo 1951-1959*, "Note e relazioni", n. 18, 1962, tabella 2, pp. 66-152. Negli anni successivi questo primato su tutte le altre industrie, a eccezione di quella siderurgica, si mantenne inalterato: cfr. "Annuario statistico italiano", Istat, vari anni, sotto la voce *Bilanci delle imprese*.

³⁴ Un confronto dell'auto con altri beni che possano essere considerati come prodotti *singoli* e omogenei mostra, per il 1965, che il valore del prodotto finale era per l'auto pari a 1,4 miliardi, per pane e pasta 0,9; abbigliamento 1,1; calzature 0,4; mobili 0,4; tabacco 0,7; bevande 0,3; elettrodomestici 0,6; prodotti farmaceutici 0,3; libri e giornali 0,3; oggetti in plastica 0,1; beni foto-cine-fonografici 0,04; trasporti ferroviari 0,2; alberghi 0,6. Solo le abitazioni superavano l'automobile con 2,4 miliardi. Ma per i *linkages* del settore auto si veda Istat, *Tavola intersettoriale dell'economia italiana per l'anno 1965*, cit., *passim*.

³⁵ Si veda tabella 9 in Appendice A.

³⁶ Si veda per esempio, per la Francia, i rapporti degli organismi preposti alla pianificazione che, ancora nel 1976, non mostrano di aver individuato l'esistenza di settori giudicati come trainanti: cfr. Commissariat Général du Plan, Commission Industrie, *Rapport de la Commission Industrie*, Paris, La Documentation Française, 1976, in particolare pp. 14-15; e inoltre, Commissariat Général du Plan, *Rapport du Comité de la Consommation*, Paris, La Documentation Française, 1976, in particolare per il giudizio sui consumi di auto, p. 82; Hubert Brochier, *La 'politique des revenus' et la planification française*, "Revue Economique", novembre 1964, n. 6, p. 877. Sull'ideologia anticonsumista, che anche in Francia non mancava di ferventi sostenitori, è indicativo il giudizio contenuto in André De Lattre, *Politique économique de la France depuis 1945*, Paris, Sirey, 1966, p. 51.

³⁷ Avrebbe osservato Luciano Lama, in un'intervista di alcuni anni dopo, che "la mancanza di impegno della classe operaia fu la vera e principale ragione dell[']insuccesso". Inoltre, all'interno della stessa Cgil, "contrastati ci furono tra Di Vittorio che [...] aveva sostenuto la necessità dei sacrifici nella misura in cui il Piano si fosse realizzato e chi [...] rifiutava l'opportunità dei sacrifici": cfr. Luciano Lama, *La Cgil di Di Vittorio, 1944-1957*, Bari, De Donato, 1977, p. 169.

³⁸ La posizione delle sinistre (Pci e Psi) rispetto al problema dell'intervento pubblico nell'economia a sostegno delle regioni arretrate fu sempre, com'era da attendersi, di appoggio e sostegno. Le critiche nascevano dal fatto che all'opposizione le misure governative sembravano insufficienti, o tardive, oppure inquinate da episodi di corruzione e clientelismo. Di fatto, al di là dei discorsi di facciata, nel concreto lavoro parlamentare, si registrò sempre una sostanziale intesa sulle questioni più rilevanti. Ho provato a eseguire un test quantitativo per campione, prendendo in esame le discussioni e le votazioni nelle tre commissioni economiche Finanza e Tesoro, Industria e Commercio, Lavori pubblici nella seconda legislatura (1953-1958). In 118 votazioni su argomenti di rilevanza politica, solo 21 volte i voti contrari superarono il numero di 3, e solo 8 volte superarono il numero di 5 (su una media di 35-40 presenti). Ma di queste 8 volte, 4 riguardavano problemi economici che coinvolgevano gli schieramenti internazionali, nei quali le sinistre dovevano votare contro per ragioni di politica generale. Le circostanze nelle quali l'intera sinistra votò contro proposte governative furono una sola nella Commissione Finanze e Tesoro, nessuna nella Commissione Industria e Commercio (2 volte su questioni inerenti agli aiuti Usa) e nessuna nella Commissione Lavori pubblici (AP, Camera dei deputati, Commissioni in sede legislativa, II legislatura 1953-1958, Roma, Tipografia della Camera dei deputati, 1953-1958, *passim*). Si può a giusto titolo affermare che, nel periodo considerato, l'azione di comunisti e socialisti nelle commissioni economiche fu rivolta a sollecitare e stimolare l'azione di governo, piuttosto che a proporre un indirizzo alternativo. Questo atteggiamento trova conferma se si considerano le analisi del Pci e del Psi sull'economia italiana e sulle politiche economiche da perseguire. Negli anni del centrismo come in quelli del centro-sinistra, o all'epoca del compromesso storico, l'assunto centrale è che la Democrazia cristiana e i suoi alleati non sarebbero riusciti a realizzare i loro progetti di riforma dell'economia italiana senza il concorso della sinistra, e ciò per la forza dei "gruppi conservatori" i quali impedivano che l'intervento pubblico assumesse una caratteristica, come si diceva, "democratica". I comunisti, in particolare, intesero sempre evitare di porre il problema del salario al centro della loro iniziativa politica, nella convinzione che un tema del genere potesse isolare la classe operaia rispetto ai ceti intermedi. Si tratta di una posizione comprensibile e giustificabile dal punto di vista della strategia politica ed elettorale. Tuttavia, essa avrebbe avuto conseguenze non secondarie dal punto di vista della politica economica dei governi postbellici (si vedano, tra le centinaia di citazioni possibili, Giorgio Amendola, *Risposta a La Malfa*, "Rinascita", 7 marzo 1964; Id., *Oltre il Centro-sinistra*, "L'Unità", 11 marzo 1964; U. La Malfa, *Discorsi parlamentari*, 2 vol., Roma, Camera dei deputati, Segreteria generale, Ufficio stampa e pubblicazioni, 1986, vol. II, in particolare pp. 779-797); Bruno Trentin, *Politica dei redditi e programmazione*, "Critica marxista", 1964, n. 1, p. 56: "La stessa manovra dell'arma fiscale può essere presa in considerazione [...] se orientata a incoraggiare [...] la soddisfazione individuale di alcuni consumi di importanza primaria (alimentari, vestiario, abitazioni e cultura) oltretutto scoraggiare [...] l'incremento di altri consumi individuali"; Adalberto Minucci, *Sul rapporto classe operaia-società*, "Critica marxista", 1965, n. 1, p. 53: "Alla tendenza [...] di proporre un modello di consumi fondamentali a carattere socializzato [...] (abitazioni [...] nuove strutture civili) si contrappone la tendenza *disgregatrice* [corsivo dell'originale] dei monopoli di imporre un modello di consumo a carattere individualistico (la espansione della motorizzazione privata)".

