



UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE
FACOLTÀ DI ECONOMIA “GIORGIO FUÀ”

Corso di Laurea triennale in Economia e Commercio

**Il secondo decollo industriale dell'Italia tra gli
anni Cinquanta e Settanta del Novecento**

**Italy's second industrial take-off between the
1950s and 1970s**

Relatore:
Prof. Augusto Ciuffetti

Rapporto Finale di:
Riccardo Rocchetti

Anno Accademico 2023/2024

INDICE

INTRODUZIONE.....	3
CAPITOLO 1 - I NUMERI E LE CAUSE DEL BOOM ECONOMICO	4
1.1 La situazione economica italiana nel secondo dopoguerra.....	4
1.2 Il blocco occidentale e il Piano Marshall.....	6
1.3 Mercato comune europeo: come le esportazioni hanno trainato lo sviluppo	9
1.4 La nuova Italia industriale: i numeri del boom.....	11
1.5 Lo sviluppo della grande industria.....	12
CAPITOLO 2 - I CONSUMI.....	16
2.1 La rivoluzione nei consumi e negli stili di vita.....	16
2.2 Gli elettrodomestici e l'ambiente domestico	18
2.3 La televisione	19
2.4 Il tempo libero.....	20
CAPITOLO 3 - MOBILITA' ED INFRASTRUTTURE	22
3.1 La realizzazione di strade ed autostrade	22
3.2 L'Automobile, la Vespa e la Lambretta.....	24
CAPITOLO 4 - LE CONSEGUENZE SOCIALI DEL MIRACOLO.....	26
4.1 Migrazione interna e discriminazione.....	26
4.2 Un'Italia divisa in due: il Mezzogiorno si avvicina.....	28
4.3 Il conflitto sociale nelle fabbriche	30
4.4 Il nuovo ruolo della donna	32
4.5 Il cambiamento delle geografie urbane.....	34
CONCLUSIONI E CONSIDERAZIONI PERSONALI.....	36
BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA	38
Libri	38
Siti.....	38

INTRODUZIONE

L'Italia, nel secondo dopoguerra, si trovò ad affrontare una situazione economica e sociale disastrosa. Il conflitto mondiale aveva lasciato lutti e rovine dappertutto: le infrastrutture erano distrutte, la produzione era crollata e la disoccupazione era dilagante. In questo tragico contesto, il paese riuscì ad avviare un processo di ammodernamento e sviluppo che lo portò, nel giro pochi anni, dall'essere un paese arretrato e basato su una economia prevalentemente agricola ad una potenza industriale. La ricostruzione economica poté avvenire grazie a un intreccio di diversi fattori politici, economici e sociali che contribuirono ad una vera e propria rivoluzione nelle geografie urbane, nei consumi e negli stili di vita. Gli anni 60', non raramente definiti "Favolosi" e "Straordinari" furono il palcoscenico di quel "boom economico" che cambiò per sempre le sorti del nostro paese.

Il proposito di questa tesi di laurea è quello di ripercorrere quegli anni andando ad analizzare quelle che sono state le cause, le conseguenze e le peculiarità di questo importante fenomeno. La trattazione si soffermerà soprattutto sui risvolti sociali che hanno caratterizzato questo periodo.

CAPITOLO 1

I NUMERI E LE CAUSE DEL BOOM ECONOMICO

1.1 La situazione economica italiana nel secondo dopoguerra

Come già accennato nell' introduzione, la partecipazione al secondo conflitto mondiale ridusse l'Italia al quasi collasso economico. Basti pensare che tra il 1940 e 1945, il Pil italiano diminuì del 10% annuo e alla fine della guerra era ai livelli del 1906. Quest'ultima aveva causato enormi danni materiali: molte città italiane erano ridotte in macerie e le industrie erano state gravemente danneggiate o distrutte, rendendo difficile riavviare la produzione e la ripresa economica. La disoccupazione, con milioni di persone senza un lavoro, era largamente diffusa in tutto il paese e il valore della lira alla fine della guerra, secondo un'analisi della Banca d'Italia, si ridusse a un trentesimo di quello prebellico. Per quanto riguarda le infrastrutture risultava gravemente danneggiato all'incirca il 40% delle ferrovie e il 50% delle vie rotabili. Inizialmente, in questo contesto alquanto disastroso, si preferì affidare il processo di ricostruzione all'iniziativa privata, piuttosto che a un intervento massiccio da parte dello Stato, questo anche grazie alle convinzioni liberistiche dei maggiori economisti italiani, come Luigi Einaudi, allora Ministro

del bilancio. Le misure che il governo assunse dal settembre 1947 per uscire dalla stagnazione e controllare l'inflazione presero il nome di "Linea Einaudi", e prevedero una politica imperniata su una forte restrizione dei crediti all'industria e al commercio e su una svalutazione della lira per favorire il rientro dei capitali e il rilancio delle esportazioni; di pari passo fu introdotta una decisa politica di lotta alla disoccupazione. Nonostante le tendenze liberistiche, anche l'IRI, l'Istituto per la Ricostruzione Industriale fondato durante il regime fascista, continuò ad operare e grazie a notevoli finanziamenti, rappresentò uno dei fattori chiave del per il rilancio del settore dell'industria pubblica. La linea promossa da Einaudi ebbe successo: la produzione industriale raggiunse, infatti, l'89% di quella del 1938, mentre quella agricola l'84%. Ciononostante, alla fine degli anni Quaranta, la popolazione in Italia era ancora ben lontana dal benessere e la maggior parte delle famiglie viveva in condizioni di estrema povertà ed arretratezza. Negli anni che si susseguirono fino al '53, si registrarono complessivamente risultati soddisfacenti; tuttavia, il notevole aumento della produttività e gli elevatissimi profitti erano possibili soprattutto grazie ad un livello bassissimo dei salari e a durissime condizioni di lavoro. Dopo il 1953, una volta terminata l'attività di ricostruzione del paese, vi era il timore che l'economia, senza forti incentivi, potesse entrare in una fase di ristagno. Per evitare questo pericolo il ministro del Bilancio di allora, Ezio Vanoni, presentò uno schema di sviluppo dell'occupazione e del reddito. Tuttavia, il cosiddetto "Piano Vanoni", che

avrebbe dovuto promuovere la crescita tramite un ingente spesa pubblica, rimase inattuato. Quest'ultimo venne infatti presentato in ritardo, perché l'economia italiana, smentendo le preoccupazioni dei pessimisti, aveva risentito della congiuntura internazionale favorevole ed era entrata in una grande fase di crescita, dando il via al fenomeno che successivamente sarà ribattezzato "miracolo economico italiano".

