

Stefano Maggi

La cultura della mobilità in Italia

La mobilità dopo l'unificazione del 1861

In un testo del 1869 il noto editore di guide di viaggio Karl Baedeker scriveva:

“Un Italiano non passeggia mai se può guidare; per lui è un mistero inspiegabile come il passeggio possa essere piacevole. Un appunto mi è stato mosso frequentemente: ‘Lei è signore e va a piedi?’” (Baedeker 1869, p. XXV).

Tale scritto metteva in evidenza una mentalità diffusa, quella di ritenere una distinzione sociale importante il viaggiare su una propria carrozza e il corrispettivo scarso valore attribuito alla camminata, come dovesse andare a piedi soltanto chi vi era costretto dalla scarsità di mezzi economici. Si tratta di un'osservazione assai rilevante poiché da tale mentalità, a distanza di un secolo, con l'affermarsi dei consumi di massa, sarebbero derivate conseguenze significative nel comparto dei trasporti.

Ma nel secondo Ottocento la società dei consumi risultava ancora lontana e le priorità erano ben altre: a partire dal bisogno di mettere in comunicazione gli italiani, collegando le varie parti del Paese con una rete moderna di trasporti. Rete moderna che allora era sinonimo di ferrovia.

Sulle ferrovie, intese come lo strumento essenziale per rendere effettiva l'unificazione del Paese, i governi concentrarono quindi i maggiori sforzi finanziari: negli anni '60 le spese per lavori pubblici arrivarono a 1.012 milioni di lire, dei quali 451 assorbiti dalle strade ferrate, mentre nel decennio successivo su una spesa di 1.511 milioni ben 859 riguardarono le costruzioni ferroviarie e i riscatti di linee. A questi erano poi da aggiungere su ulteriori voci del bilancio statale 127 milioni di interessi sui titoli ferroviari garantiti e 413 milioni di sussidi alle compagnie (*Annali dell'economia italiana*, 1981-1982).

Si trattò di un investimento enorme per il nuovo Stato, che riguardò la posa dei binari in tutta la penisola, ma allo stesso tempo portò a incentivare la viabilità minore per collegare gli scali ferroviari al territorio: la stazione del treno rappresentava infatti la principale porta che collegava città e paesi con la nazione, con l'Europa, con il mondo. Tutti i centri furono di conseguenza indotti a sviluppare il collegamento con lo scalo ferroviario. I barocchi adibiti al trasporto delle merci e le diligence a cavalli accrebbero di solito il loro traffico, grazie alla presenza della ferrovia che permise di aumentare la mobilità complessiva.

Negli intendimenti dell'epoca, le strade dovevano servire essenzialmente a raggiungere le stazioni delle costruite e costruende ferrovie, diventando arterie per alimentare le ferrovie stesse, le quali altrimenti avrebbero portato benefici soltanto ai paesi direttamente toccati, che erano tutto sommato pochi, vista la prevalente presenza di borghi collinari e il passaggio delle linee per le vallate sottostanti.

In questo sviluppo della mobilità si ebbe un certo livellamento dei viaggi, poiché ora tutti avevano bisogno del treno per spostarsi rapidamente, come annotava nel 1892 il generale Luigi Giannotti in un libro sull'argomento:

“un vecchio conte di Casalmoferrato – di quelli del Baldacchino – trovava strano, anzi indecente, che ora tutti arrivino assieme a destinazione, cioè tanto lui signor conte in prima classe, quanto il modesto viaggiatore di seconda, ed il povero diavolo di terza. Rimpiangeva i bei tempi passati, quando egli viaggiava con quattro cavalli e due postiglioni, mentre... rideva di coloro i quali... viaggiavano colla diligenza” (Giannotti 1892, p. 28).

D'altra parte, però, nei treni si rispettavano le distinzioni della società: la divisione in 1^a, 2^a e 3^a classe rifletteva infatti una separazione sociale rigida: gli arredamenti vellutati della 1^a richiamavano i palazzi dei nobili, quelli in tessuto non pregiato della 2^a le case borghesi, quelli in legno della 3^a gli appartamenti ristretti e spartani del popolo.

Non è da credere, comunque, che la presenza della “popolare” 3^a classe significasse l’effettiva possibilità di viaggiare per tutti, dato che la frequentazione dei treni italiani rimase assai bassa per tutto l’Ottocento e anche per il primo Novecento.