³⁹ Letter from the Ambassador in Italy (Luce) to the Assistant of the Secretary of State for European Affairs (Marchant), Rome, March 14, 1955, State Department's Office of the Historian, *Foreign Relations of the United States, 1955-1957*, Washington, pp. 237-239. Il corsivo corrisponde a una sottolineatura del testo originale.

⁴⁰ Oece, Consiglio, "Estratto del Verbale della 270ª riunione del Consiglio dell'O.E.C.E tenuta a Parigi il 13-14 febbraio 1955. Piano italiano di sviluppo economico", Parigi, 21 febbraio 1955, p. 6, in ACS, *Cir*, b. 70.

- ⁴¹ Oece, Gruppo di Lavoro n. 9 del Consiglio, "Verballi della terza riunione tenuta allo Château de la Muette il Lunedì e il Martedì 28 e 29 Marzo 1955 alle ore 10,30 e 15,30 rispettivamente. Confidenziale", Parigi, 7 aprile 1955, in ACS, *Cir*, b. 70.
- ⁴² Rappresentanza italiana presso l'Oece a ministero degli Affari esteri, ministero del Bilancio, Presidenza del Consiglio dei ministri, Comitato interministeriale per la ricostruzione, Parigi, telesspresso, 15 febbraio 1955, in ACS, *Gr*, b. 70.
- ⁴³ Oece, "Verballi della terza riunione", 7 aprile 1955, p. 60, loc. cit.
- ⁴⁴ Banca d'Italia, *Assemblea generale ordinaria dei partecipanti. Tenuta in Roma il giorno 31 maggio 1954*, Roma, Centro stampa Banca d'Italia, 1954, p. 386.
- ⁴⁵ Banca d'Italia, *Assemblea generale ordinaria dei partecipanti. Tenuta in Roma il giorno 31 maggio 1955*, Roma, Centro stampa Banca d'Italia, 1955, pp. 386-387.
- ⁴⁶ Banca d'Italia, *Assemblea generale ordinaria dei partecipanti. Tenuta in Roma il giorno 31 maggio 1956*, Roma, Centro stampa Banca d'Italia, 1956, p. 386.
- ⁴⁷ Banca d'Italia, *Assemblea generale ordinaria dei partecipanti. Tenuta in Roma il giorno 31 maggio 1956*, cit., pp. 386-387.
- ⁴⁸ Banca d'Italia, *Assemblea generale ordinaria dei partecipanti. Tenuta in Roma il giorno 31 maggio 1956*, cit., p. 417.
- ⁴⁹ Banca d'Italia, *Assemblea generale ordinaria dei partecipanti. Tenuta in Roma il giorno 31 maggio 1956*, cit., p. 421.
- ⁵⁰ Banca d'Italia, *Assemblea generale ordinaria dei partecipanti. Tenuta in Roma il giorno 31 maggio 1956*, cit., p. 430.
- ⁵¹ Banca d'Italia, *Assemblea generale ordinaria dei partecipanti. Tenuta in Roma il 31 maggio 1957*, Roma, Centro stampa Banca d'Italia, 1957, pp. 381-382.
- ⁵² Banca d'Italia, *Assemblea generale ordinaria dei partecipanti. Tenuta in Roma il 31 maggio 1958*, Roma, Centro stampa Banca d'Italia, 1958, pp. 354-355.
- ⁵³ "[N]el 1958 si è prodotto il fatto nuovo di un saldo attivo e non piccolo (473 milioni di dollari) nelle partite correnti della bilancia dei pagamenti, dipendente soprattutto da una forte contrazione [...] del deficit commerciale" (cfr. Banca d'Italia, *Assemblea Generale Ordinaria dei Partecipanti. Tenuta in Roma il 31 maggio 1958*, cit., p. 361).
- ⁵⁴ Banca d'Italia, *Assemblea generale ordinaria dei partecipanti. Tenuta in Roma il 31 maggio 1958*, cit., p. 370.
- ⁵⁵ Banca d'Italia, *Assemblea generale ordinaria dei partecipanti. Tenuta in Roma il 31 maggio 1958*, cit., p. 375.
- ⁵⁶ Questi tuttavia, nella celebre *Nota aggiuntiva* del 1962, si mostrava ispirato precisamente dall'idea che gli investimenti sociali non fossero solo un supporto per la crescita dell'economia, ma la chiave di volta per la crescita medesima: "La politica di programmazione [...] non è altro che un'azione rivolta [...] a indirizzare i processi di sviluppo [...] sicché la politica di superamento degli squilibri non è [...] semplice accompagnamento di uno sviluppo che mantiene immutati i suoi centri motori, ma uno degli elementi di maggior rilievo e di maggiore impulso dello sviluppo stesso".
- ⁵⁷ Il concetto è espresso dallo stesso Menichella in maniera esplicita. Parlando, negli anni trenta, del modo di utilizzare il risparmio affluito verso gli organismi controllati dallo Stato, egli non si pone il problema di giudicare le possibili scelte alternative di politica economica, i fini generali di tale politica: "potremo aver bisogno di un riordinamento e potenziamento dell'industria, di una intensificazione delle colture agrarie, come potrà essere necessario fare l'inverso, o di contemperare secondo determinati equilibri, le diverse esigenze. Quel che è certo è che nel credito troviamo l'unico strumento veramente efficace col quale sia possibile regolare e dirigere secondo i bisogni della nazione, lo sviluppo della sua economia": cfr. [Donato Menichella] "Osservazioni sulle partecipazioni industriali dell'Iri e sull'organizzazione di un controllo bancario nazionale", 18 novembre 1935, in ACS, Archivio Iri, Finanza Iri, 1933-1942, cit. in Giuseppe Maione, *L'imperialismo straccione*, Bologna, Il Mulino, 1979, p. 163.
- ⁵⁸ Banca d'Italia, *Assemblea generale ordinaria dei partecipanti. Tenuta in Roma il 31 maggio 1960*, Roma, Centro stampa Banca d'Italia, 1960, p. 326. Corsivi miei.
- ⁵⁹ È interessante ricordare in quali termini gli industriali italiani respingessero l'ipotesi fordista di un rapporto tra aumenti dei salari e sviluppo della produzione di massa: cfr. in proposito Confederazione generale dell'industria italiana, "Deuxième Conférence Internationale des Industries", Paris, 23-25 mai, 1954, p. 7, loc. cit. a nota 13.
- ⁶⁰ Mario Parducci, *Il Piano Vanoni e la motorizzazione*, "L'Auto italiana", 20 febbraio 1955.
- ⁶¹ M. Parducci, *Il Piano Vanoni*, cit.
- ⁶² Mario Parducci, *Un'occasione da non perdere*, "L'Auto italiana", 28 febbraio 1955.
- ⁶³ Mario Parducci, *È soltanto il fattore economico che determina lo sviluppo dell'industrializzazione*, "L'Auto italiana", 25 settembre 1954.
- ⁶⁴ Mario Parducci, *Esame economico-sociale della motorizzazione*, "L'Auto italiana", 10 ottobre 1955.
- ⁶⁵ Enrico Farinelli, *Politica della motorizzazione*, "L'Auto italiana", 30 settembre 1955.

