

La storia dell'automobile in Italia

di Silvana Bartoletto

Federico Paolini, nel suo bel volume intitolato *Un paese a quattro ruote*, ricostruisce in maniera scientifica un'originale «storia sociale» dell'automobile in Italia, con l'obiettivo di fornire un contributo alla comprensione del ruolo svolto dalla motorizzazione privata nella modernizzazione del nostro paese.

Sul tema dell'automobile esiste una vasta pubblicistica, costituita da saggi di storia d'impresa, da *pamphlet* ambientalisti, come il libro di Guido Viale, e numerosi lavori aventi prevalentemente carattere divulgativo. Se poi ci si limita a considerare l'ambito della storia sociale, per il caso italiano, come sottolinea lo stesso autore, non esistono opere di riferimento, fatta eccezione per i tre brevi saggi di Giuseppe Berta, Omar Calabrese e Giuseppe Volpato. Nessun autore aveva fino ad oggi affrontato il tema in maniera scientifica come fa Paolini, attraverso un lavoro approfondito di ricerca condotto su una molteplicità di fonti tra cui atti parlamentari, serie statistiche, riviste specializzate, periodici. Sostanzialmente sono tre gli approcci storiografici con i quali l'autore si confronta. Il primo, nell'ambito del quale si annoverano gli studi di David Thoms, Tim Claydon e Len Holden, insiste sulle connotazioni simboliche e sulla versatilità d'impiego dell'automobile per spiegare il suo successo commerciale. Il secondo considera l'autovettura una delle principali protagoniste della rivoluzione tecnologica e quindi della modernizzazione della società nel corso del Novecento. Si vedano a tal proposito gli studi di Peter Ling e Ruth Schwartz Cowan. Infine, il terzo approccio, quello forse più utilizzato nell'ambito della letteratura straniera (Jean Claude Delacroix, Howard Lawrence Preston, David James St. Clair, Gabriel Dupuy e tanti altri), analizza i mutamenti della forma urbana provocati dall'uso dell'auto.

Il volume di Paolini è strutturato in due parti. Nella prima parte, l'autore esamina le politiche della motorizzazione, in particolare quelle infrastrutturali e fiscali. Nella seconda, oltre a riprendere questi aspetti, si sofferma sui processi socio-culturali che hanno fatto dell'Italia uno dei paesi a più elevata densità automobilistica, e su importanti effetti ambientali prodotti dall'automobile, indagando in particolare sui problemi del traffico e dell'inquinamento atmosferico.

Fino ai primi anni '20 del Novecento in Italia l'automobile non ha avuto una significativa influenza sull'organizzazione del sistema dei trasporti e sulla mobilità personale. Un primo impulso alla motorizzazione privata fu dato dal regime fascista grazie alle politiche protezionistiche a favore dell'industria automobilistica e all'istituzione nel 1926 del Regio automobile club d'Italia (RACI), divenuto poi ACI, e successivamente del Pubblico registro automobilistico (PRA). Sempre durante il regime fascista furono costruite le prime tratte autostradali: fra il 1923 e il 1933 furono realizzate le autostrade Milano-Laghi, Milano-Bergamo, Napoli-Pompei, Milano-Torino, Roma-Ostia. Agli inizi degli anni Cinquanta del Novecento, tuttavia, la rete stradale era ancora molto carente e si concentrava per oltre la metà al Nord. Molto più grave era la situazione nelle regioni centrali e in particolare in quelle meridionali, generalmente segnate da un'accentuata insufficienza e precarietà della rete stradale.

Nel 1949, per la prima volta il traffico merci su strada supera quello su ferrovia. Secondo Paolini tale circostanza fu determinante affinché, a partire dal 1952, si desse avvio ad una politica infrastrutturale a favore della strada.

L'aspetto peculiare di tale politica fu, come dimostra l'autore, la scelta da parte del Parlamento e dei Governi di non concentrare gli sforzi nella ricostruzione della viabilità ordinaria, ma al contrario di dare avvio alla costruzione di un sistema di autostrade, ritenuto più adeguato all'accresciuta domanda di mobilità. Paolini pone l'accento sul ruolo svolto, nell'orientare le politiche governative a favore della costruzione di autostrade, da parte di un gruppo parlamentare denominato «Amici dell'automobile», composto da 19 senatori e 130 deputati tra democristiani, missini, monarchici e liberali. Gli «Amici dell'automobile» pubblicavano mensilmente una rivista, «Politica della motorizzazione», che fu accolta con favore da parte della Fiat, della Lancia, dell'Alfa Romeo, della Piaggio e dell'Agip. Come efficacemente scrive l'autore, «in sostanza si andavano

saldando, in uno dei più influenti gruppi di pressione del secondo dopoguerra, gli interessi di gruppi monopolistici interessati alla costruzione e alla gestione delle autostrade».