I viaggi degli italiani erano ben poca cosa rispetto a quelli dei cittadini di paesi a più alto reddito. Per fare qualche esempio, alla fine degli anni ’70 sulle ferrovie italiane si registrava una media di 30 milioni di passeggeri all’anno, in rapporto di uno a uno con la popolazione, mentre in Inghilterra la cifra era di sette volte la popolazione. E nel primo Novecento ogni italiano viaggiava in media con il treno 1,82 volte all’anno contro le 27,40 volte degli Inglesi, le 20 volte degli Svizzeri, le 17,18 volte dei Belgi, le 9,57 volte dei Francesi, le 5,90 volte degli Olandesi. In valore assoluto, nel 1905 le ferrovie italiane trasportavano 85 milioni di passeggeri, quelle britanniche un miliardo e 170 milioni, le svizzere 81 milioni, le belghe 163 milioni, le francesi 429 milioni, le olandesi 38 milioni (Ferraris 1905; Mitchell 1998).

È però importante rilevare come la presenza del treno avesse in qualche modo condizionato la mentalità del trasporto: certamente, disporre di una carrozza era ancora un segno di distinzione, ma sulle medie e lunghe distanze occorreva in ogni caso servirsi del treno e quindi la cultura del trasporto collettivo veniva incentivata, frenando la concezione individualistica degli italiani, da sempre abituati a una grande attenzione verso quello che è proprio, correlata allo scarso rispetto per ciò che è di tutti. Il treno, mezzo pubblico per eccellenza, nel secondo Ottocento entrò a fare parte della cultura nazionale: ancora più che i nutriti dibattiti politici ed economici in materia, lo rivela la miriade di opuscoli stampati un po’ in tutto il Paese dai comitati promotori di ferrovie, i quali mostrano una popolazione dei grandi e piccoli centri assai interessata all’arrivo della sbuffante locomotiva, considerata come maggiore simbolo di progresso.

Lo stesso sentimento che aveva caratterizzato l’avvento del treno si sviluppò verso la rete di tramvie urbane ed extraurbane, che tra fine Ottocento e inizio Novecento cominciò a crescere rispettivamente all’interno e all’esterno delle città nel Centro-Nord. In queste zone il tram portò una vera e propria “democratizzazione” dei viaggi, perché era più economico e perché aveva una penetrazione maggiore e più diffusa nei centri abitati con tante fermate al posto di poche stazioni.

Edmondo De Amicis definiva il tram come *La carrozza di tutti*, in un interessante libro sulle tramvie di Torino pubblicato nel 1899, nel quale si proponeva di ritrarre, “il più fedelmente possibile, quella varia commedia umana, sparsa e fuggente per 15 lunghissime linee”, e di “rappresentare le relazioni e l’azione che esercitano l’una sull’altra, mescolandosi, le varie classi sociali” (De Amicis 1899, p. 27).

Viaggiare con il tram, infatti, costava molto meno che prendere il treno: nel 1902, percorrere in ferrovia 50 km costava in 3^a classe 2,90 lire con il “diretto”, e 2,65 lire con l’“omnibus”. La stessa distanza – prendendo ad esempio il caso del tram fra Iseo e Chiari – era percorsa con 0,95 lire sulla 2^a classe del tram, tenendo presente che le tramvie extraurbane avevano due sole classi di viaggio.

Le tramvie extraurbane si ramificarono ampiamente in Italia per le caratteristiche demografiche del Paese, densamente popolato e contrassegnato da un intenso interscambio tra centri vicini, nonché tra i paesi agricoli e le città sulle quali questi gravitavano. A Milano e Torino, dove avevano l’estensione maggiore, le tramvie servirono a trasportare i primi pendolari, giovani della campagna che si recavano giornalmente a lavoro nelle fabbriche delle due metropoli. In altri casi i tram portarono pure professionisti e impiegati cittadini con le loro famiglie a conoscere il paesaggio campestre, favorendo lo sviluppo del turismo nella forma più semplice, quella delle “gite fuori porta”.

In questa situazione di lento incremento della mobilità e di ancor più lento cambiamento della mentalità, si inserì la rivincita del trasporto individuale portata dagli autoveicoli.

L’arrivo dell’automobile

L'immagine del treno subì un primo smacco in seguito all'affermarsi dei nuovi mezzi di trasporto stradali, che peraltro consentivano lo svolgimento di competizioni sportive molto care alla fantasia popolare.

Il mito dell'automobile nacque proprio intorno alle gare, che iniziarono in Italia fin dal 1895 con una corsa Torino-Asti, e acquistarono sempre più successo negli anni seguenti.

Nel primo decennio del Novecento, gli autoveicoli erano ben poco presenti sulle strade della penisola: passarono infatti da 111 unità registrate nel 1899 a 7.762 nel 1910, appannaggio di una ristretta cerchia di amatori, nobili o ricchi borghesi, che potevano permettersi non solo di acquistare l'auto ma soprattutto di mantenerla. Assai più diffuso era invece l'utilizzo della bicicletta (chiamata velocipede), che passava proprio in questo periodo da una nicchia di benestanti turisti a un utilizzo più diffuso.

