Durante il primo quinquennio si può dire che tutta la politica finanziaria appare determinata dai grandi problemi del compimento dell'unità, sì che le spese militari raggiungono addirittura il 40% della spesa statale, subordinando a sé ogni altra attività dello Stato. Nel periodo successivo, questa percentuale appare men che dimezzata, ma in compenso il gravame degli interessi del debito pubblico cresce al doppio, in modo che la parte del bilancio disponibile per tutti gli altri servizi sale appena dal 40 al 45% circa. Situazione indubbiamente gravosa, e che non lasciava gran margine per investimenti di carattere economico. E tuttavia, la politica delle opere pubbliche, iniziata dapprima con qualche larghezza, e successivamente contenuta, venne a poco a poco sviluppandosi, man mano che lo consentivano le più larghe disponibilità del bilancio. In lire correnti, si spesero solo per le ferrovie, fino al 1880, ben 1850 milioni, e poi 334 milioni per le strade ordinarie, 142 milioni per i porti, oltre 500 milioni per le poste e telegrafi, anche se qui i prodotti dell'esercizio superarono le spese, consentendo un modesto attivo della gestione [23]. A tutto ciò bisogna aggiungere le rilevanti spese degli enti locali per le opere pubbliche, che nel solo decennio 1870-80 ammontarono a 894 milioni per i comuni e a 322 milioni per le province [24].

Tuttavia, non sarebbe completo il quadro delle fonti di finanziamento delle opere pubbliche eseguite in Italia durante il primo ventennio unitario, se non si ponesse mente alla partecipazione del capitale straniero. La quale fu certamente rilevante: attorno al 1870 si calcolava che, oltre ai due miliardi di rendita italiana esistenti all'estero, vi fossero in Italia investimenti stranieri in iniziative private o sussidiate dallo Stato per un ammontare di circa un miliardo [25]. Le più recenti elaborazioni, poi, danno le seguenti indicazioni sui redditi pagati all'estero in relazione ad investimenti di capitale in Italia (*milioni di lire*):

1861	65	1866	143	1871	156	1876	106
1862	84	1867	157	1872	149	1877	126
1863	97	1868	163	1873	121	1878	135
1864	115	1869	163	1874	105	1879	139
1865	118	1870	150	1875	90	1880	147
1861-65: 96		*1866-70: 155*		*1871-75: 124*		*1876-80: 131* [26]	

È probabile che la parte più cospicua di tali investimenti esteri restasse, per tutto il ventennio, quella im-

[21] JACINI, *op. cit.*, pp. 225-6.
[22] RÈPACI, *op. cit.*, pp. 163, 167.
[23] CORBINO, *op. cit.*, I, pp. 176-7, II, pp. 218, 221, 225 227; PLEBANO, *op. cit.*, pp. 498-500.
[24] CORBINO, *op. cit.*, II, pp. 327, 333.
[25] Ivi, I, p. 169.
[26] SRNI, p. 258.

piegata nell'acquisto di titoli italiani del debito pubblico [27], come indicano anche le forti somme pagate all'estero dal Tesoro per questo servizio. È indubbio però che grandi capitali erano investiti anche in imprese industriali, per molte centinaia di milioni. Dalle 5 società industriali e commerciali estere operanti in Italia nel 1865, con un capitale di 43 milioni, si passa, nel 1881, a 38 società, con un capitale di 333 milioni [28]. È chiaro che questa cifra non è di per sé molto indicativa, trattandosi di società che operavano largamente anche all'estero, ed essendovi numerose altre imprese nominalmente italiane che si reggevano in realtà su capitali esteri. Ma non v'è dubbio che larghissimo fu il concorso straniero alla creazione di quasi tutte le maggiori società ferroviarie, e alla costruzione delle linee più importanti [29]; e che anche molti altri settori ebbero un impulso cospicuo dalla partecipazione straniera. Soprattutto è indicativo l'elenco delle società straniere perché esso dimostra, se non l'ammontare, l'orientamento prevalente di tali investimenti, che si può ritenere comune con certezza anche ai capitali operanti sotto ragione sociale italiana. Imprese minerarie, in Sardegna in Sicilia e in Romagna, per l'estrazione di piombo, zinco, zolfo; società per l'illuminazione e il riscaldamento a gas di Verona, Milano, Napoli, Cagliari, Messina, Prato; compagnie per i battelli omnibus di Venezia, per i tramvai di Milano, Vicenza, Piacenza, Firenze, Torino, Napoli, Brescia, Alessandria, per le ferrovie secondarie di Napoli, Nola e Baiano o i tramvai a vapore interprovinciali di Milano, Bergamo e Cremona, per gli acquedotti di Cagliari, Torino, Napoli: in queste imprese si concentrano soprattutto gli investimenti stranieri in Italia verso il 1881 [30]. Appar

[27] LUZZATTO, *L'economia italiana* cit., pp. 270-1.

[28] I. SACHS, *L'Italie. Ses finances et son développement économique depuis l'unification du Royaume 1859-1884*, Paris 1885, pp. 745-7.

[29] Cfr. da ultimo LUZZATTO, *L'economia italiana* cit., pp. 273 sgg.

[30] SACHS, *op. cit.*, pp. 743-5.

chiaro, dunque, che accanto alle imprese minerarie sono specialmente i servizi pubblici, di trasporti ferroviari e tramviari, illuminazione a gas, acquedotti, che hanno attirato i capitalisti stranieri: che sono appunto le forme di investimento preferite, come è noto, nei paesi sottosviluppati, vuoi nell'intento di fornire materie prime alle industrie manifatturiere dei paesi investitori, vuoi per la maggiore sicurezza e stabilità della domanda che è assicurata alle imprese di servizi pubblici [31].