1.2 Il blocco occidentale e il Piano Marshall

Dopo le devastazioni della Seconda Guerra Mondiale tutte le economie europee, alleate degli Stati Uniti, si trovavano in ginocchio: i campi erano impossibili da coltivare, la riconversione industriale postbellica presentava immense difficoltà e praticamente la totalità dei paesi, eccetto la Germania, soffrivano gravemente la carenza di fonti energetiche come il carbone, indispensabile per il funzionamento delle attrezzature e delle macchine industriali. In questo contesto gli Stati Uniti si rivelarono essere l'unico paese abbastanza potente da trainare e risollevare le sorti europee. Furono proprio gli USA a ideare un programma di aiuti all'Europa Occidentale che, attraverso la sua attuazione, avrebbe dovuto risanare le economie dei paesi del vecchio continente e favorire la proliferazione di scambi commerciali anche a beneficio degli Stati Uniti stessi. Un'altra fondamentale motivazione che

spinse questi ultimi ad erogare gli aiuti, risiedeva nella volontà di porre al di sotto della propria influenza i paesi dell'Europa occidentale e contrapporsi di conseguenza, ai paesi del blocco orientale e all'avanzata dell'ideologia comunista proveniente dall'ex unione sovietica. Nel 1947 venne quindi firmato "l'European Recovery Program (ERP)", o più comunemente conosciuto Piano Marshall, dal nome dell'allora segretario di stato George Marshall. Questa manovra prevede lo stanziamento di poco più di 14 miliardi di dollari per un periodo di 4 anni ai paesi colpiti dalla guerra e la creazione di organismi internazionali, volti al limitare l'astio e promuovere la cooperazione fra gli stati. Un esempio di ciò, lo troviamo nella istituzione della Comunità Economica del Carbone e dell'Acciaio (CECA), nata nel 1951 su pressione degli Stati Uniti, che aveva lo scopo di mettere in comune fra i diversi paesi dell'Europa occidentale la produzione e la commercializzazione di queste due importanti materie prime. Successivamente, la collaborazione fra gli stati darà inoltre vita alla Comunità Economica Europea, il cui impatto per l'Italia verrà analizzato nel prossimo capitolo, ed infine alla nascita dell'Unione Europea col trattato di Maastricht del 1992. Possiamo affermare che il Piano Marshall fu un successo poiché portò molti dei paesi europei ad un'intensa crescita economica. L'Italia in particolare, non fu da meno. Il 28 giugno del 1948 il governo italiano firmò il protocollo bilaterale impegnandosi, nel rispetto degli obiettivi dell'ERP, a promuovere lo sviluppo della produzione agricola ed industriale, a stabilizzare la propria moneta, a fissare

un tasso di cambio effettivo e a pareggiare il bilancio dello stato. Il programma prevedeva l'investimento di 2273 miliardi di lire nel quadriennio '48-'52, così distribuiti: 665 vennero destinati all'agricoltura, 920 all'industria, 630 a trasporti e telecomunicazione e 8 a corsi di riqualificazione professionale per favorire l'occupazione. Dei 920 miliardi assegnati all'industria, oltre il 40% era destinato alle compagnie elettriche, circa il 20% a Finsider e Falk e un altro 20% all'industria meccanica. Tra gli obiettivi del programma urgevano la riconversione degli impianti industriali, il rimodernamento dell'agricoltura per una maggiore competitività e la riapertura di sbocchi per l'industria manifatturiera, uno dei settori di punta. Il Piano Marshall svolse indubbiamente un ruolo fondamentale nel sostegno alla ricostruzione e alla modernizzazione dell'economia italiana, che altrimenti avrebbe faticato a risollevarsi. La grande spinta fornita dagli aiuti americani avviò l'Italia nel cammino verso la crescita e lo sviluppo, permettendo alla nostra nazione di realizzare il "miracolo".

1.3 Mercato comune europeo: come le esportazioni hanno trainato lo sviluppo

Un altro fattore fondamentale che permise lo sviluppo dell'economia italiana fu, con la firma dei Trattati di Roma, la creazione di un mercato unico europeo. L'istituzione della Comunità Economica Europea (CEE) e della Comunità europea dell'energia atomica (CEEa), permisero, infatti, la graduale liberalizzazione del commercio fra gli stati firmatari. L'accordo fra i sei paesi (Italia, Francia, Germania federale, Belgio, Olanda e Lussemburgo) prevedeva la riduzione delle barriere doganali fino alla loro completa abolizione entro 12-15 anni, la libera circolazione di merci, lavoratori e capitali, l'armonizzazione delle politiche economiche e l'eliminazione di sovvenzioni statali privilegiate. L'economia italiana si trovò nelle condizioni migliori per poter sfruttare a pieno i vantaggi derivanti dall'allargamento del mercato: quest'ultima infatti poté contare, essendo stimolata dalla concorrenza estera, su un più completo utilizzo delle risorse disponibili, su economie di scala garantite dagli ingenti investimenti effettuati e un'offerta di lavoro molto elastica. A questo si aggiunsero la stabilità monetaria, la mancanza di controlli fiscali sul mondo degli affari e il mantenimento di un tasso di sconto favorevole da parte della Banca d'Italia. Un

ruolo decisivo lo ebbe inoltre lo stato, finanziando le industrie nei settori metallurgico, cantieristico, chimico ed energetico e ricoprendo in questo periodo il 22.4% degli investimenti fissi lordi. Se inizialmente si temeva che l'impatto con il mercato internazionale avrebbe penalizzato e messo in difficoltà le imprese del nostro paese, nella realtà, la modernizzazione dell'apparato industriale e il basso costo della manodopera assicurarono ai prodotti italiani un'incredibile competitività e riconoscibilità all'estero. I settori che maggiormente trainarono lo sviluppo furono sicuramente quello meccanico, chimico e metallurgico, questi ultimi essendo orientati verso le esportazioni dovettero fronteggiare la concorrenza esterna e furono dunque incoraggiati a sviluppare tecnologie avanzate e un alto coefficiente di capitale per lavoratore. Leggendo ad alcuni dati scopriamo infatti come nel 1963, solo il 18% delle esportazioni industriali era composto da prodotti tessili, mentre ben il 38.3% da quelli meccanico-metallurgici e il 12% da quelli chimici. Per capire quanto fu importante l'adesione al mercato unico europeo, basti pensare che prima dei Trattati di Roma, l'Italia registrava un deficit commerciale di 378 milioni di dollari, otto anni dopo, nel 1966, il deficit era scomparso e si osservava un avanzo di 347 milioni di dollari. La produttività e l'occupazione furono stimolate a tal punto, che la crescita del prodotto nazionale lordo reale fu, tra il '58 e il '66, superiore a quello degli altri paesi comunitari, avviando l'Italia ad essere una delle maggiori potenze mondiali.