Certamente, se la società di massa si stava affermando a livello politico con una crescente partecipazione alle elezioni e ai dibattiti dei partiti, dovuta tra l'altro all'applicazione del suffragio universale, sul piano sociale l'Italia dell'età giolittiana era ben lontana da una diffusione in tutte le classi degli stessi gusti e degli stessi beni. E le abitudini di trasporto erano forse le più sintomatiche del distacco tra le varie categorie: l'alta e la media borghesia si convertivano gradualmente all'automobile, la piccola borghesia ne era fatalmente attirata, mentre i contadini risultavano ancora legati ai loro antichi carri a trazione animale e la "classe operaia" rimaneva associata al treno, al tram e alla bicicletta; quest'ultima veniva utilizzata persino in funzione politica dalle squadre dei "ciclisti rossi", comparse fin dal 1912 con lo scopo di propagandare l'idea socialista e di fornire un supporto logistico in occasione di elezioni, scioperi, cortei di lavoratori (Fabrizio 1977, pp. 63-64).

Anche gli autoveicoli, in particolare i camion, ebbero un importante ruolo pratico nella politica italiana dell'epoca, costituendo un fattore decisivo per il movimento degli squadristi durante la prima fase del fascismo nelle campagne.

Al di là delle ideologie e della difforme mentalità, vi erano comunque motivi economici alla base del diverso uso dei mezzi di trasporto: la stragrande maggioranza degli italiani, infatti, non poteva permettersi l'automobile e continuava quindi a viaggiare poco, e quel poco o a piedi o con i mezzi più a buon mercato come il tram.

Il trasporto nell'Italia fascista

Nel ventennio fascista iniziò la concorrenza tra gomma e rotaia. L'assoluto predominio delle ferrovie venne intaccato a metà degli anni '20, quando il progresso degli autoveicoli dimostrò i principali difetti del treno, cioè la scarsa versatilità e la rigidità tecnico-normativa. Sia per il trasporto merci sia per quello viaggiatori fu allora avviata una competizione, che si sarebbe successivamente risolta con la decisa vittoria della gomma. L'automobile, inoltre, cominciò a prendere il posto che nell'Ottocento era stato del treno, per la mobilitazione degli investimenti, per le dimensioni dell'industria meccanica, per il gigantesco indotto, per gli effetti sull'economia.

Nel 1911 la Fiat risultava al 30° posto fra le maggiori società anonime industriali del Paese, ma a seguito della Grande guerra, grazie alle commesse belliche, era divenuta la terza impresa italiana dopo Ansaldo e Ilva. L'ultimazione nel 1922 dell'ampio stabilimento al Lingotto, dove fu riunito tutto il ciclo produttivo, segnava anche simbolicamente il trapasso verso l'auto: dotato di pista sopraelevata per la prova delle autovetture ed esteso su una superficie di 150.000 mq (poi raddoppiati), fu la prima fabbrica italiana costruita in cemento armato e ricordava nell'architettura gli enormi impianti americani della Ford.

Eppure in breve tempo tale fabbrica non fu più sufficiente alla produzione e nel 1936 venne iniziato il complesso Mirafiori, completato tre anni dopo, che rappresentò il punto di culmine nella parabola della grande industria italiana: occupava un'area di un milione di mq ed era progettato per 22.000 lavoratori dislocati su due turni, in seguito saliti a quasi 50.000, quantità mai raggiunte da altri opifici (Berta 1998).

Occorre notare un dato eloquente riguardo alla diffusione degli autoveicoli in Italia nel ventennio fascista: l'ampia presenza dei camion, la cui consistenza ammontava in media a oltre un terzo di quella delle automobili, ma il numero arrivò quasi a eguagliarsi durante il periodo bellico: nel 1942 circolavano 73.790 automobili e 72.671 autocarri.

Nel ventennio, inoltre, i lavoratori delle grandi pianure settentrionali e delle dolci colline toscane cominciarono a usare sempre di più la bicicletta, che divenne gradualmente un mezzo per tutti. Tanto che nel 1933 si contavano in Italia quasi 3.500.000 biciclette contro 293.000 autoveicoli e 125.000 motocicli. Furono soprattutto le automobili, comunque, a portare pian piano sensibili cambiamenti nella vita quotidiana. A metà degli anni '30 la macchina era un prodotto tecnologico maturo, ma si stava diffondendo in Italia molto lentamente per i bassi redditi della maggior parte della popolazione: a parte i velocipedi, infatti, il trasporto privato rimaneva in larga misura a trazione animale, e continuavano inoltre a circolare anacronistiche linee di diligenza.