In tal modo, gli investimenti privati stranieri finivano per affiancarsi alla politica di opere pubbliche dello Stato, contribuendo alla creazione di quell'insieme di servizi, preliminari ad ogni efficace sviluppo industriale, che vanno oggi sotto il nome di « infrastrutture ». Non staremo qui a ripetere i dati già noti sullo sviluppo, dovuto alla cooperazione di questi due fattori, della rete ferroviaria, passata da 2 404 km. nel 1860 a 9 290 nel 1880, della viabilità ordinaria (1860: strade nazionali e provinciali km 22 500; 1880: km 35 500; oltre a un rilevante sviluppo delle strade comunali), del servizio postale e telegrafico (960 località rurali servite di posta nel 1861 e 3 900 nel 1870; 1 632 uffici nel 1861 e 3 328 nel 1880; 108 milioni di corrispondenze varie nel 1861 e 321 milioni nel 1880; il movimento dei vaglia postali da 22 milioni nel 1861 passa a 484 milioni nel 1880; le linee telegrafiche da 9 900 km. nel 1861 a 26 100 km. nel 1880, il numero degli uffici da 355 a 1565, i telegrammi da 800 mila a 6 800 mila), delle tramvie a trazione meccanica (1868: 8 km.; 1880: 705 km.), e via dicendo [32]. Gli effetti di tutto ciò sul rinnovamento della vita italiana in molti settori furono indubbiamente fondamentali. Si è osservato talora che le costruzioni ferroviarie non diedero subito i risultati sperati, e constatati in altri paesi, vuoi perché non agirono

[31] NURKSE, *op. cit.*, pp. 82 sgg.

[32] Per lo sviluppo delle opere pubbliche cfr. LÉMONON, *op. cit.*, pp. 23 sgg.; A. DE STEFANI, *La politica dello Stato e le opere pubbliche*, Roma 1924; CORBINO, *op. cit.*, I, pp. 175 sgg.; II, pp. 217 sgg.; SSI, pp. 137, 149-50.

da stimolo sull'industria meccanica e metallurgica nazionale, incapace di fornire il materiale richiesto, che dovette essere acquistato all'estero; vuoi anche per gli scarsi risultati economici della gestione nei primi anni [33], come appare dalle basse cifre del prodotto chilometrico, che risulta piuttosto in declino che in aumento al 1870 [34]. Ma se è innegabile che l'arretratezza del paese rendeva impossibile allora un proporzionato sviluppo dell'industria meccanica, è indubbio che gli effetti economici delle ferrovie furono rilevantissimi, anche se nei primi anni le gestioni delle varie linee andarono incontro a scarsi profitti, e talora a perdite gravi. Per il periodo anteriore al 1872 si hanno solo dati parziali; e tuttavia già allora hanno un indubbio significato le cifre dell'aumento del traffico su alcune linee più importanti, che dal 1867 al 1869 vedono salire i viaggiatori da milioni 14,4 a milioni 18,2, le merci a piccola velocità da 29,4 a 42,0 milioni di quintali, e il bestiame da 517 a 760 mila capi. Ancor più significativi i dati, completi, sul traffico dal 1872 al 1880, che registrano un aumento da 25,5 a 32,5 milioni di viaggiatori (indice 127,2), e, per le merci a piccola velocità, un balzo da 5 696 mila a 9 329 mila tonnellate (indice: 163,7), e da 678 milioni a 1 120 milioni di tonnellate chilometro (indice: 165,2) [35].

È appunto questo concorso di spesa pubblica e di investimenti privati — italiani e stranieri — nel settore delle opere e dei servizi pubblici, che caratterizza la generale fisionomia degli investimenti in Italia durante il primo ventennio unitario. Già la spesa dello Stato e degli enti locali per opere pubbliche rappresenta, in questo periodo, una percentuale degli investimenti fissi complessivi assai più alta, per esempio, che non durante

[33] LUZZATTO, *L'economia italiana* cit., pp. 277 sgg.
[34] CORBINO, *op. cit.*, I, p. 197.
[35] Ivi, I, p. 197, II, p. 271; cfr. « Ann. stat. ital.», 1884, p. 164. E inoltre F. TAJANI, *Storia delle ferrovie italiane*, Milano 1939; A. BERSELLI, *La questione ferroviaria e la « rivoluzione parlamentare » del 18 marzo 1876*, in « Riv. stor. ital », LXX (1958), fasc. II-III.

la « rivoluzione industriale » dell'età giolittiana (*milioni di lire*):

Investimenti fissi interni a prezzi 1938

	Cifre assolute				Percentuali		
Anni	Abitaz.	Opere pubbl.	Impianti attrezz.	Totale	Abitaz.	Opere pubbl.	Impianti attrezz.
1861-65	715	1271	1722	3708	19,3	34,3	46,4
1866-70	790	980	1996	3766	21,0	26,0	53,0
1871-75	739	883	2242	3864	19,1	22,9	58,0
1876-80	1024	803	3120	4947	20,7	16,2	63,1
1901-05	1971	903	5307	8181	24,0	11,0	65,0
1906-10	2160	1105	10583	13848	15,6	8,0	76,4
1911-15	1558	1726	10269	13553	11,5	12,7	75,8 [36]

