

Guglielmo Lozio

1953-1962: I TRASPORTI E LA RIVOLUZIONE SOCIALE IN ITALIA

Fra il 1953 e il 1962 il sistema dei trasporti fu oggetto di mutamenti inediti nella vita quotidiana degli italiani. L'emigrazione sui treni da Sud a Nord, la lenta scomparsa dei grandi transatlantici sostituiti dagli aerei, lo sviluppo del trasporto privato, hanno rappresentato una grande rivoluzione economica, sociale e culturale.

Navi e aerei

Dopo la seconda guerra mondiale iniziò una vera e propria rivoluzione dei trasporti navali dovuta alla forte crescita del commercio mondiale sulla spinta dal nuovo clima liberistico.

Nel 1950, il Mediterraneo era ancora solcato da navi mercantili che caricavano merci di porto in porto stivandole alla meglio, e da navi in servizio misto di merci e passeggeri.

Poi entrarono in azione i primi *container*, diffusi in Italia negli anni Sessanta, che favorirono l'ampliamento dei traffici marittimi: vennero introdotte navi tecnologicamente più avanzate più veloci e con maggiori capacità di carico. Inoltre, il trasporto di container imponeva la differenziazione dei porti in base alle merci trasportate.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, dopo un incremento nel primo decennio del dopoguerra, dovuto sia all'emigrazione oltre Atlantico sia al turismo straniero, questo cominciò a venir meno a favore del trasporto aereo.

Il 25 luglio 1956 naufragò l'*Andrea Doria*, l'ammiraglia della marina commerciale italiana. Di lì a poco iniziò la crisi dei grandi transatlantici: avevano trasportato milioni di emigranti che ora trovavano lavoro in Italia e in Europa. Perciò, il flusso di passeggeri si ridusse al trasporto dei turisti su piccoli traghetti con percorsi di breve distanza. Oggi il successo crescente della navigazione croceristica ha rilanciato le grandi navi passeggeri.

Per quanto riguarda la navigazione aerea, dopo l'esperienza fascista dell'Ala Littoria e un periodo di presenza di piccole e medie compagnie private, nel 1957 nacque l'*Alitalia*, e nel 1961 fu inaugurato l'aeroporto di Fiumicino. Nel 1963 fu fondata l'*Ati* (Aereo trasporti italiani), con sede a Napoli, con il fine di incentivare i collegamenti interni e quelli del meridione con il resto del Paese.

Il trasporto dei poveri: il treno

Nella seconda metà degli anni Cinquanta, con l'emigrazione divenuta europea e nazionale, il mezzo di trasporto prevalente fu il treno.

Nel 1953 entrò in servizio l'Etr 300, il famoso *Settebello*, sulla tratta Milano-Roma, formato da sette carrozze lussuosamente arredate, privo di scompartimenti, dotato di aria condizionata, ristorante, bar, bagagliaio e servizi. La cabina di guida sopraelevata permetteva ai passeggeri della zona anteriore del convoglio di provare l'emozione della velocità che raggiungeva i 180 Km/h. Nel 1960 fu realizzato l'*Arlecchino*, simile al Settebello, ma composto da sole 4 vetture. Nel 1957 venne adottato il *Tee* (Trans europe express) ad alta velocità commerciale che collegava i principali centri dell'Europa occidentale in seguito alla creazione del Mercato Comune Europeo.

Ma al di là di questi pochi casi, il treno stava diventando un **mezzo per i più poveri**. Chi poteva usava l'automobile. Infatti, a viaggiare in treno erano solo i pendolari giornalieri e, per dare l'impressione di un maggior comfort, fu cancellata la terza classe parificandola alla seconda.

Ma oltre ai pendolari, questo mezzo di trasporto pubblico serviva soprattutto gli emigranti che si spostavano dal Sud e dal Nord-Est d'Italia verso il triangolo industriale Milano-Torino-Genova e verso altri Paesi europei. Nel complesso, nel decennio 1956-1967 l'emigrazione dal Mezzogiorno raggiunse il numero di 2 milioni di persone, divisa fra il Nord Italia e l'estero. Per far fronte a questo enorme flusso vennero introdotte le *carrozze a cuccette* per la notte, molto più economiche dei vagoni-letto.

L'emigrazione continentale utilizzava il treno con i nuovi "*direttissimi*" che collegavano l'Italia ai Paesi del Nord-Europa. Emblema di questo servizio fu *L'Italien-Holland Express* che partiva ogni giorno da Roma. Le carrozze venivano smistate per le principali diramazioni, fino a Bruxelles-Ostenda, Amsterdam, Amburgo, Copenaghen e Stoccolma.

Gli emigranti interni viaggiavano invece per una intera nottata sul *Treno del Sole* da Palermo, Siracusa e Reggio Calabria diretto a Genova-Torino, e sulla *Freccia del sud* per la tratta Bologna-Milano. Oltre a questi vi erano i "*treni del levante*" dalla Puglia. Questi convogli percorrevano **tutta la penisola con tariffe a basso costo**.