Agli inizi degli anni Cinquanta, l'Italia non poteva considerarsi un paese motorizzato, poiché la densità automobilistica era ancora molto bassa. Nel 1950 in Italia circolava un autoveicolo ogni 81,9 abitanti, contro i 48,7 della Germania occidentale, i 17 della Francia, i 15,2 della Gran Bretagna e i 3,1 degli Stati Uniti.

In quegli anni, in Italia, le due ruote rappresentavano ancora il mezzo di trasporto privato più diffuso. L'Italia entrò nella graduatoria dei paesi più motorizzati solo a partire dal 1964, anno in cui per la prima volta il numero delle automobili circolanti superò quello dei motocicli. Fino al 1974 l'espansione della motorizzazione privata assunse un ritmo travolgente: si passò infatti da 577.137 autoveicoli circolanti nel 1950 a ben 15.449.538 nel 1974. L'Italia era ormai divenuta, a livello mondiale, uno dei paesi con il più alto indice di motorizzazione, preceduta solamente da Stati Uniti, Canada, Australia, Svezia e Francia. Negli anni successivi, il numero di automobili in circolazione è cresciuto ininterrottamente. Nel 2003 in Italia circolavano ormai oltre trentaquattro milioni di automobili.

Le scelte di natura politica, per quanto importanti, non sono sufficienti, secondo Paolini, a spiegare l'eccezionale corsa all'acquisto dell'automobile. Anche la considerazione dell'incremento dei redditi verificatosi tra il 1950 e il 1974 non basta, essendo il fenomeno caratterizzato da ritmi sostenuti di crescita nelle regioni più povere. L'eccezionale crescita della motorizzazione ha interessato nello stesso modo tutto il territorio nazionale, nonostante il profondo divario economico tra nord e sud. Addirittura, tra il 1952 e il 1974 nell'Italia meridionale il tasso di incremento dei veicoli circolanti è stato generalmente superiore a quello delle regioni settentrionali e centrali. Nel 1952, il 61,04 per cento degli autoveicoli circolanti era dislocato nelle regioni settentrionali, il 20,60 per cento in quelle centrali ed il restante 18,36 per cento in quelle meridionali e insulari. Nel 1974, al termine della fase di intensissima crescita della motorizzazione privata, non vi era più il divario tra le regioni meridionali e centro-settentrionali. Le famiglie italiane, pur con problemi economici, decidevano comunque di acquistare un'automobile. Per comprendere il fenomeno è necessario, secondo l'autore, fare riferimento anche ad altre motivazioni, come quelle di natura utilitaristica, di tipo culturale e di gratifica-

zione personale. L'auto permetteva di raggiungere molto più rapidamente il posto di lavoro, senza dover più viaggiare negli scomodi mezzi pubblici, sottostando peraltro ai loro rigidi orari. È molto interessante l'esempio che Federico Paolini fa dei risultati di un'inchiesta realizzata da «Quattroruote» nel 1962. Oggetto della ricerca era il viaggio che tre operai dovevano effettuare per arrivare agli stabilimenti della Voxson. L'obiettivo era di dimostrare i vantaggi che avrebbe arrecato il possesso di un'automobile, tra cui la possibilità di rientrare prima a casa la sera e di trascorrere più tempo insieme alla famiglia. L'automobile veniva considerata indispensabile non solo per inserirsi all'interno di quel tipo di organizzazione economica che aveva assunto la società italiana, ma anche per il tempo libero. Le gite nei week-end, soprattutto dopo la riduzione della settimana lavorativa, così come le vacanze in automobile, erano diventate una delle irrinunciabili abitudini degli italiani. Ma soprattutto l'automobile rappresentava un simbolo, un mito, un elemento di prestigio. Buona parte del successo dell'automobile è sicuramente da attribuire al fatto che questa era divenuta, nell'immaginario collettivo, il simbolo del benessere e della libertà.

Fino ad oggi, sono pochi gli studi che analizzano, in una prospettiva storica, l'impatto ambientale dell'automobile. Tra questi, molto importante è il libro di Ralph Nader, che affronta il tema delle conseguenze ambientali dell'automobile, ma con riferimento agli Stati Uniti. Anche alcuni studi di Martin Melosi e Joel Tarr affrontano il problema, anche se non sono specificamente dedicati al tema dell'automobile. Per l'Italia, le uniche ricerche di questo tipo sono pubblicate da medici, ingegneri, biologi e trattano prevalentemente dei problemi dell'inquinamento atmosferico e del rumore, peraltro in maniera tecnica o descrittiva. Per questa ragione il volume di Paolini assume un particolare rilievo per gli storici dell'ambiente, analizzando in una prospettiva storica importanti conseguenze ambientali dell'automobile, come le modificazioni del paesaggio, l'inquinamento atmosferico, il traffico, gli ingorghi stradali.