Per aumentare la circolazione automobilistica era necessaria una ricchezza più diffusa e occorrevano inoltre nuove strade, mentre la viabilità principale era stata trascurata dopo l'unificazione nazionale a beneficio delle ferrovie. Il periodo fascista si caratterizzò quindi per la nuova attenzione verso le realizzazioni stradali, caratterizzate soprattutto dalle autostrade, che divennero nella propaganda del regime una creazione tutta italiana, diretta discendente delle gloriose "consolari" romane: la Milano-Varese del settembre 1924 inaugurò un'arteria di concezione nuova, riservata alla circolazione automobilistica extraurbana, rappresentando una delle più significative innovazioni modernizzanti nei trasporti dell'età contemporanea.

L'autostrada per Varese era parte di un progetto complessivo di collegamento stradale tra Milano e i laghi, che comprendeva anche i tratti da Lainate a Como e da Gallarate a Sesto Calende, oggetto di una relazione pubblicata nel 1922 dall'ingegner Piero Puricelli, titolare della maggiore impresa di costruzioni stradali, il quale fu il padre e l'uomo chiave delle autostrade italiane.

L'autostrada Milano-Laghi, lunga nel complesso 84 km, venne ultimata il 3 settembre 1925. Successivamente entrarono in funzione altri 375 km di strade a due corsie non separate, molto diverse dalle autostrade attuali. A questi si aggiungevano i 50 km dell'autocamionabile Genova-Valle del Po, aperta il 28 ottobre 1935.

Le autostrade ottennero un buon successo di traffico, ma il limitato sviluppo della motorizzazione italiana non consentì loro di rivelarsi un affare dal punto di vista finanziario. La febbre autostradale fascista conobbe quindi un rapido tramonto, per riprendere con ben altro vigore nel secondo dopoguerra (Maggi 2001).

Del resto, il governo di Mussolini continuò a prestare una rilevante attenzione nei confronti del trasporto pubblico: durante il ventennio si diffusero le autolinee, mentre importanti investimenti venivano rivolti alle nuove costruzioni ferroviarie come le prime "direttissime" Roma-Napoli (1927) e Firenze-Bologna (1934), che assunsero agli occhi dell'opinione pubblica un fascino paragonabile a quello delle autostrade.

Ancora più importanti – per la cultura della mobilità – furono i "treni popolari" istituiti nel 1931, che riuscirono, grazie ai biglietti scontati fino all'80% sulla tariffa ordinaria, a creare un nuovo traffico viaggiatori verso località climatiche, balneari o artistiche. I risultati furono ottimi: nelle 8 ricorrenze festive dell'agosto-settembre 1931 vennero effettuate 415 coppie di treni speciali e vennero inoltre utilizzate 80 coppie di treni ordinari, trasportando 459.000 viaggiatori (Ministero delle Comunicazioni, 1932).

L'anno successivo la stagione dei "treni popolari" cominciò il 5 giugno e terminò il 18 settembre, con 17 giornate di effettuazione di gite e con una media di circa 58 gite per giornata. Quasi tutti i convogli partirono con le vetture al completo. In totale furono effettuate 948 coppie di treni straordinari, trasportando 834.000 viaggiatori, con un percorso medio di 485 chilometri fra andata e ritorno. Vennero poi utilizzate 152 coppie di treni ordinari, nei casi in cui non si ritenne opportuno effettuare degli straordinari per il ridotto numero di persone.

La fortuna dei “treni popolari” continuò anche negli anni seguenti con cospicui aumenti di traffico, fino a quando il fascismo si avventurò nella guerra d’Abissinia: 864.000 furono i viaggiatori trasportati nel 1933 in 20 ricorrenze festive e 1.030.000 nel 1934 in 22 festività.

I convogli popolari furono importanti poiché consentirono in Italia la prima affermazione del turismo di massa, permettendo a migliaia di persone di raggiungere le località di villeggiatura e di prendere il treno per la prima volta, contribuendo a radicare nella gente l’uso del trasporto pubblico. Come recitava il motívetto della canzone *Treno popolare*,

“Quanta allegra confusione nei vagoni del treno popolare. Già gremita è la stazione. Oggi è festa e ci si può svagare... Oh treno popolare gaia istituzione, di mille mille cuori sei la seduzione, nella campagna in fiore fischia già il vapore, tra un coro di canzoni regna il buon umore” (canzone di Rota-Neri, dal film *Treno popolare* regista Raffaello Matarazzo).

