



UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE  
FACOLTÀ DI ECONOMIA “GIORGIO FUÀ”

---

Corso di Laurea triennale in Economia e Commercio

**L’ITALIA DEL SECONDO DOPOGUERRA: IL  
MIRACOLO ECONOMICO  
POST – WORLD WAR II ITALY: THE ECONOMIC  
MIRACLE**

Relatore:  
Prof. Roberto Giulianelli

Rapporto Finale di:  
Michele Montesi

Anno Accademico 2022/2023

## INDICE

<b>Introduzione .....</b>	<b>3</b>
<b>Capitolo primo: La politica dal dopoguerra al miracolo economico.....</b>	<b>5</b>
1.1 L'anticomunismo del secondo dopoguerra .....	5
1.2 Le aree del non diritto .....	7
1.3 La classe operaia e il caso Fiat .....	10
<b>Capitolo secondo: Lo sviluppo industriale dal 1958 .....</b>	<b>13</b>
2.1 1958, anno di svolta .....	13
2.2 Lo sviluppo industriale in cifre .....	16
2.3 Rottura dell'equilibrio dei bassi consumi.....	19
<b>Capitolo terzo: I consumi.....</b>	<b>22</b>
3.1 La "grande trasformazione" .....	22
3.2 Il trasporto pubblico e privato.....	26
3.3 Il tempo libero e le vacanze .....	30
<b>Conclusioni .....</b>	<b>34</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>36</b>

## *Introduzione*

In questo elaborato andrò ad analizzare gli aspetti caratterizzanti l'Italia del secondo dopoguerra, con particolare riguardo per il decennio che va dal 1950 al 1960, anni che contraddistinsero l'Italia per la sua fortissima ripresa economica, che cambiò il volto del Paese sotto molteplici aspetti.

Nel primo capitolo l'attenzione sarà volta all'aspetto politico, nel descrivere come le istituzioni del tempo agivano nei confronti del Partito comunista e nel cercare di capire che conseguenze hanno avuto tali decisioni sia sul piano sociale, sia su quello lavorativo. Importante è il caso Fiat, caso di certo non isolato all'epoca, ma che esprime con chiarezza come si cercava di escludere il Pci da tutti gli ambienti lavorativi.

Il secondo capitolo avrà l'obiettivo di descrivere il quinquennio del miracolo economico, andando a osservare come cambiò l'industria nelle produzioni, riportando esempi di importanti imprenditori che furono pionieri di questo intenso sviluppo industriale. Si cercherà inoltre di analizzare i processi che porteranno ad un mutamento dell'agricoltura e di come esso sarà motivo di grandi spostamenti di moltissimi individui.

Il terzo ed ultimo capitolo analizzerà come tutto il cambiamento industriale e l'aumento di reddito e di ricchezza che ne derivò abbiano influito sui

consumi, sugli stili di vita e sulle preferenze dei consumatori. Si concentrerà l'attenzione sui mezzi di trasporto e l'industria meccanica, settore che esprime al meglio tutti i cambiamenti del periodo, e si analizzerà come tali mezzi possano aver influito sulla gestione del tempo libero, che in quel periodo diventò una priorità anche per la classe media e quella operaia.

## Capitolo primo

### La politica dal dopoguerra al miracolo economico

#### *1.1 L'anticomunismo del secondo dopoguerra*

Per descrivere l'evoluzione dell'Italia nella seconda metà del '900 dobbiamo per prima cosa individuare gli aspetti politici caratterizzanti il periodo. Gli anni '50 del XX secolo sono un periodo particolare per la storia d'Italia, in prima battuta perché seguono da vicino la seconda guerra mondiale, in secondo luogo sono gli anni di cambiamenti politici che condurranno pochi anni più tardi al "miracolo economico". Sono proprio questi cambiamenti l'oggetto della trattazione del capitolo.

Partendo dai primi anni del dopoguerra è opportuno descrivere quale formula governativa caratterizza l'Italia del tempo, il centrismo. Nasce nel 1947 dalla coalizione tra Democrazia cristiana e partiti laici minori ed esprime la tendenza ad assumere posizioni o ideologie politiche che sono collocabili nel mezzo della distinzione destra e sinistra.

È questo il punto di partenza delle politiche degli anni '50, l'eliminazione del comunismo con misure, come dimostrano i documenti americani, di elevata asprezza. I documenti cui si fa riferimento sono le "Foreign Relations of the United States", una serie che raccoglie tutta la documentazione ufficiale delle

principali decisioni di politica estera degli Stati Uniti, insieme a delle importanti attività diplomatiche.

Le misure da assumere nei confronti dei comunisti vennero discusse nelle riunioni del Consiglio dei ministri del 18 marzo, 30 novembre, e 4 dicembre 1954. Con particolare riferimento a quelle del 18 marzo e 4 dicembre, che terminarono con comunicati ufficiali nei quali si dichiararono iniziative discriminatorie. Mario Scelba, allora presidente del consiglio dei ministri, affermò che: “Il partito comunista opera contro la democrazia e lo stato democratico servendosi dell’appoggio di una potenza straniera. Se si accetta questa impostazione ogni provvedimento diventa logico”<sup>1</sup>. L’obiettivo non era quindi solo quello di eliminare il partito comunista, ma si volle anche cambiare la mentalità che faceva ritenere normale ogni attività della sinistra. Tutte le organizzazioni comuniste vennero espulse dagli ex edifici fascisti occupati dopo la Liberazione e furono colpiti anche i canali di comunicazione. Riguardo ai canali di comunicazione, è interessante citare due misure adottate alla Rai per rafforzare le politiche anticomuniste. La prima viene proposta da Pietro Campilli<sup>2</sup>, che chiedeva l’esclusione dalle trasmissioni radio del paese di tutte le notizie relative ai comunisti. La seconda fu una richiesta di Scelba,

---

<sup>1</sup> Cit. in G. Crainz, *Storia del miracolo italiano*, Donzelli Editore – Roma, 1996, p.6.