Ma è da rilevare che gli investimenti effettuati dallo Stato e dagli enti locali per la costruzione di opere pubbliche (di cui soltanto si tiene conto nel prospetto qui sopra riportato) [37] vanno integrati col contributo del capitale privato nel settore delle costruzioni ferroviarie, delle tramvie ecc., che è compreso nella colonna dedicata agli impianti, attrezzature ecc. Il particolare sviluppo assunto da questi settori rispetto all'andamento generale dell'economia italiana nel 1861-80 apparirà dunque con evidenza anche maggiore quando si raffrontino i calcoli relativi al valore aggiunto prodotto da alcuni dei servizi pubblici più importanti con l'andamento generale della produzione (valore aggiunto) delle industrie manifatturiere (*milioni di lire correnti*):

Anni	Trasporti terrestri	Gas	Poste e telegrafi	Industrie manifatturiere
1861	55	2	10	1277
1865	72	3	18	1283
1870	116	6	23	1483
1875	165	10	33	1640
1880	209	14	38	1462 [38]

[36] Percentuali calcolate sui dati in SRNI, p. 266.
[37] Cfr. ivi, p. 188.
[38] Ivi, pp. 216, 222, 225, 227. E si avverta anche che a

Mentre dunque i trasporti terrestri e le comunicazioni quadruplicano il loro prodotto e l'industria del gas lo moltiplica per sette volte, le industrie manifatturiere in complesso riescono ad aumentarlo di appena un terzo: che è la caratteristica fondamentale dei periodi di preindustrializzazione, impegnati soprattutto nella creazione delle infrastrutture. Appunto nel settore delle industrie manifatturiere, infatti, si realizzano in modo particolarmente accentuato quelle condizioni che nei paesi arretrati tendono inizialmente a ridurre il reddito dei capitali investiti: « nelle prime fasi della riorganizzazione dell'economia di un paese sottosviluppato, tal paese avrà un alto K/P proprio nel momento in cui sembrerebbe opportuno avere un basso K/P. Man mano che i nuovi metodi divengono più fermamente e largamente compresi ed accettati e man mano che economie esterne divengono effettive K/P comincerà a diminuire »[39]. Ugualmente caratterizzate da un elevato rapporto marginale capitale-prodotto, cioè da uno scarso rendimento dei capitali investiti, sono le spese in opere pubbliche. La larga percentuale di spese in questi settori può dunque avere contribuito, per parte sua, al lento ritmo di sviluppo del reddito nazionale italiano in questo ventennio, ma, insieme con la compressione dei consumi, l'accrescimento del risparmio, la progressiva restituzione dei prestiti ricevuti dall'estero, caratterizza questo periodo come una fase di lenta e progressiva preparazione, di creazione, cioè, delle condizioni preliminari della industrializzazione.

imprese municipali, società ferroviarie, società per l'illuminazione a gas, società elettriche straniere, si devono i primi passi dell'industria elettrica in Italia: cfr. G. MORTARA, *Lo sviluppo dell'industria elettrica in Italia*, in *Cinquantenario della Società Edison 1884-1934*, Milano 1934, pp. 122 sgg.

[39] H. J. BRUTON, *Growth Models and Underdeveloped Economies*, in « The Journal of Political Economy », 1955, par. II, cit. in F. DI FENIZIO, *I fattori essenziali dello sviluppo economico* (relazione al convegno della Confindustria, Sorrento 1956; anche in « Rivista di politica economica », ottobre-novembre 1956), p. 17 nota 16.

Non bisogna dimenticare, poi, che questa preparazione era tanto più efficace nelle regioni in cui già all'atto dell'unificazione esisteva una qualche attrezzatura nei servizi e nelle opere fondamentali. Non già che in questo periodo lo Stato abbia contribuito ad accentuare le differenze in questo settore, ché i calcoli più recenti mostrano che nel decennio 1871-80 il 45,6% delle spese per opere pubbliche e ferrovie andò alle regioni meridionali: sì che per esempio la percentuale della rete ferroviaria del Sud passò dal 7,2% del totale nel 1861 al 32% nel 1875[40]. Ma enormi erano già le disparità al 1860 (nel 1863 di fronte ai 67 000 km. di strade del Nord e del Centro ve n'erano appena 15 000 nel Meridione e nelle Isole; e la differenza era particolarmente forte nella rete delle strade comunali, di cui il Mezzogiorno possedeva appena un ottavo del totale nazionale nel 1870), e la politica di opere pubbliche dello Stato non fece molto, allora, per correggerle[41]; mentre contribuirono ad accentuarle le direttive preferite dagli investimenti stranieri, che fin da allora manifestarono una spiccata tendenza a concentrarsi nelle regioni settentrionali (e lo mostra chiaramente la crescente percentuale del capitale di società per azioni straniere investito nel Nord e Centro, che sale dal 60,8 del 1863 al 77,2% del 1887)[42]. Qui, infatti, gli investimenti apparivano nettamen-

[40] S. B. CLOUGH e C. LIVI, *Economic Growth in Italy: An Analysis of the Uneven Development of North and South*, in « The Journal of Economic History », XVI (1956), pp. 348-9. Qualche dato utile è reperibile anche in L. SAVILLE, *Statistical Sampling: An Adaptation to Italian Economic Development*, in « The Economic History Review », Serie II, vol. IX (1956), pp. 298-312, per ciò che riguarda la differenziazione regionale dello sviluppo: ma tutto lo studio è viziato già dalla scelta poco felice delle province-campione, e per di più imperniato su valutazioni complessive del processo fra il 1871 e i tempi più recenti, che per noi sono quasi sempre inutilizzabili.

[41] Sull'atteggiamento dei ceti dirigenti verso il Mezzogiorno cfr. P. SARACENO, *Le politiche di sviluppo economico del Mezzogiorno dall'unità d'Italia ad oggi*, in « Informazioni Svimez », nn. 43-44 (26 ottobre-2 novembre 1955), pp. 957 sgg.