1.4 La nuova Italia industriale: i numeri del boom

Qualunque dato numerico si voglia prendere o analizzare ci conferma che il “miracolo economico” italiano fu un fenomeno di notevoli dimensioni. Tra il 1951 e il 1963 il prodotto interno lordo aumentò in media del 5,9% annuo, con un picco dell’8,3% nel 1961. Il paese si inserì nella positiva tendenza internazionale con una forza ancor maggiore: la produzione italiana passò dall’essere il 9% di quella europea nel 1955 al 12% nel 1962. Paesi come Belgio, Svezia e Olanda vennero superati e ridotto venne ad essere il distacco con Francia, Germania ed Inghilterra. Nello stesso periodo, il reddito pro-capite passò da 350.000 a 571.000 lire, mentre gli investimenti lordi salirono da 2300 a 7700 miliardi. Significativo appare l’andamento dei consumi privati che, se tra il 1950 e il 1953 erano stati in media ogni anno di 10.380 miliardi, crebbero fino ad arrivare a 20.500 miliardi nel 1963, segno che in poco più di un decennio gli italiani avevano raddoppiato la spesa. Fra i primi anni Cinquanta e i primi anni Sessanta gli investimenti nell’industria manifatturiera passarono dal 4,5% al 6,3% del reddito nazionale lordo e la produttività industriale aumentò dell’84%. Come già detto, la componente estera svolse un ruolo trainante nel corso del boom, con l’interscambio che passò dal 15,7% rispetto al Pil nel 1958 al 25,9% nel 1963. In particolare, tra ’51 e il ’63 per quanto riguarda le esportazioni vi fu un aumento del 12%, un dato, in Europa, secondo solamente a quello della Germania Ovest.

1.5 Lo sviluppo della grande industria

Come già accennato, negli anni dello sviluppo economico l'Italia conobbe un considerevole decollo industriale. Quest'ultimo prese il via dal 1953 grazie, oltre alla presenza di un contesto internazionale ed interno favorevole, al concatenarsi di diversi eventi. Il primo risiede nella ristrutturazione della Finsider voluta da Oscar Sinigaglia, che rifondò la siderurgia nazionale offrendo acciaio a prezzi competitivi all'industria meccanica: prendendo a modello le fabbriche degli Stati Uniti e contando sui fondi del Piano Marshall, egli decise di impiantare a Cornigliano, vicino Genova, un nuovo stabilimento che grazie a tecnologie all'avanguardia iniziò la produzione di tonnellate e tonnellate di lamiere sottili a banda larga, perfette per la produzione di beni di consumo. L'acciaio, in particolare, si rilevò essere in quegli anni, fondamentale proprio per la produzione di quei beni che stavano trainando l'espansione economica, dalle automobili e gli elettrodomestici fino agli impianti più complessi come i metanodotti. Nel 1961 l'Ilva aprì poi un nuovo grande stabilimento a Taranto, dove sarebbero stati prodotti i tubi per gli oleodotti e le lamiere di medio spessore impiegate per la costruzione di navi. Si stima che, tra il 1951 e il 1960, la produzione di acciaio aumentò del 160%. Un altro evento fondamentale fu la nascita dell'Ente Nazionale Idrocarburi voluta da Enrico Mattei, a cui fu affidato lo sfruttamento dei giacimenti di metano. Nell'estate del 1945, quest'ultimo si trovò di fronte al

compito di eliminare un'altra istituzione creata durante il regime fascista: l'AGIP (Azienda Generale Italiana Petroli). Tuttavia, Mattei si oppose fermamente a questa liquidazione, la quale era caldamente appoggiata dalle cosiddette "sette sorelle", le principali compagnie petrolifere statunitensi e britanniche, desiderose di stabilire le loro reti di distribuzione in Italia. Invece di procedere con la chiusura, Mattei decise di rilanciare l'AGIP, non solo aprendo nuove stazioni di distribuzione di benzina, ma anche inaugurando una catena di motel e le prime stazioni di servizio. Successivamente, avviò una campagna di trivellazioni nella pianura padana che portò alla scoperta di giacimenti di metano, trasformando l'ENI nel giro di pochi anni in una potente holding industriale con interessi diversificati che includevano la produzione di gomma sintetica, fertilizzanti e bombole di gas da cucina. Garantendo l'accesso diretto ai giacimenti di greggio di alcuni paesi produttori del Medio Oriente e l'avvio dell'importazione di gas naturale dall'Unione Sovietica, l'Eni permise, pur mantenendo bassi i costi, un ingente ampliamento delle fonti energetiche e la soddisfazione del fabbisogno necessario all'espansione industriale. Nell'ascesa economica italiana un ruolo cruciale lo ha poi svolto la Fiat. "Ciò che va bene per la Fiat, va bene l'Italia" sosteneva Gianni Agnelli, alludendo alla incredibile importanza dell'azienda sia nel garantire direttamente migliaia di posti di lavoro, sia nel trainare tutto l'indotto industriale di attività connesse in vario modo al ciclo della produzione automobilistica. Di fatto, il gruppo Torinese giunse, fra il 1957 e il 1961, a

raddoppiare la costruzione di autoveicoli da 300.000 a 600.000, arrivando, oltre ad accrescere le vendite all'estero, a coprire più dell'80% della domanda interna. In gran parte della penisola centro-settentrionale si svilupparono moltissime industrie, basti pensare alla Montecatini, che operava a Ferrara; la Candy, prima a Monza e poi nello stabilimento di Brugherio; la Necchi, la Borletti o la Piaggio che si impegnarono nella difficile riconversione industriale; la Olivetti, leader nella produzione di macchine da scrivere o da calcolo e tante altre. Le nostre Marche, per esempio, videro lo sviluppo, nei pressi di Fabriano, della Merloni, un'azienda originariamente produttrice di bilance che durante il boom si lanciò nella produzione di elettrodomestici con il nome di Ariston. Molto famosa fu la progettazione del cosiddetto "Unibloc", che univa per la prima volta frigorifero, cucina e lavastoviglie, guadagnando spazio e praticità. Nel 1963 le industrie Merloni arrivarono a contare quasi 600 dipendenti nei cinque stabilimenti sparsi nella regione, rappresentando un vero orgoglio marchigiano nella nazione e nel mondo. In conclusione, oltre alle cause citate sopra e nei paragrafi precedenti, va anche detto che lo sviluppo dell'industria italiana poté contare su un notevole vantaggio competitivo dato da una grande quantità di manodopera a basso costo. Gli indici dei salari reali rimasero infatti pressoché stazionari sia fra il 1950 e il 1954, sia fra il 1956 e il 1961. Secondo i dati della Banca d'Italia, a un aumento dei salari pari fra, '53 e il '61, al 46.9% corrispose una crescita media della produttività dell'84% con uno scarto, dunque, di quasi 40 punti percentuali. La

redistribuzione del reddito a favore della remunerazione del capitale assecondò l'espansione degli investimenti e gli utili d'impresa, in particolare nel settore privato, costituirono una parte rilevante tra le fonti di finanziamento delle duecento maggiori società industriali.