<sup>2</sup> Componente della II commissione (affari esterni) – II legislatura; Componente della Giunta per i trattati di commercio e la legislazione doganale – II legislatura.

riguardo all'esclusione dalle trasmissioni della Rai dei discorsi di esponenti comunisti e l'eliminazione dalla rassegna stampa di ogni accenno all'"Unità".

Furono inoltre colpiti i funzionari dello stato, soggetti su cui si concentrò la gran parte del dibattito. Scelba chiese l'esclusione dei comunisti dalle commissioni dei concorsi universitari, ove fosse possibile, e la rimozione dei professori comunisti dalle commissioni per gli esami di stato. Inoltre a fine 1955 i ministeri furono incaricati di individuare i posti chiave nei loro settori, e tali mansioni dovevano essere affidate solo a funzionari che assicuravano massima garanzia.

## ***1.2 Le aree del non diritto***

Una volta esaminate alcune delle misure adottate, è del tutto necessario chiedersi e cercare di analizzare l'effetto di tali provvedimenti, sottolineando allo stesso tempo che non tutte le misure si trasformarono in pratica esecutiva. È però importante capire che i provvedimenti hanno agito sotto due profili, uno psicologico ed un altro propagandistico. Propaganda che veniva spesso rivendicata da Scelba, che volle rendere pubblici tutti i provvedimenti adottati, respingendo quindi la richiesta di Gaetano Martino<sup>3</sup> di tenerli segreti.

---

<sup>3</sup> Vicepresidente della Camera dei deputati dall'8 maggio 1948 al 10 febbraio 1954.

Comunicati pubblici, quindi, che resero possibile lo sviluppo e il rafforzamento di una cultura del “non diritto”, in quanto non si discriminavano singoli individui, ma interi strati e settori della società. I soggetti che furono colpiti maggiormente dalle direttive furono dipendenti dello stato, in particolare gli insegnanti, come indicano i fascicoli dedicati all’Attività politica dei funzionari dello stato. Il meccanismo adottato per controllare soggetti di dubbio orientamento politico partiva dal questore sulla base di una “informazione fiduciaria”: la pratica era poi destinata al prefetto e successivamente al Ministero dell’interno con la relativa richiesta di trasferimento dell’insegnante o con la non riassunzione l’anno successivo, qualora questi non fosse di ruolo.

Un uso ampio dei prefetti era stato fatto negli anni 1957-58 dal Ministro dell’Interno di allora, Tambroni, alla vigilia delle elezioni politiche del maggio 1958. A ottobre del 1957 Tambroni decise di distribuire ai prefetti un questionario con sette quesiti volto a capire quali potessero essere le aree di miglioramento nei vari comuni per la lotta ai comunisti. Inoltre a marzo 1958 Tambroni richiese ai prefetti la redazione di rapporti settimanali sulle variazioni dell’orientamento politico dell’opinione pubblica. Il risultato ottenuto, però, portò alla luce esigenze differenti. Diffusa era l’opinione che l’esecuzione di opere di interesse generale, insieme alla richiesta di cantieri di

lavoro per alleviare la disoccupazione, fosse la strada più giusta per impiegare i fondi e raccogliere consenso elettorale; specialmente nelle zone dell'entroterra dove, come annotava il prefetto di Genova, le popolazioni erano sensibili anche a interventi di modesta entità. Tambroni raccolse le richieste dei prefetti e le diramò ai ministeri di competenza e alla Cassa per il Mezzogiorno<sup>4</sup>, sollecitando lo stato alla distribuzione di ingenti risorse finanziarie, che mirarono a raccogliere consensi nel brevissimo periodo e che inevitabilmente compromisero la realizzazione di interventi più mirati. L'attenzione nella distribuzione delle risorse non era però omogenea. Venne data precedenza ad aree dove vigeva la necessità di recuperare voti, e vennero privilegiate aree dove risultava importante consolidare posizioni di vantaggio.

Importante per capire come agiva la politica in quegli anni è l'intervento di Giuseppe Medici<sup>5</sup> nel Consiglio dei ministri durante la discussione sui contributi unificati in agricoltura e di assistenza ai braccianti e ai mezzadri: “I quattro quinti dei mezzadri sono di estrema sinistra e concedere loro una mutua significa dare vita ad una potentissima organizzazione che verrà usata contro la democrazia”<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Istituita il 10 agosto 1950, la Cassa per il Mezzogiorno era un ente pubblico con lo scopo di predisporre programmi, finanziamenti ed esecuzioni di opere straordinarie dirette al progresso economico e sociale del Sud Italia.

<sup>5</sup> Ministro dell'agricoltura e delle foreste dal 19 gennaio 1954 al 6 luglio 1955.

<sup>6</sup> Cit. in G. Crainz, *Storia del miracolo italiano*, Donzelli Editore – Roma, 1996, p. 23.

Venne adottata una “politica delle mance”, così descritta nei verbali dei Consigli dei ministri, che mirava alla redistribuzione delle risorse economiche, ma che allo stesso tempo era ancora intenta a discriminare soggetti o corporazioni con idee politiche che si discostavano da quelle della Democrazia cristiana.

### ***1.3 La classe operaia e il caso Fiat***

Appare necessario studiare come il quadro politico della seconda metà degli anni '50 abbia influito sulla sinistra e in particolare all'interno di contesti lavorativi aziendali.

Gli avvenimenti che segnarono il destino del Partito comunista metà decennio sono: la pesante sconfitta della Cgil alla Fiat nelle elezioni per le commissioni interne del 1955, la denuncia dei crimini di Stalin da parte di Chruscev nel 1956 e le insurrezioni dell' Urss ai danni di Polonia e Ungheria. Sorprendente fu proprio la portata del trauma per tutto il corpo del partito, a cui però non seguirono importanti cambiamenti politici e organizzativi. Questa profonda crisi interna agì insieme all'affermazione e allo sviluppo di una nuova cultura di massa, che cambiò i modi di essere degli italiani, e che portò ad un

mutamento degli assetti sociali e delle culture del Partito comunista sviluppatosi fino a quel momento.