[42] CLOUGH e LIVI, *op. cit.*, p. 345.

te più convenienti, come risulta per esempio dal fatto che, mentre le ferrovie della Società Alta Italia davano, nel 1877, un rendimento del 3,26% del capitale di costruzione, le Meridionali rendevano appena l'1,62%, le Calabro-sicule totalizzavano una perdita di 358 lire a km., e le Sarde una perdita di 2 609 lire a km.[43]. Questa distribuzione degli investimenti stranieri, dato il carattere, illustrato di sopra, che essi hanno in questo periodo, influisce direttamente nel determinare una crescente sperequazione regionale in fatto di opere e servizi pubblici; e basti pensare ad esempio che la metà dei 705 km. di tramvie a trazione meccanica registrati nel 1880 si trovava nella sola provincia di Milano[44].

Ma non è solo attraverso lo Stato, né solo in direzione dei servizi e delle opere pubbliche che una parte del risparmio accumulato nella agricoltura si avvia verso il settore degli investimenti industriali. Capitali vennero impiegati direttamente in impianti industriali da parte di proprietari e fittavoli beneficiati dal contemporaneo favorevole andamento della produzione agricola: soprattutto, dobbiamo ritenere, nei settori organicamente e tecnicamente più collegati con l'agricoltura, come quelli dell'industria alimentare, della trattura della seta, della molitura del grano e della brillatura del riso ecc. Indubbiamente, una larga parte del risparmio tornava alla terra sotto forma di migliorie che le vicende della congiuntura facevano apparire promettenti, e non solo prima, ma anche dopo il 1860. Tipica a questo proposito la situazione della Lombardia, dove per esempio « il raccolto dei bozzoli, valutato per il 1875 in 150 000 qli assicurava all'agricoltura lombarda, al prezzo medio di quell'anno di 500 lire oro, un reddito lordo di 75 milioni, dei quali, tolta la metà assegnata normalmente al consumo, restavano circa 37 milioni che in buona

[43] CORBINO, *op. cit.*, II, p. 271.
[44] Ivi, II, pp. 218-9.

parte si dedicavano al miglioramento delle terre »[45]. E tuttavia, proprio in Lombardia, quando ancora le ferrovie, la navigazione sul Po, parte del commercio della seta erano nelle mani di capitalisti stranieri, le prime società capitalistiche furono quelle per la stagionatura artificiale delle sete e quelle di assicurazione contro la grandine o le epizoozie, cioè per la tutela di interessi strettamente agricoli[46]. Non va trascurato, del resto, il fatto che l'agricoltura capitalistica era per l'economia lombarda anche un vivaio di capacità imprenditoriali che sarebbero fruttate al massimo nell'avvenire: « non pochi fittuari, che avevano scorte di capitali vistosissimi, e in campagna vivevano e vestivano quasi come contadini, avevano spesso, oltre che in provincia, comoda casa a Milano, dove vivevano con una certa agiatezza e con una certa splendidezza rusticale »[47], formando così una delle matrici fondamentali di quella « media borghesia intraprendente ed attiva che sarà la forza principale della economia lombarda contemporanea »[48].

Gli anni successivi al '60 furono in Lombardia di grandi difficoltà per tutti i rami di industria, seta e cotone compresi: ma in compenso presero nuovo e grande incremento i prezzi e le produzioni del latte, burro, formaggio, ecc. Ma è nella lavorazione della seta, in questa colonna principalissima della economia lombarda del tempo, che i rapporti fra agricoltura e industria appaiono specialmente importanti. L'Unità aveva trovato la produzione in una crisi gravissima, provocata dalla diffusione

[45] G. LUZZATTO, *L'evoluzione economica della Lombardia dal 1860 al 1922*, in *La Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde nella evoluzione economica della regione 1823-1923*, Milano s. d., p. 452.
[46] R. CIASCA, *L'evoluzione economica della Lombardia dagli inizi del secolo XIX al 1860*, in *Cassa di Risparmio* cit., p. 385; e vedi ora, oltre al noto lavoro del GREENFIELD, M. ROMANI, *L'agricoltura in Lombardia dal periodo delle riforme al 1859. Struttura, organizzazione sociale e tecnica*, Milano 1957.
[47] CIASCA, *op. cit.*, p. 388.
[48] LUZZATTO, *L'evoluzione economica della Lombardia* cit., p. 457.

della atrofia del baco, che aveva riflessi immediati sulla industria della seta greggia; e la ripresa della produzione di bozzoli coincise con quella dell'industria (*milioni di chilogrammi*):

Prodotti	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
Bozzoli	44,5	39,0	33,0	43,0	13,5	24,0	37,2	18,9	41,6
Sete gr.	2,90	2,73	2,20	2,87	0,95	1,80	2,65	1,45	3,10 [49]

Insomma, in alcuni settori fra i più importanti della economia del tempo agricoltura e industria si danno la mano, e i progressi della prima sono determinanti per lo sviluppo della seconda. È questo un fenomeno che probabilmente si riscontra in tutte le zone di più progredita agricoltura, e che troviamo per esempio documentato anche per una regione meridionale di colture specializzate ad altissima redditività come il Salernitano, dove i documenti ufficiali rilevano il nesso tra questa agricoltura e « la esportazione Cirio » [50]. Ricorderemo infine che il valore aggiunto prodotto dai rami di industria ausiliari dell'agricoltura, in cui l'investimento diretto da parte di proprietari o imprenditori agricoli deve essersi verificato su scala più larga, viene, per questo periodo, calcolato come segue (*milioni di lire correnti*):