Importanti e famosi nell’Italia dell’epoca, i “treni popolari” riguardarono però una parte limitata della popolazione, quella che viveva nelle grandi città e lavorava nelle fabbriche o negli uffici, mentre chi abitava nelle campagne e nei centri minori dovette attendere il secondo dopoguerra per conquistare il diritto alla mobilità turistica. I “treni popolari” non furono più ripresi e la loro effettuazione rimase un importante esperimento isolato. Negli anni ’50, infatti, la società di massa si affermò accompagnata dalla diffusione dell’automobile.

La motorizzazione individuale

Il grande sviluppo della motorizzazione cominciò in Italia tra il 1949 e il 1950, grazie alla prima diffusione dei ciclomotori, nonché della Vespa (1946) e della Lambretta (1947), le nuove moto a ruote piccole dotate di scocca paravento anteriore, che non sporcavano viaggiando nelle strade ancora in buona parte a sterro, e non dovevano essere cavalcate come le “dueruote” tradizionali, poiché il motore era collocato sul retro sotto il sedile. Prodotte da due aziende con necessità di riconversione post-bellica, la Piaggio di Pontedera che produceva motori per aerei, e l’Innocenti di Milano che fabbricava tubi in acciaio e linee per confezionare proiettili, diedero luogo a un’acanita rivalità tra i rispettivi utilizzatori e sostenitori. Vespa e Lambretta divennero il simbolo della ricostruzione, e ricevettero unanimi consensi in tutta Europa. La Vespa fu pure accompagnata nel 1948 dall’Ape, il motofurgone con tre ruote e un cassone, che ebbe il merito di accelerare il commercio al minuto e che in seguito fu esportato in diversi paesi extraeuropei.

Tabella 1. Circolazione veicoli a motore dal 1946 al 1964 (secondo il pagamento della tassa di circolazione)

Anno	Autovetture	Autocarri	Autobus	Totale	Vari- %	Moto- veicoli
1946	146.649	137.260	1.706	288.615		106.095
1947	184.060	186.138	2.927	373.125	+29,28	139.326
1948	218.539	192.643	4.090	415.272	+11,30	159.449
1949	266.928	209.672	9.600	486.200	+17,08	465.576
1950	342.021	223.520	11.596	577.137	+18,70	693.120
1951	425.283	236.513	13.373	675.169	+16,99	1.029.380
1952	510.189	257.923	13.880	781.992	+15,82	1.387.617
1953	612.944	285.240	15.740	913.924	+16,87	1.811.880
1954	690.728	290.187	16.753	997.668	+9,16	2.271.136
1955	861.319	316.783	18.299	1.196.401	+19,92	2.648.077

1956	1.030.663	332.985	19.283	1.382.931	+15,59	2.741.565
1957	1.231.663	344.267	20.576	1.595.925	+15,40	3.161.871
1958	1.392.525	353.970	22.563	1.769.158	+10,85	3.361.099
1959	1.658.810	405.734	23.227	2.087.771	+18,02	3.656.166
1960	1.976.188	429.927	25.056	2.431.171	+16,45	3.916.783
1961	2.449.123	477.135	26.577	2.952.835	+21,46	4.073.473
1962	3.030.056	521.495	28.671	3.580.222	+21,25	4.248.637
1963	3.912.597	578.075	30.894	4.521.566	+26,29	4.511.964
1964	4.674.644	612.229	32.421	5.319.294	+17,64	4.639.399

Fonte: per gli autoveicoli, Anfia 1995; per i motoveicoli, Istat, *Annuario statistico italiano*, vari anni.

Negli anni successivi, i tassi di crescita della motorizzazione individuale furono sempre assai alti, tra il 9% e il 26%, tanto da dare luogo a un incremento di tipo esponenziale. In particolare, il parco autoveicoli superò il milione di unità nel 1955, i due milioni nel 1959, per toccare i 7 milioni nel 1966. Il numero di auto prodotte passò dai 118.287 esemplari del 1951 ai 693.672 del 1961.

A metà di questo periodo, nel 1957, l'Italia aveva 30,3 abitanti per autoveicolo e veniva dopo Svezia (7,5), Francia (8,5), Lussemburgo (9,1), Islanda (9,2), Regno Unito (9,3), Danimarca (11,2), Belgio (11,5), Svizzera (12,2), Norvegia (14,2), Irlanda (15,6), Germania occidentale (16,2), San Marino (16,7), Olanda (20,3), Finlandia (22,7), Austria (23). Inoltre, all'interno del Paese era assai diversa la situazione regionale, particolarmente squilibrata tra il Nord e il Mezzogiorno; e al Sud esistevano difformità significative tra le avanzate Campania e Sicilia, anch'esse comunque sotto la media nazionale, e le zone più arretrate, sulle quali spiccavano Basilicata e Calabria (Brusa 1958).