Un caso di rilevante importanza, e non unico nel suo genere, è quello della Fiat. Alle elezioni delle commissioni interne la Fiom-Cgil<sup>7</sup> passò dal 60% dei voti del 1954 al 36%<sup>8</sup> dell'anno successivo, e nello stesso 1955 il segretario della Cisl Giulio Pastore dichiarò: “noi non consideriamo un autentico sindacato il sindacato comunista”<sup>9</sup>.

I sistemi messi in atto alla Fiat in quell'epoca sono spietati: un insieme di intimidazioni e di pressioni sui lavoratori uniti ad un organo di sorveglianza interno che rendeva l'ambiente lavorativo un vero e proprio “tribunale di fabbrica”. All'apertura del trentunesimo congresso nazionale del Psi nel 1955, Pietro Nenni<sup>10</sup> denunciò proprio i metodi aziendali: gli operai erano spiati e costretti alle loro macchine come automi, posti davanti all'alternativa di votare come desidera l'azienda o di perdere il posto di lavoro. Un sistema volto all'eliminazione del Pci dall'azienda, che venne definito dalla stessa sinistra come “fascismo Fiat”.

Le politiche aziendali adottate alla Fiat, e in altre imprese industriali del tempo, si intrecciarono con il quadro politico dei primi anni cinquanta e

---

<sup>7</sup> Fiom: Federazione Impiegati Operai metallurgici.

<sup>8</sup> Cfr. G. Crainz, *Storia del miracolo italiano*, Donzelli Editore – Roma, 1996, p. 33.

<sup>9</sup> Cit. in G. Crainz, *Storia del miracolo italiano*, Donzelli Editore – Roma, 1996, p. 34.

<sup>10</sup> Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale della Repubblica Italiana.

proprio nelle aziende si respirava un clima in cui vigeva la discriminazione. Ci furono ondate di licenziamenti di nuclei di lavoratori tradizionali e organizzati, gli stessi ad essere partecipi della ripresa del secondo dopoguerra, seguite da assunzioni in massa, che portarono ad un isolamento della classe operaia tradizionale. A cambiare soprattutto era la visione che il Partito comunista aveva dei processi in corso, non solo non capì subito la grandezza delle trasformazioni alle porte, ma intendeva il capitalismo come una catastrofe e negava che potesse essere un mezzo importante per lo sviluppo del paese.

Ritrovatosi al centro di evoluzioni industriali e sociali di enorme portata, il partito comunista cominciò ad accusarne i segni anche nelle aree del Mezzogiorno. In particolare a Napoli, che non a caso era il principale centro industriale dell'Italia meridionale, in cui gli iscritti al Partito comunista passarono dai 76000<sup>11</sup> del 1954 fino al 1963 in cui il numero scese sotto la metà.

---

<sup>11</sup> Cfr. G. Crainz, *Storia del miracolo italiano*, Donzelli Editore – Roma, 1966, p. 39.

## Capitolo secondo

### Lo sviluppo industriale dal 1958

#### *2.1 1958, anno di svolta*

Prima di analizzare nello specifico l'Italia del 1958, è giusto inquadrare le condizioni dell'Europa nel ventennio che va dagli anni '50 agli anni '70 circa del secolo scorso. In questo arco di tempo l'Europa conobbe una ripresa ed uno sviluppo mai verificatasi prima di allora: il tasso medio annuo di crescita del PIL era del 5.5% (4.4% pro capite)<sup>12</sup> e negli stessi anni risulta triplicata la produzione industriale. Crescita che fu particolarmente accelerata nei paesi sconfitti della seconda guerra mondiale, Italia e Germania, per i quali fu coniata l'espressione "miracolo economico".

L'Occidente si sviluppò in un quadro di stabilità monetaria e di liberalizzazione degli scambi internazionali già a partire dal 1944, con la nascita del Fondo Monetario Internazionale (FMI). Approvato a Bretton Woods, il FMI richiedeva agli stati membri la sottoscrizione di una quota del fondo: essi dovevano rimuovere ogni tipo di controllo sui cambi e dovevano garantire la convertibilità della moneta in oro o in altre valute secondo un

---

<sup>12</sup> Cfr. Doria Marco, *L'imprenditoria in Italia dall'unità al "miracolo economico"*, Giappichelli editore – Torino, 1998, p. 79.

tasso di cambio fisso. Nel 1971, dopo che Richard Nixon dichiarò la non convertibilità del dollaro in oro, il sistema decadde.

Passo decisivo per la liberalizzazione degli scambi internazionali si ebbe nel 1947 con la stipulazione dell'Accordo generale sulle tariffe e il commercio (GATT), che puntava alla rimozione delle barriere doganali per favorire il commercio con l'estero. Processo che proseguì con la creazione della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio (CECA), trattato stipulato nel 1952 che prevedeva la libera circolazione di carbone e prodotti siderurgici tra i paesi aderenti: Italia, Germania, Lussemburgo, Francia, Belgio e Olanda.

Fondamentale per la costruzione di un ambiente favorevole allo sviluppo fu anche l'aiuto degli Stati Uniti, il cui congresso nell'aprile del 1948 approvò il Piano Marshall. Affluirono in Europa circa 24 miliardi di dollari americani tra aiuti finanziari, beni e servizi, che permisero il potenziamento dell'intero apparato produttivo e la creazione di nuove infrastrutture, creando nuovi sbocchi di mercato per l'industria.

Spostando l'attenzione in Italia, il 1958 fu l'anno di svolta per l'industrializzazione del paese, anno che diede inizio al quinquennio del boom economico. L'Italia aveva iniziato ad industrializzarsi alla fine dell'Ottocento,

ma era rimasta a lungo un paese prevalentemente agricolo, e proprio nel 1958 gli addetti all'industria superarono quelli in agricoltura.

In quella fase, le aspettative in Italia non sembravano positive. Di certo l'entrata in crisi della Quarta Repubblica di Francia con il ritorno al potere del generale De Gaulle, e le tensioni scatenate da Stati Uniti e Inghilterra a seguito di interventi nel Medio Oriente, erano volano per preoccupazioni e incertezze.