Con l'aumento della mobilità, il numero assoluto dei viaggiatori sui treni rimaneva stabile, ma diminuiva in percentuale in quanto il **trasporto privato** (automobili e motocicli) si andava sempre più affermando.

I dati relativi al trasporto merci mostrano uno scenario stabile tra la fine degli anni Cinquanta e i primi anni Sessanta. La quota di mezzi su gomma (camion e furgoni) e la quota ferroviaria si mantenevano ancora in equilibrio.

La motorizzazione di massa

Già nel 1936, L'ufficio Statistica della Fiat, prefigurando il glorioso futuro dell'automobile scriveva: "*L'automobile va verso il popolo*". "*L'automobile frutta all'erario ancor oggi 1.000 milioni all'anno. Le ferrovie costano all'erario oltre 800 milioni all'anno. L'automobile potenzia il turismo straniero: su tre forestieri due arrivano in Italia per strada; per 100 forestieri giunti per ferrovie altri 240 entrano per strada; per 100 forestieri sbarcati nei porti, altri 1800 giungono per strada*". "*L'automobile, industria esportatrice*". "*Segnacolo del lavoro italiano all'estero*".

In realtà, fino al 1964 prevalgono le motociclette, in particolare gli **scooter**, *Vespa* e *Lambretta*, moto a piccole ruote, dotate di scocca paravento anteriore, che non sporcavano il conducente quando viaggiava su strade ancora in gran parte sterrate a cui la *Piaggio*, già produttrice della *Vespa* affiancò l'*Ape*, il motofurgone molto funzionale ottimo al commercio al minuto.

Gli scooter e le motociclette davano un senso di **libertà** mai provato prima. Alla domenica, frotte di giovani si recavano in moto al mare, ai monti, fuori porta, si spostavano velocemente e provavano sensazioni nuove.

Per quanto riguarda le vendite di automobili passavano da 1 milione nel 1955 a 5 milioni nel 1964.

Il successo dell'automobile è dovuto a una **precisa scelta politica** a favore del trasporto privato scaturita in Parlamento dall'alleanza trasversale di "Amici dell'automobile" che nella prima legislatura riuniva 19 senatori e 130 deputati missini, monarchici, liberali e socialdemocratici e settori della Democrazia Cristiana. Nel 1951 il Ministro dell'Industria e Commercio Giuseppe Togni dichiarava di "essere un convinto assertore della vittoria della strada sulla rotaia". Intanto diminuiva il chilometraggio tranviario in città, e fra città e paesi dando sempre più spazio all'autobus; diversamente dagli altri Paesi europei, la costruzione di metropolitane scarseggiava: a Roma il primo tronco di metropolitana fra Termini e Laurentina fu inaugurato nel febbraio del 1955, mentre a Milano per l'inaugurazione del primo tratto Piazzale Lotto-Duomo-Sesto Marelli bisognerà attendere il 1964.

Fu sul trasporto su strada che lo Stato investì le maggiori risorse. Le strade e l'Autostrada del Sole hanno acquisito l'importanza che apparteneva alle ferrovie all'indomani dell'unità d'Italia. Il Piano Romiti del 1955 e il Piano Zaccagnini del 1961 motivarono la scelta autostradale con l'esigenza di adeguarsi al Mercato Comune Europeo e alla necessità di rilanciare il Mezzogiorno ma, soprattutto, per evitare la "strozzatura dell'industria automobilistica". Quindi, le autostrade dovevano servire non tanto ad assorbire i movimenti in atto, ma a **generare nuovo traffico.**



Pontedera nell'aprile del 1946

Vespa

Il nome fu coniato dallo stesso Enrico Piaggio che davanti alla parte centrale molto ampia per accogliere il guidatore e alla "vita" stretta, esclamò: "Sembra una vespa!". E Vespa fu

L'opera più importante fu **l'Autostrada del Sole.** Il progetto fu elaborato dalla società Sisi (Sviluppo iniziative stradali italiane Spa), costituita da Fiat, Italcementi, Pirelli e Agip, le principali imprese interessate alla diffusione dell'automobile. Invece la realizzazione fu affidata all'Anas, società dell'IRI, in modo che lo Stato mettesse le risorse e si impegnasse nei tempi di costruzione. Il 14 aprile del 1956 si firmò la convenzione per la tratta Milano-Napoli. Sarebbe passata per Bologna, Firenze e Roma con una lunghezza complessiva di 760 km. Il 19 maggio fu posta la prima

pietra e l'inaugurazione avvenne il 4 ottobre 1964, sotto la Presidenza del Consiglio di Aldo Moro. Attualmente è interamente gestita da Autostrade per l'Italia.

Percorrendo tutta la lunghezza della Penisola da Milano a Napoli, è stata descritta da Francesco Aimone Jelmoni, il professore di ingegneria che ha contribuito alla progettazione, come il "canale vertebrale" del Paese.