⁶⁶ Nel 1955, il rapporto tra km di reti stradali percorribili da auto e superficie era in Italia (568) inferiore a quello della Francia (1.181) e dell'Inghilterra (1.140), ma superiore a quello della Germania (523). Così anche il rapporto tra km percorribili e abitanti.

⁶⁷ In quei tempi ormai lontani, quasi tutta la stampa nazionale si lanciò, nel settembre del 1955, in una requisitoria mirante a dimostrare che una circolazione di 3.300.000 veicoli era eccessiva per un paese come l'Italia. Si veda "L'Auto italiana", 10 settembre 1955.

⁶⁸ Il "Corriere della sera" viene considerato il maggior esponente della stampa, come si diceva "autofoba", ossia ostile alla motorizzazione. Si rilevava come nei ministeri romani, quando gli esponenti degli interessi automobilistici si recavano ad avanzare proposte, i rifiuti venivano giustificati citando le campagne di stampa dell'autorevole organo milanese.

⁶⁹ Fatti eguali a 100 le tasse di circolazione e il consumo medio di carburante per un'auto di cilindrata 1.800 cmc, in Italia, il livello per la Germania era di 65,4 per la Francia di 85,5 e per la Gran Bretagna di 58,8 (*Tasse di circolazione e benzina nei paesi europei*, "L'Automobile", 22 marzo 1959). Secondo un'altra stima, una vettura da 15 cv che avesse consumato 1.200 litri di benzina in un anno, avrebbe pagato in tasse sulla benzina e di circolazione 100.000 lire italiane in Belgio, 90.000 in Francia, 87.000 in Germania, 77.000 in Inghilterra, 62.000 in Olanda e 219.000 in Italia (*Costi auto straniera*, "L'Auto italiana", 10 maggio 1955).

⁷⁰ Il Trattato di Roma per la costituzione di un mercato comune europeo aveva avuto l'effetto di ridurre le tariffe italiane sulle autovetture dal 60,26 per cento al 55,05 per cento: non l'espressione di un liberismo commerciale! A questo si deve aggiungere l'effetto dei contingenti di importazione, che era ancor più severo.

⁷¹ Tra il 1954 e il 1958, mentre la produzione di autovetture raddoppiava da 180.000 a 369.000, le esportazioni quadruplicavano da 40.000 a 161.000 (Edo Azzolini, *Un'automobile per 27 italiani*, "L'Automobile", 2 agosto 1959). Nel 1963 ci si rende conto con chiarezza che un'espansione dell'auto fondata sul mercato estero e con un limitato mercato interno non avrebbe potuto realizzare le economie di scala connesse ai grandi volumi di produzione che le nazioni concorrenti già ottenevano: "la nostra industria non riesce a stare al passo con le richieste del mercato". Lo si vedeva chiaramente dal fatto che, mentre la produzione era aumentata del 28 per cento, le importazioni, nonostante le restrizioni, erano aumentate nel I semestre del 1962, del 111 per cento (si veda Giovanni Canestrini, *È questione di investimenti*, "L'Automobile", 11 agosto 1963).