In un intervento alla Camera nel luglio del '58 Palmiro Togliatti<sup>13</sup> affermò che un aggravamento della crisi economica era già in atto, accompagnato da licenziamenti a cui facevano seguito agitazioni e scioperi. Preoccupazioni che non mancavano neanche nel governo, che pochi mesi prima aveva predisposto un'indagine sui licenziamenti e sulla disoccupazione nelle diverse province, che faceva leva su relazioni dei prefetti che descrivevano un quadro destinato ad alimentare il pessimismo. Le relazioni dei prefetti però, pur descrivendo elementi reali, non riuscivano a cogliere i segnali di processi diversi che stavano per attuarsi.

Quello che salta agli occhi infatti non è tanto il repentino sviluppo economico del quinquennio 1958-63, quanto la dissonanza tra le vecchie previsioni

---

<sup>13</sup> Membro fondatore del Pci e vicepresidente del Consiglio dei Ministri della Repubblica italiana fra il 1944 e il 1945

economiche, modelli di vita e di pensiero e i nuovi elementi, sia economici e sociali, introdotti dal boom economico. Sono proprio la sovrapposizione e il mescolarsi di elementi differenti che fanno del 1958 un anno di “confine”.

## ***2.2 Lo sviluppo industriale in cifre***

Come già anticipato, l'Italia fu protagonista di un intensissimo sviluppo che va dal 1951 al 1963, con particolare riguardo al periodo 1958-63, anni del miracolo economico.

Il tasso medio annuo di incremento reale del PIL era del 5.8%, con punte del 7%<sup>14</sup> intorno al 1959; si vide crescere anche la produzione dell'industria manifatturiera che aumentò del 150%. I fattori che resero possibili tali risultati furono la stabilità monetaria e finanziaria e l'ingente spesa pubblica che contribuì al potenziamento delle infrastrutture, il tutto accompagnato da un aumento dei prezzi contenuto.

Molto dinamico era l'andamento della domanda dei beni di investimento e della domanda estera, che registravano rispettivamente una crescita del 10% e del 12.5%<sup>15</sup> annuo. Meno significativa erano la vivacità della domanda

---

<sup>14</sup> Cfr. Doria Marco, *L'imprenditoria in Italia dall'unità al "miracolo economico"*, Giappichelli Editore – Torino, 1998, p. 89.

<sup>15</sup> Cfr. Doria Marco, *L'imprenditoria in Italia dall'unità al "miracolo economico"*, Giappichelli Editore – Torino, 1998, p. 89.

pubblica e la crescita dei consumi privati, che furono tratto distintivo solo degli ultimi anni del periodo in questione. L'allargamento del mercato interno risultò comunque rilevante in quegli anni, che riuscì a raddoppiare la capacità di assorbimento della domanda rispetto agli anni '50. Espansione a cui parteciparono tutti i settori dell'industria, anche se alcuni con minore slancio. Il settore tessile infatti, nonostante il generale aumento di produzione, non vide mancare momenti di difficoltà. Sicuramente diversa era la situazione per i comparti di siderurgia e raffinazione del petrolio, per i quali fu determinante l'apertura dei mercati che consentirono approvvigionamenti dall'estero di indispensabili materie prime. Importante fu il potenziamento degli impianti a cui contribuirono investimenti di imprese a partecipazione statale, in particolare l'IRI<sup>16</sup> per la siderurgia e l'ENI<sup>17</sup> per le raffinerie. La produzione siderurgica, in particolare, andò a soddisfare la domanda interna di edilizia e del settore meccanico. Quest'ultimo è ad oggi il settore su cui meglio si riflettono i risultati del miracolo economico: le automobili prodotte da Fiat, e da altre case come Alfa Romeo e Lancia, passarono dalle circa 120.000 del 1951, fino a superare il milione<sup>18</sup> nel 1963.

---

<sup>16</sup> IRI: Istituto per la Ricostruzione Industriale; fu un ente creato nel 1933 fondato per acquisire le proprietà industriali, già a capo delle 3 principali banche italiane, giunte sull'orlo del fallimento dopo la crisi del 1929.

<sup>17</sup> ENI: Ente Nazionale Idrocarburi; azienda a partecipazione pubblica fondata da Enrico Mattei nel 1953, convertita in S.p.a. nel 1992.

<sup>18</sup> Cfr. Doria Marco, *L'imprenditoria in Italia dall'unità al "miracolo economico"*, Giappichelli Editore – Torino, 1988, p. 91.

Secondo l'analisi di Vera Lutz, la struttura industriale italiana si divideva in due distinti gruppi. Il primo formato da aziende che competevano su mercati internazionali, molto attente all'innovazione tecnologica e che garantivano salari crescenti nel tempo; il secondo gruppo vedeva partecipi imprese orientate al mercato interno di dimensioni medio-piccole, arretrate tecnologicamente e che facevano leva sull'uso di manodopera a basso costo, elemento che più tardi contribuì all'affermazione del "made in Italy".

Questo modello "dualistico" mette in luce le due strategie rintracciabili nell'impresa italiana. La prima volta ad uno sviluppo *capital intensive*, appartenente alla grande impresa che aveva come obiettivo la crescita della produttività del lavoro; la seconda, *labour intensive*, propria delle piccole attività, resa possibile dall'abbondante offerta di manodopera presente sul mercato.

Tutto il repentino processo di trasformazione economica e industriale cambiò inevitabilmente il volto del paese, con ampi effetti sul settore agricolo.

Nel ventennio 1951-71, gli occupati in agricoltura scesero di circa il 60%, passando dai quasi 9 milioni fino ai 3.6<sup>19</sup> del 1971. Milioni di persone abbandonarono la campagna, alla ricerca di un'occupazione nelle fabbriche, che consentissero un più alto reddito e delle migliori condizioni di vita,

---

<sup>19</sup> Cfr. Vidotto Vittorio, *italiani/e dal miracolo economico ad oggi*, Editori Laterza – Bari, 2005, p. 30.

facendo crollare il settore agricolo, che fino a quel momento aveva caratterizzato il lavoro in Italia.

