

L'intervista

Dalla ricostruzione nasce il benessere

Gianni Toniolo. Gli anni a Bergamo, da bambino. «Quel sacco di patate alla borsa nera rese felice mia mamma». «La crescita ha legittimato la giovane democrazia»

Classi dirigenti con uno sguardo lungo, slancio dei cittadini: sono i tratti della ricostruzione post 1945 analizzati in uno dei capitoli del libro da poco in libreria *La strada smarrita-Breve storia dell'economia italiana*, scritto da Gianni Toniolo e Carlo Bastasin (Laterza). Toniolo, della *Luiss School of European Political Economy*, fra i più autorevoli economisti e storici dell'economia italiani, oltre che editorialista del *Sole-24 Ore*, era un bambino: «Non ho ricordi diretti ma so di essere vissuto, negli ultimi due anni di guerra, da voi, a Bergamo, a Valtesse. Mia sorella è nata qui. Mio padre, ingegnere aeronautico, lavorava alle Reggiane di Reggio Emilia, che, dopo un bombardamento, aveva trasferito gli uffici tecnici in Val Brembana. I miei genitori ricordavano di quanto fosse stato difficile, anche per una famiglia con un discreto reddito, procurarsi generi alimentari di prima necessità con tessere che razionavano in modo insufficiente il fabbisogno quotidiano e la "borsa nera" a prezzi stratosferici. Mio padre ricordava a lungo la gioia di mia madre quando gli riuscì di arrivare a casa con un sacco di patate».

Una condizione difficile da spiegare oggi.

«La crisi di oggi, malgrado tutta la sua tragicità, non è nemmeno lontanamente paragonabile a quella del primo dopoguerra. Nel 1945, l'Italia usciva in ginocchio da una guerra devastante: fabbriche con impianti inservibili, rete dei trasporti interrotta, spesso mancanza di luce elettrica, agricoltura abbandonata, importazioni impossibili. La fame non era un fenomeno eccezionale. La guerra aveva ridotto il reddito nazionale di quasi il 50% rispetto al '39. La povertà era molto diffusa. I primi aiuti americani, il programma Unrra che precedette il Piano Marshall, erano mirati ad alleviare soprattutto il problema di base: quello dell'alimentazione. Ci sono filmati d'epoca che mostrano folle impazzite alla vista di sacchi caduti da un camion che inondarono la strada di farina bianca».

La ricostruzione dà il via all'età dell'oro della con-

vergenza, come la chiama nel libro, cioè il percorso dell'Italia dalla periferia al centro dell'Europa.

«Beh, nel libro ricordiamo che quel percorso era già cominciato in età giolittiana, prima del 1914. Ma certo in pochi anni si riuscì a ravviare le fabbriche e ripristinare i trasporti. Nel '45 il Pil era tornato al livello di 40 anni prima. Nel '49 aveva già superato la quota del '39, il migliore anno prebellico. La ricostruzione fu compiuta in 4 anni durante i quali il Pil crebbe in media del 15,8%. Fu uno dei momenti della nostra storia nei quali la società e la politica italiane hanno saputo riprendersi da situazioni che è eufemistico definire difficili».

C'era un preciso «spirito del tempo».

«Il Paese usciva da quella che lo storico Claudio Pavone ha definito una "guerra civile". L'Italia era profondamente divisa, con fratture che arrivavano all'interno stesso delle famiglie tra chi era stato con i partigiani e chi con i repubblicani. Ma c'era un enorme desiderio di voltare pagina, di lasciarsi alle spalle il passato. Un sentimento che prevaleva in tutta Europa ma era ancora più evidente nelle nazioni sconfitte, Italia e Germania. Il successo della ricostruzione aiutò a ritrovare l'orgoglio nazionale perduto, consentì la legittimazione di una nuova classe politica e, soprattutto, di una giovane democrazia».

Uno «spirito del tempo» che ha riguardato soprattutto le classi dirigenti.

«Malgrado una forte divisione culturale e ideologica, fatta di visioni del mondo alternative, la classe politica che guidò la ricostruzione seppe adottare una prospettiva di lungo periodo, quella che dobbiamo ritrovare oggi per riprenderci dalla crisi che attraversiamo. Molti dei protagonisti mostrarono lungimiranza, dalla svolta di Salerno di Togliatti al varo della Costituzione. I sindacati guidarono rivendicazioni durissime di operai e braccianti che vivevano e lavoravano in condizioni molto pesanti, oggi non immaginabili, ma sapevano che queste condizioni potevano cambiare solo nel quadro di una democrazia compiuta e di un'economia in crescita. Lottarono per i diritti dei lavoratori ma compresero che la crescita economica non poteva avvenire senza

forti investimenti e aumenti della produttività».

Fu anche un «momento creativo di istituzioni, prassi politiche».

«La Repubblica nasce con un rapporto debito-Pil pari solo al 32%, il più basso della storia unitaria. Nel '46 l'inflazione rischiava però di finire fuori controllo, fu bloccata da Einaudi e Menichella nel '47. Per la ricostruzione fu determinante il quadro internazionale, il modo con cui venne gestita la pace, ben diverso da quello del 1919. Il Piano Marshall ha destinato all'Italia, in 4 anni, aiuti e prestiti pari al 2% del Pil. Favorì l'importazione di tecnologie dagli Stati Uniti: tutti - imprenditori, politici, sindacalisti - andarono in America a perdersi e imparare: le catene di montaggio, il modello fordista, l'organizzazione delle aziende. Ma il Piano Marshall ha avuto soprattutto importanti conseguenze istituzionali nel definire una nuova cooperazione tra gli europei: ha fatto in modo che i nemici di ieri si sedessero, a Parigi, allo stesso tavolo per discutere il coordinamento degli aiuti, ha creato un sistema di pagamenti per rilanciare il commercio intra europeo, ha dato il via alla Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio».