Industrie alimentari e bevande

1861-65	402
1866-70	440
1871-75	458
1876-80	518 [51]

L'industria italiana rimane tuttavia un fatto tipicamente urbano, che deve la sua origine essenzialmente

[49] CORBINO, *op. cit.*, II, p. 121.
[50] MINISTERO DI AGRICOLTURA, *Variazioni del fitto* cit., pp. 168 sgg.
[51] SRNI, p. 212.

a uomini e capitali di formazione cittadina: non potendosi parlare, per l'Italia, di quella unificazione della proprietà terriera e del capitale industriale nelle mani di un medesimo ceto, che si è invece realizzata, per esempio, in Giappone, con conseguenze assai larghe su tutta la vita, economica politica e morale, del paese. La figura del grande proprietario che si trasforma in grande imprenditore, pur non del tutto sconosciuta in Italia, specie nei primi decenni dello sviluppo industriale, quando spesso si incontrano nomi di membri di antiche casate tra i promotori e sottoscrittori del capitale di nuove imprese, rimane comunque un fatto eccezionale ed isolato, tranne che per quei rami di industria più legati all'agricoltura di cui si diceva. Ma occorre andar cauti, quando si parla di origini cittadine dell'industria e del capitale industriale, a non sopravvalutare la portata della accumulazione realizzata attraverso l'autofinanziamento delle imprese, in un periodo come questo, in cui l'introduzione del libero scambio e la fortissima concorrenza estera, il prezzo elevato delle derrate alimentari e quindi la tendenza al rialzo dei salari, la scarsezza dei capitali dovuta alla concorrenza degli impieghi in titoli pubblici o degli investimenti nella terra o nel commercio, contribuiscono a render difficili le vicende delle imprese industriali.

Già abbiamo visto come sia modesto, durante il ventennio, l'incremento del valore aggiunto prodotto dall'industria, la cui partecipazione percentuale alla formazione del prodotto lordo privato nazionale scende dal 19,9 nel 1861-65 al 19-1 nel 1876-80. Un decisivo impulso riceve invece lo sviluppo delle attività e delle fortune cittadine dall'incremento assai rilevante delle attività terziarie, che, dopo l'aumento della produzione agraria, è il fatto più vistoso di questo ventennio economico, passando il loro prodotto da 1 650 a 2 559 milioni in media dal primo al quarto quinquennio, cioè dal 22,4 al 25,3% del prodotto lordo privato [52] Ovviamente

[52] Vedi sopra, p. 117.

partecipano in diversa misura a questo incremento i vari rami incorporati sotto la generale denominazione di attività terziarie. Già abbiamo ricordato il grande impulso dei trasporti terrestri, ai quali partecipa per altro in larga misura lo Stato: ma per ciò che riguarda la formazione di cospicue fortune private sono anche più significativi i dati relativi al prodotto netto di settori come quelli qui messi a raffronto col prodotto netto delle industrie manifatturiere in questo periodo (*milioni di lire correnti*) [53]:

Anni	Trasp. maritt.	Indice	Commerc.	Indice	Credito	Indice	Assicuraz.	Indice	Industrie manif.	Indice
1861	27	100	352	100	7	100	4	100	1063	100
1865	34	126	366	104	23	328	5	125	1066	100
1870	46	170	517	175	38	543	6	150	1349	126
1875	52	192	666	189	57	814	8	200	1519	143
1880	49	181	763	217	77	1100	10	250	1359	127

Cifre quanto mai approssimative, certamente: ma indubitabili nella tendenza che denunciano a un progresso delle attività terziarie assai più rapido di quello delle attività propriamente industriali. Vi concorre un processo di commercializzazione dell'economia italiana di cui è indice sicuro l'incremento dei trasporti e lo sviluppo del credito, che nel ventennio procede con ritmo superiore a quello di ogni altro settore economico. Formazione di società, sconti cambiari, operazioni varie su titoli, si vengono diffondendo nell'economia italiana, e rimuovono alquanto una atmosfera stagnante da secoli. Ma alla base di questo incremento, che è soprattutto commerciale, e dell'incremento dei redditi del commercio, che nel complesso sono i più cospicui, sta un fatto strutturale che

[53] SRNI, pp. 216, 226, 231, 233 (indici da me calcolati). Manca in SRNI un calcolo del valore aggiunto prodotto separatamente dal commercio, dalle professioni, dal credito, dalle assicurazioni ecc., nell'ambito del territorio compreso nei confini attuali. Si son date perciò le cifre relative al prodotto netto e ai confini dell'epoca, contrariamente al metodo seguito di solito per le ragioni di cui alla p. 105 nota 3.