Come sottolinea l'autore, le autostrade e le infrastrutture varie in genere hanno fortemente modificato il paesaggio. Lo stesso spazio urbano è stato ridisegnato in funzione dell'automobile. Già dalla fine degli anni Cinquanta, in tutte le più importanti città italiane, così come in molti centri minori, la circolazione stradale era pressoché paralizzata. Ciò fu in buona parte determinato anche dalle politiche urbanistiche di quegli anni. Mentre negli altri paesi europei si approfittò delle distru-

zioni belliche per ricostruire le città utilizzando le soluzioni urbanistiche più innovative, al contrario nel nostro paese la ricostruzione non seguì alcun criterio innovatore. Specialmente nel corso degli anni '60, ci fu un acceso dibattito sul problema. Federico Paolini lo ricostruisce in maniera compiuta, sia attraverso l'analisi degli atti parlamentari, sia mediante l'attento esame degli articoli apparsi nei giornali e nelle riviste specializzate.

Esemplificativo è un articolo apparso nel 1968 nella «Domenica del Corriere», intitolato *L'Italia con l'auto alla gola*, nel quale si denunciava la grave situazione del traffico e l'incapacità delle amministrazioni cittadine di elaborare un piano generale. L'auto stessa veniva ritenuta inadatta alla città in quanto troppo veloce ed ingombrante e per questo si proponeva l'adozione di speciali vetture urbane in grado di occupare soltanto un metro quadrato di spazio.

Tra la fine degli anni Sessanta ed i primi anni Settanta l'insostenibilità della situazione e la crescente attenzione dei mezzi di informazione per le problematiche urbanistiche e del traffico urbano spinsero il Parlamento a promuovere due indagini molto importanti, una sull'industria automobilistica (1969) ed un'altra sui trasporti pubblici e privati nelle aree metropolitane e nel Mezzogiorno (1970).

La situazione era resa grave non solo dalla mancanza di una politica dei trasporti (era divenuto necessario rilanciare il mezzo pubblico), ma anche da un disordinato sviluppo edilizio.

A quel punto la stessa industria automobilistica e le organizzazioni sindacali sostenevano la necessità di un maggiore coordinamento tra le politiche infrastrutturali e quelle urbanistiche, affinché le città fossero in grado di accogliere il numero crescente di automobili circolanti. La paralisi del traffico, infatti, non solo avrebbe impedito il raggiungimento dell'obiettivo indicato alla commissione dallo stesso Gianni Agnelli dei diciotto milioni di vetture circolanti entro il 1978, ma avrebbe anche messo a rischio oltre 2.300.000 posti di lavoro.

Alla paralisi del traffico si accompagnò un forte incremento delle emissioni inquinanti che, fra il 1966 e il 1971, aumentarono complessivamente del 46,3 per cento. Le dieci province dove si riscontrarono i valori più alti di anidride solforosa erano, nell'ordine, Trieste, Milano, Varese, Napoli, Genova, Como, Roma, Padova, Bergamo e Venezia.

Tuttavia, il problema non venne preso seriamente in considerazione. Non solo i provvedimenti legislativi fino ad allora emanati erano del tutto inadeguati, ma vi era in Italia, come evi-

denzia l'autore, una forte resistenza ad una seria e diffusa trattazione dell'argomento a causa dell'immenso potere esercitato dall'industria automobilistica a livello politico ed economico.

In conclusione, sono davvero tanti i meriti del lavoro di ricerca svolto da Paolini. Prima di tutto perché, con riferimento al caso italiano, è la prima volta che nella storia sociale ed ambientale viene affrontato in maniera scientifica il tema dell'automobile. Un altro importante merito di Paolini è rappresentato dalla molteplicità delle questioni affrontate nel suo volume grazie ad un lavoro approfondito di ricerca, e da questo punto di vista il suo studio emerge anche rispetto a molti autorevoli lavori stranieri, dove l'analisi risulta essere molto più limitata. Sicuramente il lavoro di Paolini inaugura un nuovo filone di studi ed è fondamentale per poter avviare una riflessione storiografica sul ruolo svolto dalla motorizzazione privata nel processo di modernizzazione del nostro paese e sulle problematiche ambientali ad esso connesse.

Infine, lo stile accattivante e la chiarezza espositiva fanno del libro di Paolini una bella lettura per chiunque voglia conoscere ed approfondire uno dei capitoli più interessanti della storia del nostro paese.

Riferimenti bibliografici

F. Paolini, *Un paese a quattro ruote. Automobili e società in Italia*, Marsilio, Venezia 2005, pp. 302.