Dopo la sua inaugurazione, l'Autostrada si è fatta presto interprete dell'**ottimismo italiano** del dopoguerra. La "Dolce Vita" era al suo apice: l'Italia stava vivendo il Miracolo Economico, un boom che la trasformava in una potenza industriale traghettando milioni di persone nella classe media. Molti acquistavano la loro prima macchina, divenuta il simbolo di questa emancipazione. E, questa nuova via consentiva così di scoprire il Paese, caricando l'Autostrada del Sole di un significato particolare.

e-Storia

Si era entrati così a pieno titolo nell'era dell'automobile. Determinante, fu la produzione di utilitarie che potevano essere acquistate anche dai ceti meno abbienti.

Questa meraviglia della mobilità ha lentamente sostituito i ciclomotori e ha contribuito in modo significativo allo sviluppo dell'economia del Paese. Unendo il Nord con il Sud, ha facilitato la movimentazione delle merci permettendo ai camion di impiegare un giorno piuttosto che i due tradizionali per raggiungere i due estremi del Paese. Questo taglio sul costo dei trasporti e, di conseguenza, sul prezzo delle merci, ha contribuito a migliorare la qualità di vita degli italiani.

È importante il valore simbolico dell'automobile, specie per un Paese che usciva dalla miseria della guerra e che assaporava per la prima volta il benessere: si scopriva il tempo libero, la gita fuori porta, le vacanze e, soprattutto, si manifestava l'ascesa sociale.

Nel 1955 nasceva la Fiat 600 al prezzo di lancio di 652.000 lire ridotto poi a 590.000. nel 1956 furono immatricolate 126.771 Fiat 600

Anche la semantica aiuta a comprendere l'importanza dell'automobile che ora diventa "la macchina" per antonomasia. In precedenza il termine "macchina" evocava qualsiasi dispositivo meccanico.



1955. Fiat 600

Alla fine degli anni Cinquanta la Fiat aveva tre modelli di punta: la Fiat 600, la Nuova 500 e la 1100, quest'ultima prodotta nel 1953. La Nuova 500 nata nel 1957 costava 480.000 lire poi ridotte a 395.000. Il nome di Nuova 500 fu scelto per sottolineare la discendenza e la comunanza alla 500 "Topolino".

Nel 1956 nasceva la rivista *Quattroruote* che nel suo editoriale si augura di essere "utile per il milione di automobilisti in circolazione per i milioni di automobilisti in pectore...". Dopo aver esaltato tutte le forme di utilizzo dell'automobile, la rivista dice che "avere l'automobile è una grande gioia e una grande comodità anche se la vettura è piccola e modesta". E si propone di aiutare gli italiani a scegliere la macchina adatta alle loro esigenze, "per questo le nostre prove su strada saranno sincere e severe e voi – prima di comperare l'automobile – saprete veramente tutto sulla vettura che sarà vostra."

Nel 1957 l'Italia possedeva il quarto parco macchine d'Europa, anche se la densità per abitante era ancora indietro. Nel 1959, in Italia, entrò in vigore il nuovo codice della strada sulla base della convenzione internazionale di Ginevra. Il nuovo codice sostituiva quello del 1933.

Bibliografia

Antonio Cardini (a cura), *Il miracolo economico italiano*, il Mulino, 2006

Patrizia Gabrielli, *Anni di novità e di grandi cose. Il boom economico fra tradizione e cambiamento*, il Mulino, 2011

STORIA E NARRAZIONI

e-Storia

Di seguito, segnaliamo una famosa opera cinematografica che dimostra, anche se in modo negativo, il ruolo che assume l'automobile in una società che raggiunge in un breve lasso di tempo il benessere.

UN FILM

Il sorpasso

Regia di Dino Risi (1962)

A Roma, la mattina del Ferragosto 1962, Bruno Cortona, quarantenne vigoroso ed esuberante, amante della guida sportiva e delle belle donne, al volante della sua Lancia Aurelia B24 convertibile, vaga alla ricerca di un pacchetto di sigarette e di un telefono pubblico.

Lo accoglie in casa Roberto Mariani, studente di legge al quarto anno, rimasto in città per preparare gli esami. Dopo la telefonata, Bruno chiede a Roberto di fargli compagnia: i due, sulla spinta dell'esuberanza e dell'invadenza di Bruno, intraprendono un viaggio in auto lungo la via Aurelia, a velocità sostenuta, che li porterà in direzione della Toscana, a Castiglioncello, raggiungendo mete occasionali sempre più distanti.

Il giovane Roberto sarà più volte sul punto di abbandonare Bruno, ma i due continueranno l'avventura che per Roberto significherà anche un percorso di iniziazione alla vita.

Sino alla tragica conclusione: durante l'ennesimo sorpasso avventato Roberto perde la vita finendo in una scarpata. Agli agenti intervenuti Bruno confesserà, dato il tempo limitato trascorso con il ragazzo, di non conoscerne neppure il cognome.