Consistenti erano i flussi migratori verso l'estero: dal 1951 al 1960 circa 300.000<sup>20</sup> italiani ogni anno lasciarono il paese in direzione di altre nazioni europee, al contrario di quanto successo fino agli anni '20 in cui le mete prevalenti erano oltre oceano. I trasferimenti non si limitavano all'estero ma si concentravano anche all'interno dei confini nazionali. In particolare fitti erano gli spostamenti dal Meridione al nord Italia, dove c'era una più alta concentrazione di centri urbani industrializzati come Milano e Torino. Qui si cercavano redditi più alti, che consentissero di alzare il livello di benessere rispetto a quello che si aveva con il lavoro nelle campagne.

### ***2.3 Rottura dell'equilibrio dei bassi consumi***

Tra i primi aspetti che caratterizzarono l'Italia dei primi venti anni del secondo dopoguerra rilevante è la “rottura dell'equilibrio dei bassi consumi” con la conseguente entrata nella “società dei consumi”. Negli anni successivi il 1945 gli italiani videro un aumento di quattro volte il proprio reddito ed una crescita triplicata dei consumi. Si mangiava meglio, ci si vestiva meglio ed

---

<sup>20</sup> Cfr. Doria Marco, *L'imprenditoria in Italia dall'unità al "miracolo economico"*, Giappichelli Editore – Torino, 1988, p. 93.

entrarono a far parte dei consumi nuovi beni durevoli, come elettrodomestici e televisore.

Tra gli artefici di questo processo possiamo individuare alcuni importanti imprenditori. Il primo è Vittorio Valletta che, al comando della Fiat, fu capace di esercitare una notevole influenza sul mercato. In particolare Valletta si dimostrò in grado di delineare alcuni aspetti del miracolo economico già nel 1946, quando, interrogato dalla Commissione economica dell'Assemblea costituente, sostenne con fiducia il futuro del paese, definendo ridicola l'allora produzione rispetto a quello che il mercato avrebbe potuto assorbire. Convinzioni che al tempo non furono pienamente accettate dal mondo imprenditoriale, che vide altri protagonisti come Pasquale Gallo, commissario dell'Alfa Romeo, Angelo Costa, presidente della Confindustria, essere molto più cauti sul tema. Valletta, alla guida della Fiat dopo la morte di Giovanni Agnelli nel 1945, avviò la ricostruzione e il potenziamento degli impianti aziendali, favorito anche dagli aiuti americani. Ammodernamenti che permisero il lancio nel 1955 della 600, seguita due anni dopo dalla 500. Due vetture che riscossero un elevato successo grazie al loro basso prezzo, indirizzate quindi ad una ampia fetta di consumatori, che fu possibile imporre vista la notevole riduzione dei costi di produzione dovuto ad un abbassamento del tempo medio impiegato per la realizzazione di una singola autovettura.

Inoltre erano due auto di bassa cilindrata, una scelta all'epoca non scontata, ma che restava pienamente in linea con le dichiarazioni di Valletta che nel 1946 annunciava la specializzazione della Fiat in macchine piccole e dai bassi consumi.

Anche nel settore tessile, come in quello automobilistico, non mancarono figure in grado di cogliere le nuove opportunità che si presentarono. Un caso da citare è quello di Gaetano Marzotto junior, che affrontò la crisi del comparto laniero riducendo il personale e puntando sulle confezioni, assecondando così l'evoluzione dei consumi nel campo dell'abbigliamento. Marzotto fu inoltre responsabile di una vincente politica di diversificazione degli investimenti, che portò nel 1949 alla realizzazione dei Jolly Hotel, alberghi moderni e allo stesso tempo poco lussuosi che rispondevano ad un turismo sempre meno elitario.

L' aumento del reddito e del consumo e la più efficace comunicazione dei prodotti, contribuirono ad un allargamento del mercato che mise in pericolo le imprese tradizionali, attività artigiane con un piccolo giro di affari, che andavano incontro al fallimento schiacciate dal peso della concorrenza. Aziende già esistenti si modernizzarono e aumentarono la produzione, altre emersero come nuove, ma tutte con un' alta capacità nel lancio dei nuovi prodotti, impiegando moderni sistemi di marketing e di pubblicità.

## Capitolo terzo

### I consumi

#### 3.1 La “grande trasformazione”

Un aspetto molto importante che caratterizzò il secondo dopoguerra e che influì sui consumi è quello demografico. La generazione del dopoguerra diede vita ad un piccolo sconvolgimento demografico, un rapido aumento della popolazione, chiamato *baby boom*. In Italia la popolazione passò dai circa 47.5 milioni di abitanti del 1951, agli oltre 54 milioni<sup>21</sup> del 1971, con un sensibile aumento delle classi di età più giovani.

Siamo di fronte ad una nuova fase della crescita demografica del '900: con la Seconda guerra mondiale si chiudeva una prima fase caratterizzata dall'alta mortalità causata dal conflitto, e si entrava in questa seconda fase di crescita, complici anche lo sviluppo economico di tutto l'Occidente e le migrazioni interne e internazionali. Non si registrò solo un aumento della popolazione, ma anche della speranza di vita.

Il baby boom e le migrazioni interne e internazionali, cambiarono il profilo della popolazione italiana con una immediata ricaduta sui consumi. La presenza di molti giovani e di nuove coppie che si sposavano creando una

---

<sup>21</sup> Cfr. Emanuela Scarpellini, *L'Italia dei consumi*, Editori Laterza – Bari, 2008, p.132.

famiglia nucleare, vivendo lontano dalla famiglia originaria, aumentando anche gli spostamenti, diedero vita ad un forte aumento della domanda di beni di consumo.