noi ben conosciamo, ed è l'aumento della produzione agricola studiato di sopra. In effetti, l'aumento dei traffici e dei relativi redditi è strettamente connesso alla massa crescente di prodotti che l'espansione dell'agricoltura porta sul mercato: e numerosi indizi valgono a comprovarlo. Sappiamo così che il trasporto ferroviario di derrate merci e bagagli da 282 000 tonnellate nel 1872 raggiunge nel 1880 le 503 000 tonnellate [54]; e ancora più eloquenti sono in tal senso i dati del commercio estero. Abbiamo già visto il notevole incremento del commercio di esportazione (commercio speciale) nel ventennio, che da 478 milioni di lire oro nel 1861 raggiunge i 1 008 milioni nel 1880 (indice 211), mentre le importazioni salgono solo da 821 a 1 084 milioni (indice 132). Ora, questo incremento è dovuto essenzialmente alla crescente esportazione di prodotti agrari. Nel periodo successivo, infatti, quando la crisi agraria farà sentire i suoi pieni effetti, l'andamento del commercio estero seguirà un cammino precisamente inverso, nonostante il contemporaneo sviluppo della produzione industriale: nel 1887 le esportazioni saranno solo di 993 milioni (indice 208), mentre le importazioni han continuato a progredire fino a 1592 milioni (indice 194). Secondo i calcoli del Valenti, la percentuale dei prodotti agricoli fra le merci esportate, che era del 27% nel 1871-75, saliva al 32% nel 1876-80 [55]; ma l'importanza di tali prodotti nella struttura generale delle nostre esportazioni risulta ancora meglio dai dati di alcune statistiche ufficiali contemporanee. Così, per esempio, secondo una indagine effettuata nel 1879, l'esportazione di prodotti agrari aveva raggiunto 750 milioni nel 1875, 885 nel 1876, 641 nel 1877, cioè rispettivamente il 73, 73 e 69% della esportazione totale di quegli anni; mentre all'importazione quei prodotti figuravano, negli stessi anni, solo per il 34, 39 e 35% [56]. Analogamente, sulla

[54] CORBINO, *op. cit.*, II, p. 272 nota 1.

[55] VALENTI, *op. cit.*, p. 21.

[56] MINISTERO DI AGRICOLTURA, *Notizie e studi sull'agricoltura 1877*, Roma 1879, p. 298.

base dei dati forniti dalle statistiche francesi per il dodicennio 1862-73, si può calcolare che in quel periodo le esportazioni italiane verso la vicina d'oltralpe avevano avuto la seguente composizione media (*milioni di lire*):

Prodotti	Valore assoluto	%
Prodotti naturali o materie prime	178	62
Prodotti alimentari	67	23
Prodotti manufatti	32	11
Merci non denominate	10	4
	287	100 [57]

Nonostante la indeterminatezza della classificazione, è ovvio che i prodotti naturali o materie prime esportati dall'Italia erano soprattutto prodotti agrari; e a confermare la loro preminenza basta un raffronto tra l'andamento della esportazione dei prodotti alimentari, che dai 40,5 milioni del 1862 passano ai 90,5 del 1873 (con punte di 133 e 104 milioni nel 1871 e 1872), e quello dell'esportazione dei prodotti manufatti, che dai 29,6 milioni del 1862 salgono ad appena 39,1 milioni nel 1873 [58]. Ma valgono soprattutto alcune recenti elaborazioni condotte sui dati percentuali complessivi del nostro commercio di esportazione:

Esportazione di prodotti industriali			Esportaz. di prodotti agricoli	Totale esportazioni agricole e di prodotti industriali fabbricati con materie prime fornite dall'agricoltura nazionale	Totale
fabbricati con materie prime fornite dalla agricoltura nazionale	fabbricati con materie prime importate o con materie nazionali inorganiche	Totale			
1881 : 60	16	76	24	84	100 [59]

[57] Dati calcolati sul prospetto in L. LUZZATTI, *L'inchiesta industriale e i trattati di commercio*, Roma 1878, p. 12.

[58] Ivi, *loc. cit.*

[59] MINISTERO PER LA COSTITUENTE, *Rapporto della Commissione Economica presentato all'Assemblea Costituente, II: Industria*, I Relazione, vol. II (rel. G. TAGLIACARNE), Roma 1947, p. 59.

Cioè: nel 1881 le esportazioni di prodotti industriali rappresentavano il 76% delle esportazioni; ma solo il 16% del totale era fabbricato con materie prime importate o tratte dal sottosuolo nazionale, mentre le esportazioni di prodotti agricoli e di prodotti lavorati provenienti dall'agricoltura erano complessivamente l'84% delle esportazioni italiane. E si noti che nel 1881 erano già largamente avvertiti gli effetti della crisi agraria e del progrediente sviluppo industriale, sì che si ha motivo di ritenere che il rapporto fosse ancora più accentuatamente favorevole a questi prodotti nel ventennio antecedente [60].

La bilancia del commercio estero dei principali prodotti agricoli si chiudeva dunque in questi anni con un saldo attivo la cui entità varia a seconda delle diverse classificazioni, andando, per il Valenti, da una media di 24 milioni annui nel 1871-75 a 57 milioni nel 1876-80, mentre secondo le valutazioni ufficiali contemporanee si avrebbero cifre ben maggiori (1875: 341 milioni; 1876: 370 milioni; 1877: 242 milioni; le cifre corrispondenti per il Valenti sono rispettivamente 77, 56 e 15 milioni) [61]; ma che rimane un fatto indubitabile, e che in un paese a bassissimo livello di consumi alimentari come era l'Italia si spiega soltanto con quella compressione dei consumi interni che, come si è visto, si realizzava soprattutto a spese dei ceti agrari. Solo per questa via, del resto, l'Italia poteva sostenere un così alto livello di esportazioni agrarie; e in tal modo essa si metteva in grado di fronteggiare una importazione crescente non solo di prodotti industriali e di manufatti, ma anche di materie prime e di macchinari, che lentamente venivano costi-

[60] E vedi ora, in SSI, pp. 159-62, i dati sulle principali merci importate ed esportate, dove le voci più importanti segnate all'importazione sono, accanto al frumento, il cotone greggio, rottami, ghisa, ferro e acciaio lavorati, macchine e parti di macchine, carbon fossile; mentre all'esportazione figurano principalmente formaggi, paste, agrumi, frutta secca, vino, olio, canapa greggia, seta greggia, marmo e zolfo.