In netto ritardo nella diffusione di autoveicoli rispetto ai paesi più avanzati, l'Italia entrò in questo periodo a pieno titolo nell'era dell'automobile di massa con la produzione di utilitarie, che potevano essere acquistate anche dai ceti meno abbienti, mentre i modelli di classe superiore contribuivano ad alimentare il sogno della macchina.

Tabella 2. Circolazione di autoveicoli nei principali paesi industrializzati (migliaia)

Anni	Francia	Germania	Italia	Regno Unito	Canada	USA	Giappone
1951	2.289,7	1.347,2	675,2	3.531,2	2.829,3	51.914,0	264,2
1956	4.200,0	3.023,1	1.382,9	5.288,5	4.229,9	65.148,3	553,9
1961	6.993,3	6.613,2	2.952,8	7.703,8	5.482,7	75.960,7	1.963,6
1966	11.636,0	11.673,0	7.056,0	11.460,0	6.927,3	93.949,9	7.921,4
1971	15.020,0	16.717,4	12.300,2	14.132,5	8.823,2	112.987,0	19.857,9
1976	18.530,0	20.634,8	17.173,9	16.284,4	11.713,7	138.542,9	30.069,3
1981	22.466,0	25.449,8	20.150,7	17.515,4	13.391,6	158.286,4	39.621,0
1986	25.700,0	29.170,2	25.503,6	22.765,3	14.689,4	175.700,4	47.972,4
1991	28.830,0	40.428,2*	31.033,2	26.571,6	16.831,0	188.136,5	59.914,6

Fonte: Anfia 1995, pp. 357-361.

* Germania unita

Il vero e proprio avvio della motorizzazione individuale si deve far risalire alla Fiat 600, uscita dalle catene di montaggio nel 1955. L'utilitaria era stata ideata dall'ingegner Dante Giacosa e annunciata dal presidente della Fiat Vittorio Valletta come vettura "ultraeconomica" in sostituzione della Topolino prodotta dal 1936. Quest'ultima, nonostante la buona diffusione, con oltre 510.000 unità prodotte, non era mai riuscita ad affermarsi in qualità di automobile per tutti.

Nel 1956 furono immatricolate 126.099 Fiat 600 su una quantità complessiva di 201.771 autovetture (www.fiat.com, *timeline 1955-1959*). La produzione automobilistica divenne decisamente l'industria trainante, visto l'enorme indotto generato: per fare un esempio, nel 1961 l'occupazione nel settore si aggirava sulle 110.000 unità, mentre 1.700.000 posti di lavoro erano legati alla circolazione veicolare. Il petrolio, le autostrade, i pneumatici, le officine e i servizi di manutenzione, ma anche le attività commerciali, assicurative e creditizie si alimentavano dall'accresciuta presenza di autoveicoli.

L'importanza assunta dall'industria dell'automobile in Italia, persino in rapporto agli altri paesi, risulta dai dati dell'*import-export*: tra il 1950 e il 1960 le autovetture esportate passarono da 19.649 a 197.935 a fronte delle 18.279 autovetture importate nel 1960.

Gli interessi dell'industria produttrice di automobili cominciarono così a farsi sentire prepotentemente.

Completata la ricostruzione post-bellica, nei primi anni '50 si decise di potenziare le autostrade, per andare incontro alla cresciuta esigenza di infrastrutture al Nord, e per creare al Sud una rete moderna finalizzata ad aumentare le relazioni con il resto del Paese; ma anche per unire l'Italia agli Stati d'oltralpe, con i quali si intensificava l'unione economica che avrebbe portato nel 1957 al Mercato comune europeo. Si sviluppò di conseguenza una vera e propria "ideologia autostradale".

Il progetto per l'asse portante, l'autostrada del Sole Milano-Napoli, fu elaborato dalla Fiat, dalla Pirelli, dall'Agip e dall'Italcementi, che lo cedettero gratuitamente allo Stato, a testimonianza di quanti tornaconti ruotassero ormai attorno al trasporto su gomma.

La costruzione e l'esercizio delle nuove autostrade, dette di "seconda generazione" per distinguerle dalle arterie ultimate sotto il fascismo, vennero dati in concessione a privati ai sensi della legge 21 maggio 1955 n. 463. Lo Stato avrebbe erogato contributi fino al limite del 40% dell'importo dei lavori, su un apposito stanziamento di 100 miliardi di lire in 10 anni, mentre l'ammortamento dei costi residui sarebbe stato basato sull'emissione di obbligazioni e sull'imposizione di un pedaggio.