CAPITOLO 2

I CONSUMI

2.1 La rivoluzione nei consumi e negli stili di vita

Alle porte degli anni Cinquanta del Novecento la popolazione italiana viveva, se comparata ad altre nazioni europee, in una condizione media di estrema arretratezza. Leggendo le testimonianze dirette di quell'epoca, si scopre come soprattutto nelle campagne le abitazioni fossero misere, i servizi igienici un lusso e l'acqua bisognava ancora andarsela a prendere quotidianamente alla fonte. Le donne facevano il bucato lungo fiumi o corsi d'acqua mentre nelle grandi città si utilizzavano dei lavatoi collocati sulle terrazze. La maggior parte della popolazione mangiava per lo più pane, fichi secchi e legumi. La pasta era condita esclusivamente con erbe di campo, mentre quella col sugo o col formaggio grattugiato era una concessione della domenica o delle festività. O ancora, secondo un'inchiesta del 1958-59, il 38,2% delle famiglie (pari a 4,428 milioni di persone) non mangiava mai carne e il 27,5% (3,188 milioni) la mangiava solo una volta alla settimana, il 15,1% (1,750 milioni) non consumava mai lo zucchero e il 28,7% (3,327 milioni) non beveva mai neppure una goccia di vino; incrociando questi dati, risulta che 870.000 famiglie non consumavano mai né carne, né zucchero, né vino. Nel 1951 l'alimentazione, il vestiario e l'abitazione coprivano

in Italia il 70% della spesa totale delle famiglie, percentuale che grazie al decollo economico scenderà progressivamente nei decenni successivi. Lo sviluppo, oltre che a migliorare quelli vecchi, lasciò spazio alla nascita di nuovi consumi che divennero i simboli di questo nuovo periodo. Tra quelli che hanno avuto un maggiore impatto troviamo: l'automobile, che tratteremo nel capitolo dedicato alla mobilità, gli elettrodomestici, la televisione e la nuova industria del tempo libero.

2.2 Gli elettrodomestici e l'ambiente domestico

Il decollo industriale rivoluzionò anche l'ambiente casalingo, i cambiamenti più rilevanti avvennero in cucina con l'introduzione degli elettrodomestici che in questo periodo diventano effettivamente beni di massa. “Frullatori, macchine per il caffè, orologi a tempo, spiedini elettrici, pentole a pressione. Si vendono ormai più frigoriferi che automobili” scrive in quel periodo “Il giorno”. La rivoluzione negli ambienti domestici rappresentò un aspetto significativo: l'indipendenza economica e la riduzione delle mansioni domestiche avanzarono di pari passo. Elettrodomestici come aspirapolvere e lavatrice acquistarono, infatti, una significativa posizione nel dibattito sull'emancipazione femminile: questo perché il maggior tempo libero per le donne che ne derivò, permise loro una doppia presenza, sia nella sfera privata che nella sfera pubblica. Tra il 1958 e il 1963 la produzione di frigoriferi passò da 500.000 a 2.187.000, mentre quella di lavatrici passò da 10.000 a 1.263.000. L'ambiente domestico cambiò anche grazie all'utilizzo di nuovi materiali: bacinelle, tinozze e secchi di metallo smaltato o zinco vengono sostituiti da colorati contenitori di plastica; il nuovo materiale ottenuto dalla polimerizzazione degli idrocarburi, nato nel 1955 nei Laboratori del Politecnico di Milano dal chimico Giulio Natta; invenzione che nel 1963 gli valse il Nobel per la chimica. Con il “Moplen” nome commerciale del propilene isotattico, la Montecatini divenne conosciuta in tutto il mondo e leader nazionale

nella fabbricazione di vari oggetti plastici ad uso durevole. Non c'è da stupirsi se in quegli anni queste scoperte siano state accolte con entusiasmo e se nell'immaginario comune siano state viste come esemplificazione del concetto di 'moderno'.

2.3 La televisione

Dopo la Seconda guerra mondiale lo sviluppo della televisione, prima negli USA e in Europa e poi nel resto del mondo, è stato di una rapidità senza precedenti. Anche in Italia, con il progresso degli anni Sessanta, il televisore divenne un accessorio di sempre maggior diffusione, sino a raggiungere anche le classi sociali meno agiate. Lo straordinario successo di questo mezzo fu dovuto a tre principali motivi: l'utilizzo di un linguaggio che sintetizzava forme di comunicazione note, come giornali e radio, l'adesione ai ritmi della vita quotidiana e domestica e l'incredibile facilità di ascolto. Il 3 gennaio 1954 la Rai aprì, con la telecronaca dell'inaugurazione degli studi di Milano e dei trasmettitori di Torino e Roma, il regolare servizio delle trasmissioni televisive. Inizialmente gli abbonati erano solo 90 ma nel giro di pochissimo tempo aumentarono vertiginosamente: dopo solo un

mese arrivarono a 24.000, 88.000 dopo un anno e un milione dopo quattro. Inizialmente la televisione venne concepita come mezzo di informazione e comunicazione; celebre fu il programma di insegnamento elementare “Non è mai troppo tardi” condotto efficacemente dal maestro Alberto Manzi, che cercava di tamponare l’elevato tasso di analfabetismo che caratterizzava il nostro paese. Tra i grandi successi vi fu “Carosello” un programma di pubblicità andato in onda dal 1957 al 1977, il quale testimonia inoltre, il relevantissimo ruolo di indirizzamento al consumo che la televisione ebbe in quel periodo. Oltre a questo, fu un fondamentale strumento di unificazione linguistica, sociologica e culturale che essendo alimentata e alimentando il boom economico, contribuì notevolmente allo sviluppo italiano.