⁷² Camera dei deputati, Segretariato generale, *Situazione e prospettive dell'industria automobilistica nazionale*, Indagine conoscitiva della XII Commissione permanente (Industria e commercio — Artigianato — Commercio con l'estero), n. 7, Servizio Commissioni parlamentari, Istituto poligrafico dello Stato, Roma, 1971, pp. 14-15.

⁷³ Camera dei deputati, Segretariato generale, *Situazione e prospettive dell'industria automobilistica nazionale*, cit., p. 16. Agnelli, essendo mosso evidentemente dall'obiettivo di sottolineare le difficoltà del momento, più che non l'oggettiva importanza del suo settore, omette di precisare che la percentuale si riferiva solo alle spese di acquisto di auto, e non anche alle spese di esercizio, che in una valutazione corretta avrebbero dovuto essere incluse nel computo. Includendole, il peso del settore superava l'8 per cento delle spese totali delle famiglie nel 1970 (a prezzi costanti): cfr. Istat, "Annuario di contabilità nazionale", Istat, 1971, vol. I, tabella 30, pp. 57-58.

⁷⁴ Camera dei deputati, Segretariato generale, *Situazione e prospettive dell'industria automobilistica nazionale*, cit., p. 20.

⁷⁵ Camera dei deputati, Segretariato generale, *Situazione e prospettive dell'industria automobilistica nazionale*, cit., p. 20.

⁷⁶ La produzione di autoveicoli assorbita dal mercato interno nel periodo 1979-1981 supererà le 900.000 unità ("Annuario statistico italiano", 1987, tabella 14.14, p. 466).

⁷⁷ Si veda Appendice A.

⁷⁸ Istituto statistico delle Comunità europee, *Bilanci familiari 1963-64. Italia. Statistiche speciali*, Serie speciale, n. 4, Luxembourg, Office des Publications Officielles des Communautés Européennes, 1966, tabelle da A5 ad A15, pp. 15*-25*.

⁷⁹ Per la Francia, cfr. Istituto statistico delle Comunità europee, *Bilanci familiari 1963-64. France. Statistiche sociali*, Serie speciale, n. 6, Luxembourg, Office des Publications Officielles des Communautés Européennes, 1966, tabella A.1, p. 11*. Per la Germania, si veda Istituto statistico delle Comunità europee, *Bilanci Familiari 1963-64*; per la Francia, cfr. Istituto statistico delle Comunità europee, *Bilanci familiari 1963-64. Deutschland (B.R.). Statistiche sociali*, Serie speciale, n. 5, Luxembourg, Office des Publications Officielles des Communautés Européennes, 1966, tabella A.1, p. 11*. Si vedano, per una sintesi, le tabelle 7.B e 7.C nell'Appendice A di questo articolo.

⁸⁰ Si veda tabella 8 nell'Appendice A.

⁸¹ In Francia, i redditi oltre i 30.000 franchi annui (corrispondenti, all'incirca a 5.600.000 lire italiane) nel caso di impiegati e funzionari mostrano percentuali di possesso di oltre l'86 per cento. Al di sotto dei 10.000 franchi (1.900.000 lire) invece la percentuale scende al 27 per cento. Nel caso della Germania, solo il 14 per cento degli impiegati con meno di 9.000 marchi (circa 1.300.000 lire) possiede un'auto, mentre l'80,5 per cento con redditi oltre i 22.000 marchi (3.300.000 lire) ne è proprietario.

⁸² Si veda la tabella 8 dell'Appendice A.

⁸³ Si ricordi che il salario più alto di un operaio del Nord raggiungeva, nel periodo, le 80-90.000 lire mensili. Nel periodo considerato, il prezzo di una 600 Fiat oscillò tra le 650 e le 670.000 lire. Le vendite a rate comportavano un interesse del 10 per cento se scaglionate in 18 mesi e inoltre il contratto prevedeva un anticipo di un terzo del prezzo

di vendita e delle spese di immatricolazione (si veda Luigi Moratti, *Ipotecche per oltre 100 miliardi di lire per le auto a rate*, "L'Automobile", 6 gennaio 1963). Un operaio avrebbe dovuto versare pertanto 220.000 lire all'atto dell'acquisto (una cifra di per sé proibitiva, dati i livelli di reddito) e quindi pagare per 18 mesi 27.000 lire mensili, equivalenti a un terzo del salario. A ciò si aggiungano i costi di esercizio. Si calcolava che un'utilitaria percorreva in media, mensilmente, 1.000 km. Per un tale uso la spesa media corrispondeva a 36.750 lire che, aggiunte alle rate mensili, rappresentavano poco meno dell'80 per cento del salario mensile (si veda *Medie giornaliere produzione*, "L'Auto italiana", 20 aprile 1956).

⁸⁴ Occorre però osservare che questi paragoni sono inficiati da un grave difetto perché le indagini citate non distinguono tra auto nuove e usate.