Si può anche parlare di miracolo dei consumi, e basta una cifra in particolare per sintetizzare questa affermazione. I consumi privati pro capite impiegarono più di 60anni per raddoppiare, dal 1890 al 1956, ma raddoppiarono nuovamente dal 1956 al 1970, in soli 14 anni. La spesa per i consumi dal 1950 al 1970 triplicò fino ad arrivare ai 30.000 miliardi<sup>22</sup>, una crescita a ritmi elevatissimi, che comunque restò al di sotto di quella di reddito nazionale lordo e investimenti, favorendo l'accumulazione di risorse e lo sviluppo. Tutto questo in un quadro economico caratterizzato da prezzi stabili e da aumenti della produttività che innalzarono notevolmente il potere di acquisto dei consumatori.

Questa crescita esponenziale dei consumi portò ad uno stravolgimento dei precedenti schemi: per la prima volta le spese alimentari non assorbono la maggior parte del reddito nazionale. Cambiò quindi la dieta, con particolare riguardo ai cosiddetti alimenti poveri come lo strutto e il lardo, che vennero sostituiti da alimenti più "nobili" quali l'olio e il burro. Simbolo del cambiamento dell'alimentazione sono tre cibi in particolare: la carne bovina,

---

<sup>22</sup> Cfr. Emanuela Scarpellini, *L'Italia dei consumi*, Editori Laterza – Bari, 2008, p.135.

lo zucchero e il caffè. Gli italiani iniziarono a mangiare in media 36 chili di carne all'anno e diedero sfogo alla loro passione per il caffè, consumandone circa 3 chili l'anno, insieme ad un largo consumo di zucchero. Crebbe molto anche l'utilizzo del vino, diventato bevanda nazionale, che arrivò a 114<sup>23</sup> litri cadauno l'anno. Cambiò quindi il consumatore medio, con una dieta molto variegata e ricca, che vedeva partecipi molti cibi dolci e calorici, insieme ad un alto consumo di prodotti freschi.

Bisogna poi analizzare dove venisse spesa la restante parte del reddito. Le spese per vestiario e per la casa restarono pressoché costanti, rispettivamente al 9 e 12%<sup>24</sup> del totale, e aumentarono molto quelle per i beni durevoli. In particolare uno studio della Banca d'Italia del 1966 mette in luce quali fossero i prodotti durevoli maggiormente acquistati dai consumatori: al primo posto il frigorifero, posseduto da circa il 60% delle famiglie, a seguire la lavatrice al 32% e l'automobile al 31%<sup>25</sup>. La spesa non era però del tutto omogenea, si nota infatti che le famiglie più povere preferivano l'acquisto del televisore piuttosto che del frigorifero e entrambi assorbivano una quota elevatissima del reddito. Servirono altri dieci anni prima che la diffusione del frigorifero e della televisione sia generale, ossia che siano distribuiti per tutte le classi di reddito e presenti in più del 90% delle famiglie.

---

<sup>23</sup> Cfr. Emanuela Scarpellini, *L'Italia dei consumi*, Editori Laterza – Bari, 2008, p.135-136.

<sup>24</sup> Cfr. Emanuela Scarpellini, *L'Italia dei consumi*, Editori Laterza – Bari, 2008, p.136.

<sup>25</sup> Cfr. Emanuela Scarpellini, *L'Italia dei consumi*, Editori Laterza – Bari, 2008, p.136.

È però opportuno fare alcune considerazioni. Se è vero che questo periodo può essere descritto come una specie di età dell'oro, i dati in nostro possesso non coincidono del tutto con questa definizione. In un confronto tra l'Italia ed altre grandi potenze europee riguardo spese per alimentazione, casa e beni durevoli, notiamo come il nostro paese si collocasse quasi sempre all'ultimo posto. Ad esempio, nel 1965 in Italia erano presenti 12 televisori ogni cento abitanti, contro i 21 della Gran Bretagna e i 19 della Germania, il totale dei veicoli in circolazione erano 5.5 milioni contro i 9<sup>26</sup> della Gran Bretagna e Germania. Saltano all'occhio anche le gravose condizioni in cui versavano i lavoratori, l'altissima speculazione edilizia, e le pessime condizioni di vita degli immigrati.

Lo studio dei consumi ci permette di evidenziare che sì, ci fu una ampia ripresa economica dopo il secondo conflitto mondiale, ma allo stesso tempo il miglioramento avvenne in ritardo rispetto agli altri paesi europei e fu particolarmente selettivo in favore delle classi sociali con un più alto reddito.

---

<sup>26</sup> Cfr. Emanuela Scarpellini, *L'Italia dei consumi*, Editori Laterza – Bari, 2008, p.137.

### ***3.2 Il trasporto pubblico e privato***

Per analizzare il cambiamento del trasporto sia pubblico che privato durante il boom economico, è necessario fare alcuni cenni su l'origine e sullo sviluppo dei mezzi di trasporto.

La rivoluzione del settore dei trasporti cadde all'inizio dell'Ottocento con l'introduzione dell'energia meccanica ai mezzi di movimento. Il treno fu il primo e anche il più diffuso tra questi mezzi, nonostante le resistenze incontrate all'esordio per via dei fumi della locomotiva, dannosi per l'ambiente, e le vibrazioni emesse che potevano danneggiare le abitazioni. Tali ostilità furono però di breve durata, vista l'utilità del mezzo e le sue potenzialità in termini di allargamento del mercato. In origine la ferrovia era stata concepita solo come mezzo di spostamento tra città vicine, o comunque tra centri che avessero un alto movimento veicolare. La prima tratta ferroviaria italiana fu inaugurata nel 1839 e collegava Napoli e Portici; l'anno dopo fu il turno di Milano con la tratta Milano-Monza. Nel 1870 la rete ferroviaria italiana aveva raggiunto i 6000 chilometri<sup>27</sup> e solo poche province non erano collegate tra di loro, anche se non mancavano disparità territoriali tra Nord e Sud. Se il Nord era infatti ben munito di una fitta rete ferroviaria, al Sud essa rimaneva ancora insufficiente.

---

<sup>27</sup> S. Cavazza-E. Scarpellini, *Storia d'Italia. Annali 27. I consumi*, Einaudi editore – Torino, 2018, p. 240.