2.4 Il tempo libero

Ingenti trasformazioni in questo periodo caratterizzarono l’utilizzo del tempo. Dagli anni Cinquanta quando per la classe operaia e impiegatizia la resa lavorativa si iniziò a misurare non più con il prodotto finito ma con il numero di ore lavorate si verificò una progressiva liberazione del tempo. Quest’ultima fu poi accentuata sia dalla diffusione delle automobili e dei trasporti, comunque più veloci ed efficienti, sia all’ingresso nella vita domestica degli elettrodomestici, che

permisero, soprattutto alle donne, di velocizzare notevolmente le faccende di casa. Questo tempo recuperato alla vita offrì opportunità per la socializzazione e per soddisfare bisogni che, grazie all'aumento del reddito pro capite, la costruzione di vie di comunicazione e la motorizzazione di massa, potevano ora essere appagati. Questa dinamica alimentò un circolo virtuoso che stimolò l'attitudine al consumo, contribuendo così a un ampio sviluppo di questo settore. I partiti politici e le organizzazioni di massa offrirono opportunità tradizionali per impiegare questo tempo in attività educative e ricreative, si pensi alle sezioni giovanili dei partiti o le attività organizzate dalle parrocchie. Inoltre, parallelamente, si sviluppò un'ampia industria dello spettacolo e dell'intrattenimento, comprensiva di cinema, televisione, locali e ritrovi che, nel corso del tempo, si arricchì di innumerevoli proposte legate agli hobby e allo sport. Simbolo di evasione e di svago furono le gite domenicali in automobile, le vacanze estive, gli eventi sportivi come calcio e ciclismo, seguiti negli stadi, sulle strade e alla televisione. Dal 1959 al 1965 raddoppiò il numero degli italiani che andava in vacanza, si passò da 5.632.000 a 11.000.000, altrettanto crebbero le presenze negli alberghi e quelle nei campeggi aumentarono del 400%. Anche la vacanza negli anni Sessanta diventò un indicatore di benessere, tanto che gli Italiani più abbienti spendevano le ferie viaggiando e attraversando luoghi che in passato potevano ammirare solo in cartolina.

CAPITOLO 3

MOBILITA' ED INFRASTRUTTURE

3.1 La realizzazione di strade ed autostrade

Uno dei fattori caratterizzanti di un paese sviluppato è sicuramente un completo ed efficiente sistema di infrastrutture. Autostrade e ferrovie permettono infatti un veloce transito di merci e persone, favorendo e velocizzando gli scambi economici. L'Italia, uscita malconcia dalla guerra, aveva un sistema infrastrutturale ancora arretrato e danneggiato dal conflitto; fu proprio l'ammodernamento e lo sviluppo di quest'ultimo un fattore essenziale per il suo incredibile decollo industriale. Il primo progetto per un'autostrada che collegasse Milano a Napoli nacque nel 1954 per iniziativa della SISI, una società costituita da Eni, Fiat, Pirelli e Italcementi per lo Sviluppo di Iniziative Stradali Italiane. Queste aziende nutrivano accesi interessi per il potenziamento della rete viaria, un settore strettamente connesso con il mercato della motorizzazione. Dopo sei mesi di opposizione da parte delle sinistre, il piano autostrade formulato dal Ministro dei lavori pubblici Giuseppe Romita venne finalmente approvato dal parlamento. Due anni dopo, il 19 maggio del 1956, il presidente della Repubblica Giovanni Gronchi posando la prima pietra, inaugurò solennemente l'Autostrada del sole. L'infrastruttura che avrebbe messo in comunicazione nord e sud collegando

Milano e Napoli. La cerimonia venne volutamente organizzata con largo anticipo rispetto all' effettiva apertura e al funzionamento dei cantieri per ragioni prettamente elettorali: a breve si sarebbero infatti tenute le amministrative e il governo in carica voleva presentarsi come efficiente e moderno. Il tratto tra Milano e Bologna fu per la prima volta percorribile nel luglio del 1959, mentre quello fino a Firenze fu completato nel 1960. L'opera richiese grandissimo impegno data la complicata morfologia del territorio: nei 90 km tra Bologna e Firenze si contano infatti 67 tra ponti e viadotti e ben 24 gallerie. L'ultimo troncone tra da Roma a Napoli è terminato il 22 settembre del 1964 e l'intera opera è portata al termine il 4 ottobre del 1964. In all'incirca 8 anni vennero realizzati 755 km di autostrada. La realizzazione dell'opera venne inoltre sfruttata in maniera propagandistica dal governo di centro-sinistra formato da un'alleanza tra la democrazia cristiana e il partito socialista. Dato il momento di crisi che stava vivendo, l'inaugurazione di quella autostrada che congiungeva Nord e Sud, simbolo dell'unità della nazione, era una occasione da non perdere per rassicurare gli animi degli italiani e ribadire la solidità del paese e delle forze di governo. La spesa pubblica agì anche nel miglioramento delle strade preesistenti, infatti, se nel 1950 il 25% delle strade stradali non era asfaltata, nel 1960 la percentuale scendeva al 4%, fino a raggiungere il 2% nel 1965. Il piano per la modernizzazione della rete viaria fu stabilito dalla legge Togni del luglio 1959, che stabiliva la sistemazione delle strade statali e l'apertura di nuovi tratti. Dal

1950 al 1970 la rete stradale cresce di 122.000 Km e il processo culmina con la realizzazione nel 1962 del Traforo del San Bernardo, opera che semplificherà i contatti con l'estero e gioverà al turismo di massa.

3.2 L'Automobile, la Vespa e la Lambretta

Se prima degli anni 60' era un lusso per pochissimi, con il boom economico l'automobile divenne, pur rimanendo uno status symbol, molto più accessibile. Nel 1954 circolavano nel paese all'incirca 700.000 automobili tanto che per molti viaggiare in auto era ancora un evento raro. Dal 1952 al 1958 il numero degli autoveicoli prodotti passa da 113.000 a 369.000 anche se, nel 1957, acquistare una Cinquecento era ancora un desiderio irrealizzabile per la maggioranza della popolazione. Per un lavoratore medio occorrevano infatti circa sedici salari per acquistarne una e a questa cifra andavano poi sommati i costi della manutenzione, dell'assicurazione e della benzina. Nel giro di poco tempo il quadro cambiò enormemente: nel 1964 si contavano 10.000.000 di automobili, possedute dal 44,04% dalle famiglie di impiegati e funzionari, dal 14,49% di quelle di agricoltori, dal 13,02% di quelle operaie e dal 3,14% di quelle di operai agricoli. L'azienda protagonista nel campo automobilistico fu senza dubbio la Fiat: saranno

il modello della Fiat Seicento del 1955 e Cinquecento del 1957 a prevalere sul mercato come bene di massa. La prima in particolare può essere considerata l'icona del boom economico italiano che con un prezzo di 595mila lire fu per la prima volta una vettura "per tutti". L'automobile fu in cima alla scala di desideri degli italiani, poiché incarnava come potente strumento di libertà e di velocità, lo slancio e l'ottimismo caratteristico di quegli anni.

La motorizzazione di massa non passò solamente tramite l'utilizzo dell'automobile; i ciclomotori come Vespe e Lambrette furono le scelte predilette dagli italiani meno abbienti. La Vespa in particolare, nata nel 1946 dal genio di Corradino D'Ascanio fu uno dei più lampanti esempi di riconversione industriale post-bellica. L'idea fu quella di attaccare il motorino d'avviamento di un aereo direttamente al mozzo della ruota e pensare ad una seduta che potesse essere naturale e confortevole anche per una clientela femminile. Il successo nazionale non tardò ad arrivare, facendo della vespa uno dei simboli del boom e della creatività italiana.