[61] VALENTI, *op. cit.*, p. 40; MINISTERO DI AGRICOLTURA, *Notizie e studi... 1877* cit., p. 298.

tuendo la prima attrezzatura industriale del paese. « L'Italia — scriveva il Jacini nella relazione finale dell'*Inchiesta agraria* — è... grande importatrice di materie industriali, a cominciare dal ferro, dal carbon fossile, dal legname da costruzione; ma, riguardo alla produzione agricola, essa lavora su vasta scala per l'esportazione, è eminentemente esportatrice e non importatrice. Abbiamo indicato... le ingenti somme rappresentanti le sete, gli olii, gli agrumi, la canapa, il vino, il bestiame bovino, ecc., tutti prodotti del suo suolo che esporta. Di prodotti agricoli di altri paesi, che importa, eccettuati i cotoni e le lane che servono alle sue fabbriche, quelli che hanno qualche importanza non sono che i cavalli e il grano; e quest'ultimo non in una copia molto considerevole. » [62]

Le molteplici correnti di scambio che su questa base si avviavano all'interno e all'estero furono occasione al formarsi di parecchie fortune, tra le quali son da ricercare i capitali che concorsero alla nascita di alcune delle prime imprese industriali italiane. Valga ancora una volta l'esempio del mercato lombardo delle sete, e delle connesse speculazioni. Nel 1868 la stazione di Milano con un incasso di 6 milioni per passeggeri e merci supera già di un milione Torino e di un milione e mezzo Genova. In questo gran centro di traffici uno dei rami più attivi è ancora il commercio delle sete. In effetti, « Milano è il massimo centro non solo italiano ma europeo per il commercio delle sete greggie ritorte... Gli affari che si trattano non solo nella Borsa delle sete, istituita nel 1877 dall'Associazione serica milanese, ma anche fuori di essa rappresentano ogni anno un valore di parecchie centinaia di milioni; e ad alimentare questa vasta e ricca rete di affari concorre in prima linea la campagna lombarda, ma con essa tutte le regioni seriche d'Italia, e spesso anche altri centri stranieri di produzione » [63].

[62] JACINI, *op. cit.*, p. 182; e cfr. anche LUZZATTI, *op. cit.*, p. 14.

[63] LUZZATTO, *L'evoluzione economica della Lombardia* cit., pp. 460, 469.

A sostegno di questa attività sorgono e si sviluppano le istituzioni bancarie, la cui importanza non sta solamente nei progressi rapidissimi che si realizzano nel prodotto del settore creditizio, ma soprattutto nell'unificazione che esse ora cominciano a intraprendere del mercato italiano dei capitali. Attorno a istituzioni come la milanese Borsa delle sete, capitali commerciali e agrari si unificano in un solo mercato finanziario; e progressi in questo senso segnano gli incrementi dei depositi e delle operazioni delle banche di emissione e di credito ordinario, e il primo affacciarsi delle stesse Casse di Risparmio in settori fin qui rimasti estranei al giro tradizionale delle loro operazioni. I progressi del credito e delle attività finanziarie possono essere anche documentati sulla base di dati analitici relativi a settori particolari, come quelli che qui si ricordano a solo scopo indicativo (*milioni di lire*):

	Banche di emissione				Circolazione	
Anni	Sconti	Anticipazioni	Conti correnti	Depositi a risparmio	Cartacea	Metallica
1861	468,1	138,4	4,0	—	576	200
1865	776,5	279,9	21,9	—	1100	265
1870	1125,8	407,1	74,5	422 (a)	576	1121 (a)
1875	1788,0	289,0	100,0	599	?	1561
1880	1974,0	429,0	163,0	910	?	1689 [64]

Accanto all'espansione del risparmio e delle operazioni bancarie va sottolineato l'aumento costante della circolazione e, fatto di non minore importanza, la sostituzione presso che completa, avvenuta durante il ventennio, della arcaica circolazione metallica che si assottiglia fin quasi a scomparire, con la circolazione cartacea,

[64] CORBINO, *op. cit.*, I, pp. 304, 316, II, pp. 339, 358, 360, 367; SSI, pp. 163 sgg. I dati sulla circolazione sono spesso approssimati o arrotondati: ma vedi ora sul problema C. M. CIPOLLA, *Le avventure della lira*, Milano 1958, pp. 92-3 e la tavola riassuntiva, ivi, p. 119.

che abitua adesso gli italiani alla moneta fiduciaria [65]. Per altro, il mercato finanziario non era ancora ordinato ai fini dell'appoggio alle attività industriali e commerciali: prevalevano invece attività meramente speculative, che sono all'origine delle febbrili espansioni di periodi come quello del 1871-73, seguiti poi da crisi disastrose. Altrettanto incerto l'andamento delle società anonime: e specialmente caratteristico quello del gruppo delle società varie, in cui rientrano le imprese a carattere industriale, che, cresciute rapidamente nel 1861-62, hanno nel 1863 un capitale di 233 milioni, per poi crollare a 104 milioni nel 1867, e risalire a 167 milioni nel 1870 e a 497 nel 1874, ridiscendendo a 314 milioni nel 1880. Sono questi, per altro, dati ufficiali assai lontani dal vero; mentre un andamento più conforme all'effettivo sviluppo economico del paese mostrano altre rilevazioni sulle società con capitale superiore a un milione, in cui la partecipazione delle società varie al capitale complessivo delle anonime di questa categoria passa dal 25,6% del 1872 al 40,7% del 1880 [66]. I fenomeni speculativi turbavano però fortemente questo sviluppo, che rimane poco rappresentativo delle vicende generali dell'economia nazionale: e basti pensare alle sottoscrizioni di capitali avutesi tra il 1861 e il 1864, quando di fronte ai più che 700 milioni versati da capitalisti piemontesi, e alla rilevante partecipazione dei toscani, il contributo lombardo si limita a poche decine di milioni [67].