Le fratture sociali diminuiscono, ma restano evidenti.

«La guerra aveva un po' livellato i redditi, soprattutto i consumi, ma come ho detto, il numero dei poveri era

enorme. Nel 1950 il reddito medio degli italiani era solo un terzo di quello degli americani, distribuito in modo disuguale tra persone e aree del Paese. Nei successivi 25 anni una straordinaria crescita economica, che molti chiamano età dell'oro, portò il prodotto interno lordo per abitante al 70% di quello statunitense. I poveri scesero dal 34% al 13% della popolazione e il Sud crebbe più rapidamente della media nazionale, riducendo il divario con il Centro-Nord. La distribuzione del reddito divenne meno disuguale. La vita media si allungò, allineandosi a quella dei Paesi più avanzati e superandola. Motore della trasformazione fu il settore manifatturiero, cresciuto in media dell'8,3% ogni anno. Molti sostengono che lo slancio della ricostruzione abbia dato la spinta alla crescita successiva. Ci furono trasformazioni enormi, non indolori: l'esodo dalle campagne alle città, le migrazioni interne e verso altri Paesi europei. Cominciò a mutare il ruolo della donna nella società e nell'economia. Si ridussero drasticamente piaghe antiche come l'analfabetismo e il lavoro minorile. Il tasso medio di scolarizzazione aumentò. Fu certamente il momento fondante della prosperità italiana, quello in cui, come dice Vera Zamagni, l'Italia transitò dalla periferia al centro. Purtroppo negli ultimi decenni l'Italia ha perso quella che un grande economista dello sviluppo ha chiamato «capacità sociale di crescita». È questa che dovremo recuperare oggi per uscire da una depressione che non ha eguali nella storia italiana in tempo di pace».

Franco Cattaneo

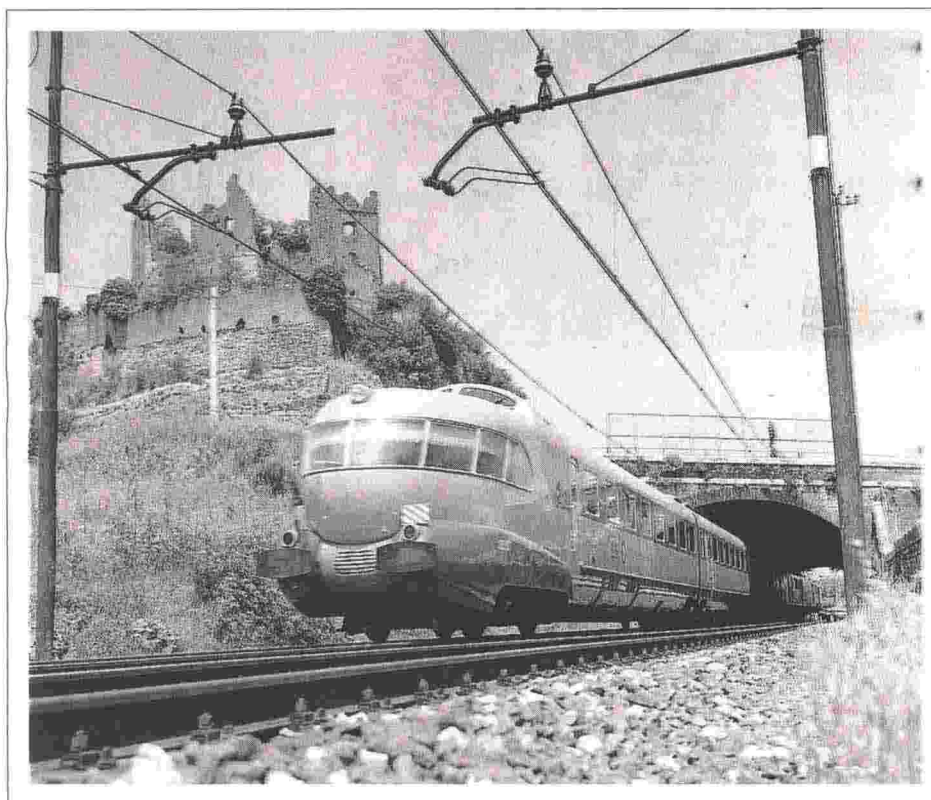
Chi è

Storia
e sistema
bancario



ROMA, LONDRA

Gianni Toniolo è senior fellow e docente di Economia della Luiss School of European Political Economy (Roma), research fellow del Centre for Economic Policy Research (Londra), research professor emerito di Economia e Storia, Duke University (Durham, NC, Usa), membro dell'Accademia Europea (Londra). Autore di diversi libri e di oltre 70 articoli su riviste italiane e straniere, fra le sue principali pubblicazioni: «Storia economica dell'Italia liberale» (Mulino 1988), «La Banca d'Italia e l'economia di guerra», 1914-1919 (Laterza 1989), «La Banca d'Italia e il sistema bancario, 1919-1936» (Laterza 1993, con G. Guarino), «Da Quota 90 allo SME» (Laterza 2010, con Fernando Salsano).



L'elettrotreno rapido ETR 300, meglio noto come Settebello, fu in esercizio nelle Ferrovie dello Stato dal 1952 al 1992, fino all'introduzione del Pendolino
ARCHIVIO STORICO
FERROVIE DELLO STATO