⁸⁵ Si veda Luigi Costantini, *Basta una scheda per montare una Renault*, "L'Automobile", 21 aprile 1963, che alla Fiat, se si deve credere all'autorevole saggio di Giuseppe Volpato (*Il caso Fiat. Una strategia di riorganizzazione e di rilancio*, Milano, Isedi, 1996, in particolare a p. 169), furono introdotte solo all'inizio degli anni settanta. Una conferma indiretta di questa ipotesi si può ricavare dai confronti che riguardano la produttività del lavoro nelle fabbriche automobilistiche di varie nazioni. Mentre alla Ford occorrevano solo 9 addetti per costruire un'auto nel 1953, alla Renault 28 e alla Volkswagen 13, presso la Fiat ne erano necessari ben 42, la cifra maggiore tra quella di tutte le case automobilistiche (si veda Mario Parducci, *Progresso tecnico e produttività nell'industria automobilistica*, "L'Auto italiana", 30 aprile, 1955).

⁸⁶ L'elasticità della domanda di veicoli privati rispetto al reddito era, nel 1953-1954, pari a 1,883, quindi superiore a quella dei generi alimentari (0,734), dei prodotti di abbigliamento (1,392), dei servizi medico-sanitari (1,139), degli elettrodomestici (1,630), dei trasporti pubblici (1,502), e inferiore solo a quella dei servizi domestici (2,506). Se consideriamo in particolare le elasticità della domanda rispetto al reddito da parte dei lavoratori dipendenti, abbiamo delle differenze ancora più marcate, con i veicoli privati a 2,505, gli alimenti a 0,745, l'abbigliamento a 1,539, i medico-sanitari a 1,115, gli elettrodomestici a 1,772, le abitazioni a 1,063, i servizi domestici a 2,756, i trasporti pubblici a 1,736: cfr. Istat, *Indagine statistica sui bilanci di famiglie non agricole negli anni 1953-54*, "Annali di statistica", s. VIII, vol. 11, 1960, tabella 25, p. 205, e tabella 26, p. 209.

⁸⁷ Si veda la tabella 16 nell'Appendice A.

⁸⁸ Com'è stato opportunamente osservato, nessuno conosce esattamente l'ammontare della spesa pubblica in Italia, tranne forse pochi alti funzionari della Ragioneria generale dello Stato. Sulla peculiarità di questa istituzione in Italia, e sui suoi disorganici rapporti con gli organi decisionali, sono interessanti le spietate critiche contenute in Beniamino Finocchiaro, *Procedure di bilancio e controlli di esecuzione in Italia*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1991, in particolare l'affermazione a p. 11.

⁸⁹ Sull'eterogeneità dei metodi di composizione dei bilanci pubblici nei paesi industrializzati, si veda Ministero del Tesoro, Ragioneria generale dello Stato (d'ora in poi Mdt, Rgs), *Bilanci statali nella Cee*, Roma. Istituto poligrafico dello Stato, Roma, 1973, in particolare pp. 7-17 sulle difficoltà di comparazione causate da differenti "principi di bilancio"; Id., *Appunti sui bilanci degli stati esteri*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1958 (una analisi dei "principi di bilancio" in Francia, Olanda e Belgio, pp. 7-156); Giannino Parravicini, *Il bilancio pubblico in Italia e in altri paesi*, in Ministero del Tesoro, *Saggi in onore del Centenario della Ragioneria Generale dello Stato*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, pp. 379-414; Lello Gangemi, *Sistemi finanziari comparati*, Torino, Utet, 1967; Henry Laufenburger, *Finances comparées. Etats Unis, France, Angleterre, Urss*, Paris, Recueil, 1957; Carlo Marzano, *Bilanci statali comparati*, Roma, Eis, 1959.

⁹⁰ Giancarlo Morcaldo, *La finanza pubblica in Italia (1960-1992)*, Bologna, Il Mulino, 1993, tabella 1.10, p. 49); Daniele Franco, *L'Espansione della spesa pubblica in Italia*, Bologna, Il Mulino, 1993, tabella 8, p. 27; Mario Baldassarri, Maria Gabriella Briotti, *Bilancio pubblico ed economia italiana negli anni '70 e '80: dalle radici del debito alla manovra di risanamento, una "ristrutturazione" da fare*, in Mario Baldassarri (a cura di), *L'Anatra Zoppa. Ristrutturazione produttiva, crisi della finanza pubblica, rischi dell'economia italiana negli anni '90*, Roma, Sipì, 1992, tabella 1.A, p. 180; Oecd, *Historical Statistics 1960-1992*, Paris, Oecd Publications, 1996, tabella 6.5, p. 72; Bent Hansen, *La Politique Budgetaire dans Sept Pays 1955-1965*, Paris, Oecd Publications, 1969, tabelle alle pp. 212, 288, 357; Mdt, Rgs, *Comparazione dei bilanci statali nei sei paesi della Cee*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1973, p. 239).

⁹¹ Presidenza del Consiglio, Comitato interministeriale per la ricostruzione, "Sintesi dei principali provvedimenti legislativi concernenti l'azione governativa nei vari settori dell'attività economica", p. 6, in ACS, *Cir*, b. 59.

⁹² Presidenza del Consiglio, Comitato interministeriale per la ricostruzione, "Sintesi dei principali provvedimenti legislativi concernenti l'azione governativa", p. 13, loc. cit.

⁹³ I trasferimenti sociali nel 1960 raggiunsero i 3.300.000 lire, pari al 17,7 per cento del reddito nazionale, una quota di tutto rispetto nel confronto con altre nazioni europee (Presidenza del Consiglio, Comitato interministeriale per la ricostruzione, "Sintesi dei principali provvedimenti legislativi concernenti l'azione governativa", tabelle alle pp. 35-37, loc. cit.).