CAPITOLO 4

LE CONSEGUENZE SOCIALI DEL MIRACOLO

4.1 Migrazione interna e discriminazione

Uno dei fattori del successo del “miracolo economico” italiano è stato, come detto, la possibilità di sfruttare una ingente quantità di manodopera a basso costo, che permise al settore industriale di sostenere un elevato tasso di produttività e di investimento. A favorire questo fenomeno fu sicuramente la massiccia ondata di migrazioni che ha caratterizzato il nostro paese nel secondo dopo guerra. Lo spostamento, dettato dalla miseria e dalla necessità di trovare una occupazione, non fu prerogativa del solo del Sud, se pure fu prevalente, ma come dimostrano i movimenti che investono massicciamente le aree centro-settentrionali, sono tanti che si spostavano da città a città, dalle campagne alla città e da una campagna ad un'altra. Complessivamente tra il 1955 e il 1963, quando si tocca la punta massima della mobilità, sono oltre 9 milioni gli italiani che lasciano la propria regione di appartenenza. Questa fiumana di migranti era composta per lo più da lavoratori delle campagne che partiva dalle aree più povere, zone di montagna e collinari, per raggiungere i territori investiti dalla modernizzazione; il cosiddetto “triangolo industriale” formato da Torino, Milano e Genova rappresentò la meta più diffusa, in quanto area che aveva registrato i più alti livelli di concentrazione

dello sviluppo economico. Tra le principali cause di quello che potremmo definire un vero e proprio “esodo agricolo” vi era, oltre alla industrializzazione del paese, anche la internazionalizzazione del mercato agricolo e di pari passo la mancata nascita di una mentalità imprenditoriale che potesse reggerne l’impatto. Tra le altre variabili pesò, inoltre, la meccanizzazione che investì massicciamente l’agricoltura: i campi, dapprima nell’area padana e poi anche in altri territori, vennero invasi da migliaia di trattori e mietitrebbie, che oltre a ridurre i tempi di lavoro, diminuirono anche la necessità di lavoratori. Nelle regioni centrali come Marche ed Umbria, ad esempio, si registrò una notevole riduzione della mezzadria: i mezzadri scesero da 2.241.000 a 1.114.000 per arrivare nel 1971 a 500.000 e nonostante l’arrivo di contadini ancora più poveri dal Sud e dalle isole, la contrazione degli addetti al settore agricolo non venne colmata, passando da 8 milioni nel 1954 a meno di 5 nel 1964. La meta prescelta era molte volte casuale, ma per lo più veniva suggerita da parenti che vi avevano trovato una qualche occupazione e quindi fungevano da supporto temporaneo per affrontare il difficile inserimento in un ambiente nuovo e spesso ostile. Se la ricerca della casa presentava numerose difficoltà, non scontata era quella di un’occupazione. Solo una fetta di migranti, infatti, riusciva ad ottenere un posto sicuro presso le grandi industrie, dovendo in ogni caso sopportare condizioni molto dure. Per poter lavorare regolarmente era necessario essere in possesso di un libretto del lavoro, rilasciato dal Comune dove si era occupati, a condizione di avere un certificato di

residenza; questo spinse la maggior parte dei migranti a lavorare “in nero”, cioè senza un inquadramento contrattuale e a condizioni ancora peggiori. Oltre ad una sistemazione instabile ed un posto di lavoro più che precario, i migranti dovettero sopportare e subire un difficilissimo processo di integrazione. Questi ultimi furono infatti vittima di emarginazioni, pregiudizi e razzismo da parte degli abitanti delle regioni settentrionali che difficilmente non percepivano i nuovi vicini come “stranieri” e “diversi”. Molto diffusi erano gli atteggiamenti di ostilità e disprezzo, tanto che non era raro trovare sugli annunci immobiliari la scritta “non si affitta a meridionali”.

4.2 Un'Italia divisa in due: il Mezzogiorno si avvicina

Alle porte del boom economico il divario tra Nord e Sud del paese era ai massimi storici: se il settentrione aveva già conosciuto una parziale industrializzazione, il meridione era ancora arretrato e fondato su attività prevalentemente agricole. Sebbene i dati riguardanti l'emigrazione che ha caratterizzato il Sud, facciano pensare ad una situazione disastrosa, in realtà il periodo che va dal 1951 al 1973 ha rappresentato l'unico ciclo di convergenza tra le due macroaree italiane. Guardando ai dati, infatti, il tasso di crescita del Sud in questa fase è stato, in media annua, pari 5.8% rispetto a quello del Nord che era del 4,3%. In circa

ventidue anni il divario si era ridotto di oltre 7 punti percentuali, passando in termini di PIL pro capite a prezzi correnti dal 52,7% del 1951 al 60,3% del 1973. A questo dato contribuì sia la congiuntura internazionale favorevole, sia il fenomeno dell'emigrazione dei lavoratori marginali dell'agricoltura che, spostandosi al Nord, resero più agevole l'incremento del prodotto pro capite. Un elemento che aiutò il parziale riavvicinamento al Nord fu senza dubbio l'avvio della trasformazione meridionale sostenuta dalla Cassa per il Mezzogiorno, un ente, fondato nel 1950 sotto il governo De Gasperi, che aveva l'obiettivo di finanziare iniziative industriali tese allo sviluppo economico del meridione. Dall'inizio dell'operatività la Cassa elargì un totale di 82.410 miliardi di lire; tuttavia, se da un lato aprì la strada e promosse l'industrializzazione, dall'altro portò in alcuni casi alla creazione di opere, le cosiddette "cattedrali nel deserto", talvolta troppo avanzate ed estranee alle realtà economiche del Sud. Nonostante questa poderosa spinta, esaurita la fase di convergenza del ventennio '51 - '71, non a caso denominato "golden age", gli ultimi quarant'anni sono stati caratterizzati, a parte alcune fasi circoscritte di crescita e di recupero di posizioni da parte del Sud, da un marcato ritorno al dualismo economico. La modernizzazione civile, economica e sociale del Sud purtroppo non si completò mai e ad aggravare il tutto, fu anche la proliferazione di organizzazioni criminali come mafia e camorra. Queste ultime, approfittando la debolezza delle istituzioni e la mancanza di opportunità economiche legittime, si infiltrarono in vari settori

dell'economia, sfruttando a fini personali gli investimenti destinati alla crescita e finendo dunque per limitarla notevolmente. La "questione meridionale" rimane, ancora oggi, una delle più grandi e difficili sfide che il nostro paese deve e dovrà affrontare. Sfruttare le incredibili risorse e l'altissimo potenziale del Mezzogiorno sarà imperativo per realizzare quel processo di integrazione economica che è alla base di uno stato avanzato.