All'inizio della sua storia il treno veniva utilizzato principalmente da mercanti e militari, gli unici abituati a spostarsi per lavoro, ma con il tempo anche nuove categorie incominciarono a viaggiare. Si riteneva che la ferrovia potesse essere un mezzo per avvicinare gli individui dal punto di vista sociale, ma queste convinzioni, con il tempo, si rivelarono sbagliate: infatti solo i ceti più abbienti potevano permettersi l'acquisto di un biglietto per un viaggio.

Un primo passo verso un utilizzo diffuso del treno si ha solo negli anni '30 del XX secolo con i "treni popolari", in piena epoca fascista. Erano stati pensati sconti fino al 50% sui biglietti per incrementare il trasporto di massa e fornire ai lavoratori delle aree urbane momenti di svago.

Dopo la seconda guerra mondiale, il trasporto ferroviario subì pesanti rovesci. Gli anni del boom economico sono caratterizzati da una forte motorizzazione di massa che permise a quasi tutti i cittadini di acquistare un proprio mezzo, e di spostarsi quindi in autonomia. In questi anni il treno fu il principale protagonista delle migrazioni da Sud verso le città industrializzate del Nord, e si delineò la figura di treno come un "trasporto dei poveri".

In un generale clima di crescita il treno perdeva terreno, come dimostrano i numeri: infatti tra il 1950 e il 1980, i viaggiatori passarono da 348 a 381 milioni<sup>28</sup> annui.

Insieme al treno, anche la metropolitana ebbe una storia complicata nel nostro Paese. Per gran parte del XX secolo infatti nessuna città italiana ebbe una rete metropolitana sviluppata e moderna, e i pochi impianti esistenti vennero realizzati con parecchio ritardo rispetto ad altri paesi europei. Il primo centro italiano ad avere un tratto di metropolitana fu Napoli, dove nel 1925 venne inaugurata la tratta da Pozzuoli solfatara a piazza Garibaldi. Il progetto di una tratta metropolitana a Milano era già in stato avanzato, ma i lavori furono sospesi per l'avvento della Seconda guerra mondiale, ed essa fu realizzata solo nel 1964.

Il trasporto privato ebbe la sua rivoluzione nel periodo post bellico, con lo scooter, che fu il primo protagonista della motorizzazione di massa. Il mezzo nasceva da esigenze differenti. La prima era quella di riconvertire gli impianti industriali che in periodo di guerra venivano usati per la produzione di attrezzatura militare, la seconda era quella di creare un veicolo da immettere sul mercato velocemente, semplice da guidare e che rispettasse un nuovo bisogno di mobilità individuale. Nato come una soluzione quasi di ripiego, lo

---

<sup>28</sup> S. Cavazza-E. Scarpellini, *Storia d'Italia. Annali 27. I consumi*, Einaudi editore – Torino, 2018, p. 241.

scooter divenne molto utilizzato non solo per usi lavorativi, ma anche per svago, data la sua economicità e il suo aspetto accattivante. Inoltre il vasto uso fu aiutato dall'assenza di tasse per la circolazione e di oneri burocratici per l'acquisto. Si poteva circolare senza targa e la rivendita tra privati non richiedeva alcuna formalità.

La rivoluzione automobilistica si ebbe invece nel 1955, circa 10 anni più tardi i successi dello scooter, con la Fiat 600, una vettura piuttosto confortevole per il trasporto anche di quattro persone e il cui prezzo di listino era poco inferiore le 600.000 lire<sup>29</sup>. Una cifra che all'epoca corrispondeva allo stipendio di un dirigente e circa 15 mensilità di un operaio, ma questo non impedì alla vettura di diventare presto il veicolo della classe media. Nonostante il suo ampio successo, il vero mezzo della motorizzazione popolare fu la Fiat 500. La nuova Fiat permise a molti di realizzare il sogno di avere un'auto di proprietà, andando a sdoganare quel ruolo di trasporto per persone ricche che aveva la macchina pochi anni prima. La 500 era una vettura minuscola ed era stata progettata per andare a sostituire le due ruote e non per essere una diretta concorrente della sua sorella maggiore. Un altro aspetto che rese la 500 così popolare, oltre al prezzo, fu la possibilità di effettuare dilazioni di pagamento per l'acquisto. Avere una auto cominciava

---

<sup>29</sup> S. Cavazza-E. Scarpellini, *Storia d'Italia. Annali 27. I consumi*, Einaudi editore – Torino, 2018, p. 257.

quindi ad essere considerato un diritto, che forniva un senso di appartenenza nella comunità, un desiderio che si sviluppava anche nelle classi sociali più modeste, che fino al quel momento non immaginavano neanche di acquistarne una.

### ***3.3 Il tempo libero e le vacanze***

La rivoluzione delle abitudini alimentari, il vasto utilizzo dei motori e il grande potere dei mezzi di comunicazione, incisero su uno stile di vita non più improntato sul risparmio e il sacrificio. Gli anni '60, in pieno clima di miracolo economico, sancirono il consumo di tempo libero come fenomeno di massa. Era diventato più importante organizzare le proprie ore di disimpegno, piuttosto che quelle lavorative. La frequentazione delle sale cinematografiche, la passione per lo sport, le vacanze, sono solo alcuni indicatori di come la più alta disponibilità economica permettesse a una larga parte della popolazione di scegliere dove, come e quando divertirsi. La popolazione non era più inseguita solo dai bisogni primari di sussistenza e si superava la distinzione tra bene necessario e superfluo, mettendo talvolta sullo stesso piano i bisogni e i desideri.

La sfera del divertimento e dello svago fa parte del processo di affermazione della società dei grandi consumi, grazie ad aziende che svilupparono sul tempo libero un tipo di industria che fece aumentare produzioni e fatturati.

Si assottigliavano le differenze anche tra cultura elitaria e popolare, ormai accomunate dalla propensione allo svago: una condizione che omologava tutti i ceti, missione in cui avevano fallito chiesa, partiti e istituzioni pubbliche.