⁹⁴ Ministero del Tesoro, "Quadro generale delle partecipazioni e delle gestioni dello Stato e degli enti pubblici nelle attività economiche", in ACS, Ministero del Tesoro, Carte Iri 1954-1958, b. 53.

⁹⁵ Era per esempio il caso della Montecatini, nella quale l'Iri aveva una partecipazione del 10 per cento: cfr. "Quadro generale delle partecipazioni e delle gestioni dello Stato e degli enti pubblici nelle attività economiche", p. 11, loc. cit. Un prospetto interessante di tutte le partecipazioni statali nelle diverse imprese si trova in ACS, *Cir-Commissione Sturzo*, b. 13, *passim*.

⁹⁶ Ministero del Tesoro, "Quadro generale delle partecipazioni e delle gestioni dello Stato e degli enti pubblici nelle attività economiche", p. 2, loc. cit. Corsivi miei.

⁹⁷ La quota francese era, alla vigilia delle nazionalizzazioni volute da François Mitterrand nel 1982, pari al 30 per cento, se includiamo le industrie erogatrici di energia, e al 25 per cento se escludiamo queste ultime: cfr. Ministère de la Recherche et de l'Industrie, *Le Secteur Public dans l'Industrie. Avant et après les nationalisations*, Publication n. 25, Paris, sd., in particolare p. 61. In Germania, i settori che tradizionalmente erano sotto il controllo (che di volta in volta assunse varie forme) dello Stato, ossia le miniere e la siderurgia, nel 1959 mostravano una quota del pubblico sul privato che andava dal 14 per cento del coke al 36 per cento dei minerali di ferro, al 16,7 dell'energia elettrica, al 20 per cento delle costruzioni navali. Nell'auto raggiungeva il 44,6 per cento dopo la requisizione ai privati della Volkswagen. Solo nel settore dell'alluminio si toccavano percentuali "italiane", col 72,2 per cento: cfr. Frederik G. Reuss, *Fiscal Policy for Growth without Inflation. The German Experiment*, Baltimore, The Johns Hopkins Press, 1963, tabella 16.7, p. 233, e inoltre alle pp. 235, 228, 277-279). Sul tema cfr. anche *Le Partecipazioni statali in Europa*, "L'Impresa pubblica", 1962, n. 1, pp. 4-9.

⁹⁸ Gli stessi esponenti dell'industria privata negli anni cinquanta riconoscevano la correttezza di gestione delle imprese pubbliche: cfr. A. Costa, *Scritti e Discorsi*, vol. III, cit., p. 186.

⁹⁹ Il problema dei cosiddetti "residui passivi di bilancio" costituì uno dei problemi di finanza pubblica più dibattuti fino all'inizio degli anni settanta. Due documenti contemporanei tra loro aiutano molto a comprendere quali fossero le idee degli alti funzionari dello Stato e degli esperti riguardo al problema: Camera dei deputati, *Problemi della spesa e della contabilità pubblica. Indagine conoscitiva della V Commissione (Bilancio)*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1972; e Camera dei deputati, *Indagine conoscitiva sui problemi della spesa e della contabilità pubblica. Analisi dei flussi di cassa del bilancio dello stato 1945-1970. Prima risultanza (Ricerca diretta dal Professor Armani)*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1971. In quest'ultima opera, Pietro Armani nota come la gestione dei residui fosse condotta per favorire la politica monetaria restrittiva della Banca d'Italia (p. 49).

¹⁰⁰ Cfr. Mdt, Rgs, *Comparazione dei bilanci statali nei sei paesi della Cee*, cit. p. 244. I dati sono riassunti dalla tabella 12 nell'Appendice A. Un'altra fonte reca dati altrettanto significativi: Oecd, *Revenue Statistics 1965-1996*, Paris, Oecd Publications, 1997, tab. 10, p. 79; tab. 29, p. 87; tab. 24, p. 86.

¹⁰¹ I dati riguardanti le quote di risparmio secondo la posizione dei titolari non permettono di giudicare l'apporto delle famiglie in Italia perché il nostro è il solo paese, tra quelli industrializzati, che non fa distinzione tra famiglie e imprese nelle statistiche ancora fino al 1965: cfr. *Italie*, in Oecd, *Formation de l'Epargne*, Paris, Oecd Publications, 1968, pp. 213-258, in particolare p. 218). Tuttavia anche i dati aggregati costituiscono un indicatore significativo e mostrano un rapporto tra risparmio e reddito che in Italia è (1961-1965) in media del 15,3 per cento contro il 14 per cento del Giappone (1958-1965) che è il paese con la quota più alta tra quelli considerati dallo studio citato (Ivi, tabella 2, p. 17). Per i confronti disaggregati in epoca successiva, si veda nota 102.