Pure, nelle grandi linee anche qui si scorge la differenziazione sempre più netta tra le diverse zone del paese. Così per esempio nel 1876 il Sud partecipava con appena il 16,1% al capitale versato delle società esistenti nel Regno, col 15,8% alle assicurazioni, col 42,7% alle imprese minerarie, col 7,4% alle imprese manifatturiere [68]. E già nettamente cominciava a delinearsi la con-

[65] G. Luzzatto, *L'economia italiana* cit., 283.
[66] Corbino, *op. cit.*, I, p. 322, II, pp. 376-7.
[67] Ivi, I, p. 320.
[68] Clough e Livi, *op. cit.*, p. 345.

centrazione delle attività manifatturiere al Nord. Favorita da un complesso di condizioni [69], l'Italia del Nord aveva potuto compiere durante il ventennio una serie di passi avanti, giovandosi anche di quella moderata protezione che veniva assicurata automaticamente dall'aggio sull'oro dovuto al corso forzoso, e, a partire dal 1878, anche da un lieve innalzamento delle barriere doganali. Così ad esempio la produzione dei ferri di prima e seconda lavorazione godeva di una protezione effettiva che andava dal 24 al 42%, quella dei filati e tessuti di cotone dal 10 al 30%, quella dei pannilana del 16% ecc. [70]. In tal modo si era venuto realizzando un certo incremento della produzione manifatturiera: nel 1880 l'industria meccanica era passata dai circa 9 000 operai del 1866 a circa 36 000, di cui però un 20 000 impiegati nelle officine della amministrazione ferroviaria o in quelle dei ministeri di guerra e marina [71]; l'industria cotoniera da 480 000 fusi nel 1860 cresceva a 745 000 nel 1876, oltre a 13 500 telai meccanici e a un 70 000 telai a mano; l'industria laniera saliva dai 200 000 fusi del 1867 ai 305 000 del 1876, e da 6 480 a 8 560 telai, fra cui i meccanici erano cresciuti da 250 a 2 571 [72]. L'inchiesta industriale del 1876 mostrava già avvenuta una forte concentrazione industriale in talune regioni, attribuendo alla Lombardia una metà degli operai censiti e un quarto al Piemonte; mentre ad esempio la preminenza già goduta da Napoli e Genova nell'industria meccanica ten-

[69] Un riesame di queste condizioni di favore, ivi, pp. 399 sgg.
[70] Corbino, *op. cit.*, II, p. 206. Sulla approvazione della tariffa del 1878 cfr. anche, da ultimo, L. Izzo, *Vicende della politica commerciale italo-francese dal 1880 al 1892*, in « Rass. Stor. Risorg. », XLIV (1957), pp. 399-401.
[71] Oltre il Corbino, *op. cit.*, II, pp. 103 sgg., cfr. Confederazione Generale Fascista dell'Industria Italiana, *L'Industria Italiana*, Roma 1929, pp. 114-5, e soprattutto S. Golzio, *L'industria dei metalli in Italia*, Torino 1942, pp. 22-5.
[72] Corbino, *op. cit.*, II pp. 108 sgg.; Confindustria, *op. cit.*, pp. 473 sgg., e spec. R. Tremelloni, *L'industria tessile italiana*, Torino 1937, pp. 55-8. Alcuni dati sulla produzione industriale in questo periodo in SSI, pp. 121-30.

deva a passare a Milano e Venezia. Questi progressi mostravano già in atto un processo di accumulazione del capitale industriale che in taluni casi raggiungeva dimensioni rilevanti, e che venne accelerato specialmente nel periodo di accese speculazioni culminato nel 1873. Tra il 1871 e il 1873 nella Lombardia e nel Veneto nascevano, fra le prime grandi società industriali italiane, il Lanificio Rossi di Schio, con 20 milioni di capitale, il Cotonificio Cantoni, con 5 750 000 lire, il Lanificio e Canapificio Nazionale, con 8 milioni, la Richard Ginori, con 7 milioni[73]. È opera, tutto ciò, dei primi grandi pionieri della industria italiana: da Alessandro Rossi ad Andrea Ponti, a Eugenio Cantoni, a Ernesto De Angeli, a Cristoforo Benigno Crespi[74]. Nel 1872 poi, ad opera di uno di questi pionieri, nasceva la Pirelli, come accomandita semplice con 215 000 lire di capitale, portato poi, nel decennio successivo, a 1 100 000 lire[75]; nel 1875 aveva origine la Cirio[76]. Già in questo periodo, dunque, la unificazione nazionale, le opere e i servizi pubblici, il più ampio mercato, i maggiori capitali realizzati specialmente col risparmio nel settore commerciale e raccolti dalle banche avevano dato vita a un certo movimento industriale: ma si tratta di un moto tuttora assai lento, finché non interverranno ad accelerarlo verso il 1880 alcuni profondi spostamenti nelle basi dell'economia italiana.

[73] LUZZATTO, *L'evoluzione economica della Lombardia* cit., p. 462.

[74] Cfr., per esempio, CONFINDUSTRIA, *op. cit.*, pp. 473-4.

[75] A. PIRELLI, *La Pirelli. Vita di un'azienda industriale*, Milano 1946, pp. 12, 17.

[76] CONFINDUSTRIA, *op. cit.*, pp. 9 sgg. Ma per ciò che riguarda la storia di singole aziende e dei loro fondatori, cfr. specialmente A. FOSSATI, *Lavoro e produzione in Italia* cit.