Seppure con indici inferiori rispetto ad altri Paesi europei, anche l'Italia si stava inserendo nell'arcipelago dei consumi, concedendo maggiori possibilità di spesa per i momenti legati alla socialità e l'intrattenimento, relegando al tempo libero un ruolo centrale nella vita dei cittadini. Nel cambiare le abitudini e le preferenze di spesa, ruolo fondamentale ebbero i mezzi di comunicazione come la televisione, che rappresentava il più veloce mezzo per comunicare, e che ormai era nelle case di moltissimi italiani.

Il cambiamento del consumo e della visione del tempo libero, l'evoluzione dei trasporti e le nuove possibilità economiche di alcune classi contribuirono ad incentivare il viaggio e la vacanza.

Le vette Alpine rimasero le mete adatte per chi voleva godere di stupendi paesaggi e di aria salubre, ma ancor di più delle montagne le terme e il mare riscosero parecchio successo in quel periodo. Spiagge che fino a quel

momento non erano visitate dai più ricchi che consideravano l'esposizione al sole tratto distintivo dei braccianti, a scapito di una pelle più chiara sinonimo della classe aristocratica, divennero le mete preferite per chi voleva godere di tutti i benefici derivanti dai bagni e dall'esposizione ai raggi solari.

L'Italia degli anni '60 è il paese che meglio riuscì ad attirare turisti e a trasformare la vacanza nel sogno di tutti, favorita da un grande sviluppo della rete stradale con la realizzazione dell'autostrada del Sole e lo scavo del traforo del Gran San Bernardo, primo traforo alpino, che permetteva una facile entrata nel paese anche di turisti stranieri. La diffusione dei mezzi di trasporto come l'auto e la Vespa, le maggiori entrate nel bilancio familiare e l'organizzazione di un'ospitalità a prezzi contenuti che permetteva il soggiorno anche di due settimane ad un'intera famiglia, sono fattori che resero la vacanza come un bene essenziale. Il risultato è che in pochi anni raddoppiarono gli italiani in vacanza che passarono dai 5 agli 11 milioni<sup>30</sup>, consentendo all'Italia di diventare il primo paese europeo per entrate turistiche a metà degli anni '60.

Il turismo di massa cambiò radicalmente i paesaggi, anche quelli dedicati ad ospitare presenze di rilievo: i paesi di montagna investirono per la costruzione di impianti di risalita e alberghi meno lussuosi, mentre le località costiere

---

<sup>30</sup> S. Cavazza-E. Scarpellini, *Storia d'Italia. Annali 27. I consumi*, Einaudi editore – Torino, 2018, p. 226.

trasformarono i terreni agricoli in siti dedicati all'accoglienza. A Lido di Jesolo si passò dalle poche decine di alberghi del dopoguerra ai 323 del 1962; a Rimini dai 258 del 1949 ai quasi 1500<sup>31</sup> del 1961; tutta la costa adriatica contava circa 380 chilometri di costa adibiti al turismo balneare. Turismo che cambiò l'utilizzo della spiaggia, ormai non più come luogo per curare gli ammalati, ma posto in cui le famiglie potevano passare intere giornate su un litorale che offriva molti servizi anche per i bambini.

---

<sup>31</sup> S. Cavazza-E. Scarpellini, *Storia d'Italia. Annali 27. I consumi*, Einaudi editore – Torino, 2018, p. 227.

## *Conclusioni*

In questo elaborato abbiamo analizzato lo sviluppo italiano e come sia cambiata l'industria nel nostro paese, e con essa l'evoluzione che hanno avuto i consumi e le preferenze di acquisto degli italiani.

Analizzando soprattutto il comparto automobilistico, ci accorgiamo di come l'espansione del potere di acquisto e i miglioramenti delle infrastrutture abbiano permesso a tale settore di evolversi notevolmente rispetto ad altri, arrivando alla creazione di vetture come la 600 e la 500, che al giorno d'oggi sono considerabili come delle vere e proprie icone dell'automobilismo e del made in Italy. Interessante è notare come questo abbia influenzato il consumo della popolazione, che cominciò a dare priorità di spesa anche per le vacanze, fino a quel momento ad appannaggio esclusivo delle classi sociali più elitarie, ma che incominciarono a diventare una spesa quasi fondamentale per le famiglie di tutta Italia.

Nonostante le evidenti note positive, come dimostrano anche i numeri, non possiamo fare a meno di considerare anche alcuni aspetti negativi di tale periodo, primo fra tutti le politiche negli ambienti lavorativi, che rendevano ostile il lavoro specialmente nelle fabbriche.

È poi importante analizzare i dati sui consumi, che evidenziano come lo sviluppo industriale, per quanto sia stato presente ed elevato, fosse comunque inferiore a quello registrato da altre potenze europee, collocando l'Italia all'ultimo posto per quanto riguarda il consumo di beni durevoli.

In ultima analisi è opportuno specificare che il grande cambiamento del mondo rurale, con gli elevati spostamenti interni dovuti alla ricerca di migliori condizioni di vita, non ha fatto altro che aumentare il divario tra Nord e Sud, producendo gravi squilibri sia sociali che economici che anche al giorno d'oggi sono presenti e rappresentano un problema per il Paese.

## BIBLIOGRAFIA

- Guido Crainz, *Storia del miracolo italiano*, Donzelli Editore – Roma, 1996.
- S.Cavazza, E.Scarpellini, *Storia d'Italia. Annali 27. I consumi*, Einaudi editore – Torino, 2018.
- Marco Doria, *L'imprenditoria industriale in Italia dall'Unità al miracolo economico*, Giappichelli Editore – Torino, 1998.
- Victoria De Grazia, *L'impero irresistibile*, Einaudi editore – Torino, 2005.
- Emanuela Scarpellini, *L'Italia dei consumi*, Editori Laterza – Bari, 2008.
- V. Vidotto, *Italiani/e dal miracolo economico ad oggi*, Editori Laterza Bari, 2005.