4.3 Il conflitto sociale nelle fabbriche

Segnali di cambiamento si iniziarono a cogliere anche nelle fabbriche, se negli anni precedenti si era vista una lunga e crescente flessione della conflittualità sindacale, il 1959 segna una impennata di grande rilievo. Tuttavia, se da una parte vi è la ripresa delle lotte sindacali e una nuova unità d'azione fra i sindacati, nei fatti permangono moltissime divisioni e contraddizioni: ne è un limpido esempio lo sciopero dei metalmeccanici per il rinnovo del contratto. L'accordo fu infatti firmato da CISL e UIL ma non dalla CGIL, dimostrando la tangibile mancanza di unità, prima realizzata nelle agitazioni, e sprecando parte di quelle potenzialità che lo sciopero poteva esprimere. Tra il 1960 e il 1963 in gran parte della penisola si verificarono numerosissimi e talvolta violenti scontri tra manifestanti e forze di polizia: è a Milano che l'estensione degli scioperi è più ampia, all'inizio del '62

essi arrivarono a coinvolgere 70000 operai e si inasprirono nelle aziende che attuavano misure di repressione. Nonostante le richieste sindacali vertessero principalmente su un miglioramento salariale, dell'orario lavorativo e il riconoscimento di una contrattazione integrativa, vi era ancora la paura da parte degli ambienti più conservatori che le agitazioni nascondessero motivazioni politiche e rivoluzionarie. Dopo mesi e mesi di aspri scioperi e proteste, anche sostenuti da giovani ed opinione pubblica, il colpo definitivo alle aziende, che non avevano ancora firmato accordi, venne dallo sciopero generale indotto per l'8 febbraio 1963 da CGIL, CISL e UIL, il primo unitario dopo ben 9 anni. L'accordo finale con Confindustria sancì aumenti salariali, diminuzione d'orario, riduzione delle differenze tra operai ed impiegati ed inoltre il riconoscimento di una, seppur limitata, contrattazione integrativa. Grazie a questi aumenti e a quelli conquistati poi da altre categorie il reddito da lavoro conobbe, dopo moltissimi anni, un incremento reale. Possiamo affermare che è solo grazie alla radicalità delle agitazioni che si verificarono fra il 1960 e il 1963, che il nostro paese iniziò a superare l'arretratezza che ancora si nascondeva nei rapporti lavorativi e il carattere intollerabile della precedente realtà di fabbrica.

4.4 Il nuovo ruolo della donna

Un ruolo importantissimo all'interno del boom economico italiano venne ricoperto dalle donne. Tra il 1955 e il 1961 il numero delle lavoratrici aumentò di oltre 1 milione: erano presenti in tutti settori industriali e del terziario rappresentando all'incirca il 27% della manodopera occupata. La società italiana di quel tempo era caratterizzata da un radicato maschilismo e i diritti delle donne erano molto spesso non considerati; basti pensare che ancora le aziende erano solite obbligare le donne a firmare le dimissioni dal lavoro in caso di matrimonio, tutto questo in modo da svincolare l'attività da ogni legge sulla maternità. Inoltre, era presente l'istituto della potestà familiare, l'obbligo per la moglie di seguire il marito ovunque egli credesse e un intervento della Corte costituzionale del 1961, ribadiva la punibilità dell'adulterio se compiuto da una donna, in quanto costituiva una offesa più grande della infedeltà del marito. Prima di questo periodo, alla donna veniva data una dimensione sociale praticamente esclusivamente domestica ed è per questo motivo che, nonostante le difficoltà, la fabbrica si tradusse per molte in una esperienza di emancipazione. Per le emigrate, in particolare, l'essere lontano dalle gerarchie familiari permise loro di godere dell'indipendenza economica e di una certa libertà di scelta. In generale, il lavoro fu lo strumento che più di tutti, grazie al sentimento di appartenenza alla classe e al sindacato, rese le donne per la prima volta consapevoli dei propri diritti e capaci di combattere

per conquistarli. Tra le rivendicazioni promosse dallo schieramento femminile molto nota è la legge Merlin del 1958: quest'ultima, prevedendo l'abolizione dei luoghi di prostituzione o le cosiddette "case chiuse", attirò molte critiche da parte dell'opinione pubblica, ancora fortemente maschilista. Enormi passi in avanti vennero effettuati anche in ambito scolastico: da sempre, infatti, le donne risultavano discriminate in merito all'istruzione, perché i genitori, preferendo far studiare i figli maschi, le obbligavano molto spesso a rinunciare agli studi. Con lo sviluppo, la scolarità femminile aumentò, sia in termini assoluti sia in rapporto a quella maschile. Nelle scuole medie, per esempio, le ragazze salirono dal 42% del totale nel 1960 al 47,5% nel 1975. Negli anni Sessanta, si verificò un cambiamento significativo nella composizione degli studenti nei licei classici e negli istituti artistici, con le studentesse che cominciarono a costituire la maggioranza. Allo stesso tempo, si registrò un rapido aumento della presenza femminile negli istituti tecnici, tradizionalmente frequentati solo da ragazzi. Nel 1965, le ragazze rappresentavano già il 27,7% degli iscritti alle università, sebbene fossero prevalentemente concentrate nelle facoltà legate all'insegnamento. Come è facile intuire, il periodo del boom economico fu fondamentale per le donne per intraprendere quel percorso di emancipazione, uguaglianza e libertà che ancora oggi, in alcuni ambiti, non è ancora arrivato a compimento.

4.5 Il cambiamento delle geografie urbane

L'industrializzazione del paese portò con sé anche il fenomeno dell'urbanizzazione. Come già detto, un ingente numero di persone lasciò le campagne e le zone montane per trasferirsi in città o nei suoi dintorni. Se nel 1951 le città con più di 100.000 abitanti erano solo 26, nel 1971 saranno 45. In particolare, si diffusero rapidamente a ridosso delle città le cosiddette "coree", disordinati agglomerati di abitazioni che venivano costruiti dall'oggi al domani dai migranti stessi. Quest'ultimi erano spesso privi di qualsiasi confort o servizio, ma tanto bastava per non dormire senza un tetto. Anche le città più grandi improvvisamente "rimpicciolirono": l'assistenza sanitaria risultava insufficiente, negli ospedali mancavano i posti letto e qualsiasi servizio aveva ora un bacino di utenza troppo elevato. Tanto per citare alcuni numeri, la città di Roma passò dal 1951 al 1967 da 1.651.754 a 2.188.160 abitanti, Milano da 1.274.245 a 1.681.045 e Torino da 719.300 a 1.124.714. Un problema per molto tempo ignorato fu quello dell'incuria ambientale: a partire dagli anni Cinquanta, il paese venne invaso della speculazione edilizia e non solo migliaia di ettari di terreno vennero ricoperti da cemento e costruzioni popolari dalla qualità scadente, ma anche innumerevoli laghi e fiumi vennero irrimediabilmente inquinati dagli sversamenti e i rifiuti delle attività produttive. A mettere in moto il fenomeno edilizio, fu la scelta dei governi del tempo di lasciare libera iniziativa ai privati in questo settore,