Un secondo intervento nel campo delle autostrade fu approvato con la legge 24 luglio 1961 n. 729, che con uno stanziamento ben superiore, di 1.000 miliardi di lire, prevedeva la creazione nel Paese di grandi arterie: autostrade, superstrade e raccordi autostradali, in totale 5.120 km. Il 40% del finanziamento doveva essere destinato al Mezzogiorno.

Nel periodo seguente l'enorme investimento statale portò a realizzare in media 208 km di autostrade all'anno, contro i 170 della Germania e i 127 della Francia. Alla fine del 1974 l'Italia aveva il doppio di autostrade rispetto alla Francia e due volte e mezzo quelle della Gran Bretagna; in termini assoluti la rete italiana risultava inferiore solo a quelle degli Stati Uniti e della Germania.

Automobile e società di massa

La crescita della mobilità avviò una vera e propria unificazione della società nazionale, uniformando la lingua, i costumi, la mentalità delle nuove generazioni. Questo effetto sociale di straordinaria portata è rimasto visibile per tutto il resto del Novecento: è cioè possibile cogliere a primo acchito le differenze tra la popolazione cresciuta anteriormente all'automobile individuale (e alla contemporanea televisione) e quella cresciuta successivamente: ancorata ai dialetti locali la prima, "italianizzata" la seconda. Lo stesso vale per la maniera di vestirsi, per le abitudini di spostamento ecc.

La diversità fra il prima e il dopo automobile risulta evidentissima persino nell'architettura dei quartieri suburbani: interi satelliti cittadini realizzati negli anni '50 e '60, quando il fenomeno della motorizzazione di massa non era stato compreso da architetti e urbanisti, hanno ancora strade strette e palazzi privi di rimesse per auto. Dagli anni '70, invece, il garage è diventato un corollario quasi indispensabile per gli appartamenti. Eppure anche i quartieri del 1970-'80, nel decennio seguente hanno mostrato i loro limiti

progettuali per la carenza di spazi dedicati alle automobili, nel frattempo diffusesi con una velocità e in una misura imprevedibili e forse inauspicabili.

La dilagante motorizzazione privata ha determinato inoltre, in maniera molto graduale e quasi impercettibile, ma con effetti travolgenti, una netta separazione tra le abitazioni disperse nelle periferie residenziali, e le strutture come supermercati, posti di lavoro, scuole, centri medici, centri culturali, intrattenimenti, i quali sono andati a situarsi in altre località e non tutti assieme. Questo processo ha avuto una sorta di autopropulsione, che ha portato alla continua riduzione dei contatti sociali nel luogo di residenza e al corrispondente incremento della domanda di trasporto. Nei paesi sono state chiuse le scuole, gli uffici postali, le stazioni e i negozi, per creare attorno alle città dei centri commerciali e artigianali anonimi e slegati dal contesto attiguo, ma circondati da grandi parcheggi, dove le persone sono costrette ad arrivare con le loro macchine.

Ne è risultata, non solo nei grandi agglomerati urbani, ma persino nelle campagne di buona parte della penisola, una vera e propria “spersonalizzazione dei rapporti umani”, che costituisce una delle caratteristiche della società moderna: dalle relazioni faccia a faccia tipiche dei paesi, nei quali tutti si conoscevano, si è passati alle relazioni anonime peculiari delle periferie, perché i giovani si spostano costantemente dalle loro dimore per lavoro o per diletto, senza “vivere” dove risiedono.

L’automobile individuale ha condizionato l’esistenza di ciascuno, anche dei pochi che non la possiedono, come gli anziani, ma soprattutto i bambini, relegati in casa o negli insufficienti parchi pubblici, in ogni caso lontani da quelle strade sterrate e a misura d’uomo dove avevano giocato i loro nonni e i loro padri, ormai divenute appannaggio esclusivo dei veicoli gommati a motore.

La motorizzazione ha dato una nuova dimensione alla vita, fornendo un trasporto libero, non subordinato agli orari imposti da altri, ma principalmente ha mutato i costumi e ha consentito di superare in maniera definitiva quella chiusura delle campagne che il treno non aveva mai potuto sconfiggere del tutto, concludendo la tradizionale diatriba fra la città il suo contado (Barker 1987).

Il rapido aumento degli autoveicoli e l’integrazione della rete stradale hanno portato infatti la più significativa modernizzazione che si sia verificata nella società degli ultimi due secoli, cioè la fine della millenaria Italia rurale, determinando “l’estensione del modello urbano all’intera nazione. E con il modello urbano, gli usi del ceto medio, egemone nei centri urbani, nelle cento città” (Cardini 1996, pp. 156-157).