¹⁰² Nel periodo 1965-1967 i saldi finanziari delle famiglie costituivano il 9 per cento del Pil, contro il 3,2 della Francia e il 3,5 della Germania, mentre l'indebitamento dello Stato era in Italia il 4 per cento del Pil, contro lo 0,8 della Germania e la posizione creditrice netta in Francia (+0,8 per cento del Pil). Nel decennio successivo, questo divario si allargò invece di ridursi. Nel 1970-1979, troviamo i saldi finanziari delle famiglie in Italia al 13 per cento del Pil contro il 4,5 della Francia e il 4,3 della Germania; viceversa il settore pubblico presentava una quota di indebitamento dell'8,4 in Italia, contro l'1,5 della Germania e lo 0,3 della Francia: cfr. Giacomo Nardozi, *Tre sistemi creditizi. Banche ed economia in Francia, Germania, Italia*, Bologna, Il Mulino, 1983, tabella 1.5, p. 33). Un'altra fonte mostra come l'Italia nel periodo 1971-1973 era in posizione di primato nei saldi finanziari delle famiglie rispetto ai sei maggiori paesi industriali: cfr. Guido Carli, Mario Monti, Tommaso Padoa Schioppa, *Sviluppo e stabilità delle strutture finanziarie: la recente esperienza internazionale e il caso italiano*, in Franco Cesarini, Marco Onado (a cura di), *Struttura e stabilità del sistema finanziario*, Bologna, Il Mulino, 1979, pp. 211-233 (i dati sono tratti dalla tabella 2 a p. 223). Per un'analisi specifica dei saldi finanziari delle famiglie in Italia, si veda: Franco Cotula, Giancarlo Morcaldo, *Attività e passività finanziarie degli utilizzatori delle riserve in Italia*, in Franco Cotula, Pietro De Stefani, *La politica monetaria in Italia: istituti e strumenti*, Bologna, Il Mulino, 1979, pp. 45-82, in particolare la tabella 2.1 a p. 47, e la figura 2.2 a p. 56.

¹⁰³ Vi fu una volontaria azione politica rivolta a privilegiare nelle banche ordinarie la funzione di raccolta, "spesso giustificata con la celebrazione del ruolo svolto dalle banche nell'accrescimento del risparmio": cfr. G. Nardozi, *Tre sistemi creditizi*, cit., p. 57.

¹⁰⁴ Nei primi anni settanta i tre quarti degli investimenti degli Ics erano finanziati dalle banche ordinarie (G. Carli, M. Monti, T. Padoa Schioppa, *Sviluppo e stabilità*, cit., p. 232). Per le fasi di evoluzione di questi istituti, cfr. G. Nardozi, *Tre sistemi creditizi*, cit., pp. 58-59. Per una ricostruzione molto più analitica del credito mobiliare in generale, e fondata su documenti d'archivio, cfr. Pier Francesco Asso, Gabriella Raitano, *Trasformazione e sviluppo del credito mobiliare negli anni del governatorato Menichella*, in Franco Cotula (a cura di), *Stabilità e sviluppo negli anni cinquanta*, Roma-Bari, Laterza, 1999, vol. III, *Politica Bancaria e struttura del sistema finanziario*, pp. 309-589.

¹⁰⁵ Cfr. G. Nardozi, *Tre sistemi creditizi*, cit., p. 60: "L'importanza dell'intervento pubblico sulla attività degli Ics si può verificare dal peso che risultavano avere i crediti agevolati sul totale degli impieghi degli istituti [il 15 per cento del totale crediti all'economia e il 40 per cento circa di tutti i crediti degli Ics, tabella 2.9, p. 60] e soprattutto dalla distribuzione territoriale degli impieghi [concentrati soprattutto nel] "triangolo industriale". Secondo l'autore che citiamo, quest'ultimo dato sarebbe prova del fatto che l'offerta di credito non era determinata dalla domanda, concentrata nel triangolo industriale, "ma dalla direzione dell'intervento pubblico di agevolazione" (Ivi, p. 61). Le banche presenti territorialmente dovettero colmare il vuoto lasciato dagli istituti maggiori per il finanziamento delle piccole e medie imprese, e dunque superare nella pratica la distinzione prevista dalla legge tra credito di esercizio e credito finanziario (Ivi, p. 62). Ma per una trattazione più dettagliata, e che conduce a conclusioni in parte divergenti, cfr. P.F. Asso, G. Raitano, *Trasformazione e sviluppo*, cit. e, in particolare per ciò che riguarda i finanziamenti alle medie e piccole imprese, le pp. 350-352, 449-454). Utili confronti internazionali riguardo al modo di finanziare le imprese produttive sono in Pier Luigi Ciocca, *I finanziamenti delle imprese*, in F. Cesarini, M. Onado (a cura di), *Struttura e stabilità del sistema finanziario*, cit., pp. 255-277, in particolare le tabelle 2 a p. 266, e 3 a p. 274. Un tentativo di stime quantitative del fenomeno per il periodo 1966-1976 è in Ugo Marani, *Finanziamenti e investimenti*

industriali in Italia, Torino, Boringhieri, 1980.

¹⁰⁶ Sulle conseguenze della doppia intermediazione cfr. G. Carli, M. Monti, T. Padoa Schioppa, *Sviluppo e stabilità*, cit., p. 233; Marco Onado, *Banca e sistema finanziario*, Bologna, Il Mulino, 1982, in particolare pp. 207-214; oltre a G. Nardozi, *Tre sistemi finanziari*, cit., *passim*, ma soprattutto pp. 25-32; Federico Barbiellini Amidei, Claudio Impenna, *Il mercato azionario e il finanziamento delle imprese negli anni cinquanta*, in F. Cotula (a cura di), *Stabilità e sviluppo*, cit., pp. 657-877, in particolare pp. 843-865; Mario Biagioli, Maria Chiara Bisogni, *Politica monetaria e investimenti industriali in Italia: 1959-1969*, "Giornale degli economisti e annali di economia", luglio-agosto 1972, pp. 413-445.