ignorando la legge urbanistica n. 1150 del '42, che imponeva ai comuni di rispettare dei piani regolatori. Successivamente, venne istituita l'INA-casa, un piano voluto da ministro Fanfani per realizzare edilizia residenziale pubblica per le classi meno abbienti; con l'entrata a regime, questo progetto produrrà circa 2.800 unità abitative a settimana, con la consegna, sempre settimanale, di circa 550 alloggi alle famiglie assegnatarie. Nel 1963, tuttavia, quest'ultima venne sostituita dalla GESCAL (Gestione Case per i Lavoratori) un ente che finì molto presto sotto indagine per corruzione e per fondi pubblici sottratti. In alcune zone, inoltre, la malavita prese le redini dell'abusivismo edilizio sviluppando un cospicuo giro di affari ben lontano dalla legalità. Un dato interessante, che può farci rendere parzialmente conto della portata del fenomeno, è che, a Roma, nel 1969 un'abitazione su sei era abusiva e più di 400.000 persone vivevano in case che secondo il catasto comunale neanche esistevano. Tralasciando questi problemi, va anche ricordato che questo periodo fu, tuttavia, anche famoso per la realizzazione di grandi ed iconici edifici, simboli dell'avanzata della modernità. Ne è un esempio il "Pirellone", il primo grattacielo di Milano progettato da Giò Ponti, ma anche i grandi lavori per le Olimpiadi di Roma del 1960 e la costruzione dell'aeroporto di Fiumicino.

CONCLUSIONI E CONSIDERAZIONI PERSONALI

In conclusione, l'analisi del miracolo economico italiano rivela un periodo di straordinaria trasformazione e di crescita senza precedenti, durante il quale l'Italia riuscì a superare le sfide postbelliche per emergere come una potenza economica globale. Spinto da una favorevole combinazione di fattori, tra cui gli aiuti internazionali, la modernizzazione industriale, e l'innovazione imprenditoriale, il paese visse una rapida espansione economica che cambiò radicalmente il tessuto sociale, culturale ed economico. Dopo gli orrori della guerra e nonostante tutte le difficoltà, fu la voglia di rivalsa e l'ottimismo verso un futuro tutto da costruire, a giocare un ruolo fondamentale. Tuttavia, pur essendoci delle luci, è importante riconoscere ed essere consapevoli che dietro questo periodo di crescita si nascosero anche molte ombre: lo sviluppo industriale coincise con lo sfruttamento di milioni di lavoratori e la creazione di ingenti disparità regionali e sociali che hanno continuato a influenzare il paese nel corso degli anni successivi. Storie di violenza, discriminazione e abuso riempiono i diari di quelle persone che il miracolo lo hanno permesso e vissuto sulla loro pelle, ma dai gradini più bassi della società. La realizzazione di questa tesi mi ha permesso di approfondire ed aprire gli occhi di fronte ad un periodo storico che fa parte del codice genetico del nostro paese e che tutti, in quanto italiani, dovremmo conoscere. La storia ci

insegna, infatti, che per comprendere problematiche attuali occorre, in gran parte dei casi, fare un passo indietro e indagarne le radici più profonde. Il miracolo economico italiano rimane un punto di svolta fondamentale nella storia del nostro paese, rappresentandone una viva testimonianza della capacità di resilienza e di rinnovamento. A mio avviso, avere chiarezza riguardo questo periodo è imprescindibile, poiché solamente grazie alla consapevolezza delle nostre grandissime potenzialità sarà possibile risolvere i problemi di oggi e rilanciare positivamente l'Italia del domani.

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

Libri

- Patrizia Gabrielli, *Anni di novità e di grandi cose. Il boom economico fra tradizione e cambiamento*, Il Mulino, Bologna 2011
- *Il miracolo economico italiano (1958-1963)*, a cura di Antonio Cardini, Il Mulino, Bologna 2007
- Valerio Castronovo, *1960: il miracolo economico*, Laterza, Roma-Bari 2012
- Guido Crainz, *Storia del miracolo italiano. Culture, identità, trasformazioni fra anni Cinquanta e Sessanta*, Donzelli, Roma 2005

Siti

- LiVecchi, N. (2020, May 8). *Protagonista del boom economico: la Fiat 600*. *MotorisuMotori.it*.
<https://www.motorisumotori.it/protagonista-del-boom-economico-la-fiat-600/42490>

- *Motor Web Museum | La rivoluzione della Vespa.* (n.d.).
<https://www.motorwebmuseum.it/luoghi/museo-piaggio/la-rivoluzione-della-vespa/>
- *GLI ANNI DEL BOOM.* (n.d.).
http://www.bibliolab.it/boom_ciosf/elettrod.htm
- Admin. (2023, March 15). La storia della plastica: gli anni del Boom Economico - La plastica è cambiata. La Plastica È Cambiata.
<https://laplasticaecambiata.it/la-storia-della-plastica-gli-anni-del-boom-economico/>
- *TELEVISIONE.* (n.d.). BOOM ECONOMICO.
<https://boomeconomicotesina.weebly.com/televisione.html>
- *GLI ANNI DEL BOOM.* (n.d.-b).
http://www.bibliolab.it/boom_ciosf/tempo.htm
- Venera. (2014, September 29). *Emigrazione interna in Italia.* Skuola.net - Portale per Studenti: Materiali, Appunti E Notizie.
<https://www.skuola.net/storia-contemporanea/emigrazione-interna-italia.html>
- *Il miracolo economico italiano - Treccani - Treccani.* (n.d.). Treccani.
https://www.treccani.it/enciclopedia/il-miracolo-economico-italiano_%28II-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Tecnica%29/

- Lepore, A. (2020). *L'evoluzione del Divario Tra il Nord e il Sud Dal Dopoguerra a ...* estudioshistoricos.org.
<https://estudioshistoricos.org/23/eh2308a.pdf>
- De Pascale, N. (2021, June 29). *La condizione femminile italiana dal 1950 ad oggi.*
<https://it.linkedin.com/pulse/la-condizione-femminile-italiana-dal-1950-ad-oggi-nadia-de-pascale>
- CornelioGalas. (n.d.). *ITALIA, DOPOGUERRA e RICOSTRUZIONE – 1 | TELEVIGNOLE.*
<https://www.televignole.it/italia-dopoguerra-ricostruzione-1/>
- Nocera, M. (2018, November 7). *Le politiche economiche del Piano Marshall. Ius in Itinere.*
<https://www.iusinitinere.it/le-politiche-economiche-del-piano-marshall-14113>