Con le vetture utilitarie, già nel periodo del “miracolo economico”, finivano i tempi in cui la maggioranza della popolazione si muoveva una sola volta nella vita, per il servizio militare o per cercare un’occupazione all’estero. Molti italiani cominciavano in questo periodo a spostarsi non solo per lavoro, ma anche alla scoperta della penisola e delle località di villeggiatura. Si trattava in gran parte di traffico aggiunto, “di viaggi cioè che non si sarebbero fatti senza possedere una vettura propria, con un allargamento, insomma, delle esigenze di movimento cui si sarebbe dovuto, altrimenti, rinunciare”. Era un bisogno nuovo, che trovava nella “macchina il mezzo adatto per soddisfarlo” (Santoro 1966, p. 576).

Proprio tale periodo è risultato fondamentale in Italia per la cultura del trasporto, legata più che in altri Paesi all’automobile, perché la società di massa è venuta ad attuarsi in pieno soltanto nell’epoca automobilistica: se nell’ambito politico – come già accennato – una modernizzazione si era avuta negli anni di inizio Novecento e in misura maggiore nel primo dopoguerra con un rilevante incremento della partecipazione popolare sia nelle città che nelle campagne, a livello sociale la modernizzazione vera e propria giungeva a compimento soltanto negli anni ’50 e ’60, in ritardo rispetto agli altri Paesi europei avanzati. In questi decenni la vita degli italiani si riempiva di oggetti: radio, telefono, frigorifero, ferro da stiro, televisore, lavatrice, i quali segnavano un deciso cambiamento di *status*, contrassegnato dalla posizione sociale in ascesa, che provocava un sentito desiderio di contare e di apparire; desiderio di cui si faceva interprete l’auto più di qualsiasi altro prodotto, anche perché legata alla conquista del tempo libero, del diritto alle vacanze. Per l’italiano medio avere l’auto rappresentava un segno di distinzione, un modo per sentirsi anche lui “un signore” – ricordando le osservazioni di Karl Baedeker del 1869.

Mentre in altri Stati europei la massificazione dei consumi aveva già avuto sviluppo prima dell'avvento dell'automobile, portando a radicarsi una cultura della mobilità legata al trasporto pubblico, in Italia questo passaggio era mancato del tutto, con la sola eccezione delle tramvie e dei "treni popolari", rimasti però ristretti a pochi territori. L'identificazione con l'automobile è stata perciò molto forte nella penisola.

Rivela tale attitudine la stessa terminologia utilizzata per indicare l'auto, spesso definita "macchina", proprio perché viene ad assumere nell'immaginario il ruolo macchina per antonomasia, sostituendosi all'ormai antica "macchina a vapore", mentre tutti gli altri tipi di macchina presenti nella vita quotidiana hanno bisogno di una specificazione in quanto meno importanti: ad esempio la macchina fotografica, la macchina da scrivere, la macchina da cucire, la macchina da caffè. Il fatto che questa corrispondenza fra le parole "macchina" e "automobile" non esista nelle altre maggiori lingue europee – inglese, francese e tedesco – la dice lunga sul rapporto stretto fra gli italiani e l'auto.

Dagli anni '90 l'Italia, con 1,8 abitanti per ogni autovettura (contati anche bambini e anziani) risulta ai primi posti nel mondo per il tasso di motorizzazione, mentre i trasporti pubblici sono quasi ovunque in forte crisi e in stato di abbandono rispetto agli altri Paesi europei.

La macchina è quindi diffusissima e anche utilizzata in maniera per molti aspetti scriteriata, come mostrano in maniera eloquente gli incidenti dei fine settimana, nonché le code di accesso alle grandi città e la congestione delle strade per il mare nei giorni festivi. Eppure sembra che il "senso comune" della gente non abbia ancora compreso in pieno il problema automobile, forse perché il sistema economico e sociale è ormai quasi interamente basato sugli autoveicoli sia per il trasporto di persone sia per il trasporto di merci.

Di conseguenza sembra che nessuno voglia limitarne l'uso, nonostante gli studiosi abbiano lanciato da tempo l'allarme e già da alcuni anni si sia cominciato a parlare di "mobilità sostenibile", al fine di favorire un riequilibrio a vantaggio dei mezzi con minore impatto ecologico e sociale, imputando a ciascun vettore i costi esterni sostenuti dalla collettività per consentire la sua circolazione: ad esempio la riparazione delle strade nel caso dei camion. Del resto, a seguito di accordi internazionali e delle norme europee, la limitazione del traffico, delle emissioni inquinanti e del rumore risulta un impegno ineludibile.