¹⁰⁷ Per quanto gli studi degli specialisti del settore bancario esprimano un'articolazione ben più complessa del fenomeno, mi sembra di aver trovato una situazione di largo consenso sulla natura ultima di esso. Mi limito a indicare solo alcune citazioni tra le tante possibili: U. Marani, *Finanziamenti*, cit., p. 17; Marcello De Cecco, *Saggi di politica monetaria*, Milano, Giuffrè, 1968, p. 46; Riccardo Argenzano, *La Banca d'Italia e le operazioni speciali di credito*, in Francesco Di Fenizio (a cura di), *Lecture di politica monetaria e finanziaria*, 3 vol. Milano, Istituto Editoriale Italiano, 1967, vol. II, p. 370; Paolo Sylos Labini, *Sindacati, inflazione, produttività*, Bari, Laterza, 1972, pp. 125-126; Francesco Farina, *L'accumulazione in Italia, 1952-1972. Un'interpretazione della crisi e della ristrutturazione capitalistica*, Bari, De Donato, 1976, p. 144; Franco Reviglio, *Caratteri e conseguenze della crisi finanziaria pubblica*, in Franco Bernabè, *Struttura finanziaria e politica economica in Italia*, Milano, Angeli, 1976, pp. 101-116, citazione a p. 104; Luigi Izzo, *Cause dell'evoluzione finanziaria dell'economia italiana negli ultimi dieci anni e considerazioni sulla politica economica che ha contribuito a determinarla*, in F. Bernabè, *Struttura finanziaria e politica economica in Italia*, cit., pp. 21-86, in particolare p. 76; Filippo Cavazzuti, *Nel dedalo della finanzia pubblica*, "Politica ed economia", 1981, n. 12, pp. 53-64. Ma, per una descrizione meno schematica rispetto a quella qui presentata (e in parte divergente) del complesso sistema di intermediazione creato (o rafforzato) da Menichella, cfr. Alfredo Gigliobianco, Giandomenico Piluso, Gianni Toniolo, *Il rapporto banca-impresa in Italia negli anni cinquanta*, in F. Cotula (a cura di), *Stabilità e sviluppo negli anni cinquanta*, vol. III, cit., pp. 225-302, in particolare pp. 265 sg.; e inoltre, P.F. Asso, G. Raitano, *Trasformazione e sviluppo*, cit., in particolare pp. 408-442.

¹⁰⁸ Cfr. *Il nuovo corso della Cisl*, "Conquiste del lavoro", 1968, nn. 24-25, pp. 5-6; Antonio Frigerio, *L'overdrive dello sviluppo*, "Conquiste del lavoro", 1968, n. 12, pp. 10-12; Nicola De Pamphilis, *Una politica per l'occupazione*, "Conquiste del lavoro", numero speciale sull'occupazione, 1968, nn. 48-49, pp. 13-14; Nicola Cacace, *La lira sugli altari, l'uomo nella polvere*, "Conquiste del lavoro", 1969, n. 18, pp. 12-14; Michele Forese, *Il rovescio della moneta*, "Conquiste del lavoro", 1969, nn. 22-23, pp. 22-24.

¹⁰⁹ Cfr. Oecd, *Statistiques rétrospectives*, cit., tab. 3.2, p. 50. Queste informazioni vanno comunque considerate nell'ottica delle revisioni delle stime sul reddito nazionale italiano effettuate nel 1987-1989, e poi "riversate" anche sui decenni precedenti (si veda Appendice B).

¹¹⁰ Istat, *I consumi delle famiglie. Anno 1991*, "Collana d'informazione", n. 28, 1992, prospetto 16, pp. 23-25. E inoltre: Istat, *La distribuzione quantitativa del reddito in Italia nelle indagini sui bilanci familiari*, "Collana d'informazione", n. 8, 1986, in particolare la tabella a p. 13; Istat, *I consumi delle famiglie. Anno 1987*, Istat, "Collana d'informazione", n.14, 1989, in particolare la tabella 6, p. 93; Istat, *Contabilità nazionale*, 1, *Conti economici nazionali. Anni 1970-1997*, "Annuari", n. 3, 1998, in particolare tabella 2.12 e 2.13, pp. 55-58. Quest'ultima fonte permette un utile confronto con gli anni del miracolo, facendo vedere come l'acquisto e spese di esercizio per il trasporto privato passarono dal 2,4 per cento dei consumi totali delle famiglie nel 1951-1960 al 9,3 degli anni ottanta-novanta: cfr. "Annuario di contabilità nazionale", Istat, I (1971), coi dati degli anni cinquanta nella tabella 30, pp. 57-58.

¹¹¹ Eurostat, *Bilanci familiari. Alcuni risultati comparabili: R.F. di Germania, Francia, Italia, Regno Unito*, Bruxelles, Office des Publications Officielles des Communautés Européennes, 1985, tabelle 2.1 p. 101, 2.3 p. 127. Cfr. anche "Eurostat Revue", 1977-1986, grafico *Autovetture per 100 abitanti nel 1985*, p. 98; *Vetture per 1000 abitanti*, p. 99; Tavola 3.2 — *Famiglie con auto*, p. 118.

¹¹² Si vedano le fonti citate nella nota 111.

¹¹³ Questo risultato è così sorprendente che ho cercato di verificarlo attraverso altre fonti. Risulta da queste ultime che nel 1995-1998 il livello italiano era di 53,5, contro 49,8 degli Usa (1990-1999), il 43,3 della Francia (1993-1997), il 49,9 della Germania (1994-1998). Cfr. al proposito: a. US, Department of Commerce, US Census Bureau, *Statistical Abstract of United States*, Washington, US Government Printing Office, November 2001, pp. 8, 680; b. "Annuario statistico italiano", Istat, 1996, 1997, 1998, 1999 e 2000; c. *Annuaire Statistique de la France*, 103^e volume, ns., n. 45, *Resultats de 1998*, Paris, Imprimerie nationale, pp. 784, 788; d. Statistisches Bundesamt, *Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland*, Stuttgart, Metzler-Poeschel, 2001, pp. 45, 314.