

PROGRESSI DELLA MOTORIZZAZIONE E SOCIETA' ITALIANA

Relazione di Lorenzo Boscarelli

La motorizzazione ha cambiato il modo di vita dei popoli che vi hanno avuto accesso: ha cambiato la relazione con lo spazio terrestre, quella tra le persone (oggi vivere in luoghi lontani non vuol più dire non potersi mai incontrare), ha cambiato le città, ma anche le campagne e ha inciso su numerosissimi altri aspetti della nostra vita. L'analisi di ciò che la motorizzazione ha significato per l'Italia potrebbe essere condotta da numerosi punti di vista. Ne affronterò solo alcuni: quanto rapidamente o non rapidamente l'automobile si è diffusa nel nostro paese; perché il ritmo di diffusione è stato quello che è stato; quale ruolo Fiat ha avuto sulla motorizzazione italiana. Ricorderò poi alcune conseguenze della motorizzazione, come gli incidenti automobilistici. Accennerò infine ai rapporti tra l'automobile e l'arte, e alla sua influenza sul linguaggio.

Anzitutto vediamo (Tav. 1) quante automobili circolassero negli anni dal 1912 al 1992 in Italia, Francia, Germania, Giappone, Gran Bretagna, Spagna e Stati Uniti. Salvo per l'Italia, i dati sono disponibili solo dal 1932, per la Spagna ancora dopo; quelli inerenti agli Stati Uniti per il '12 e il '22 derivano da alcune mie elaborazioni.

Tav. 1: Parco circolante nei diversi paesi (migliaia di automobili)

Anni	Italia	Francia	Germania	Giappone	Gran Bretagna	Spagna	USA
1912	15,0	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	~ 700
1922	41,0	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	~ 8.200
1932	188,3	1.298,1	486,0	42,1	1.149,2	n.d.	20.832,4
1937	271,2	1.720,5	1.108,4	60,1	1.834,2	n.d.	25.390,8
1950	342,0	1.381,8 (*)	620,0	42,6	2.307,4	n.d.	40.333,6
1956	1.030,7	3.060,0	2.320,5	181,1	3.980,5	n.d.	54.210,9
1969	9.173,7	11.860,0	13.168,6	6.933,8	11.504,3	2.784,7 (**)	86.872,4
1982	19.616,1	20.300,0	24.035,9	25.539,1	18.034,7	8.354,0	123.701,7
1992	29.429,6	24.020,0	38.886,0	38.963,8	23.641,7	13.102,3	144.213,4

(*) 1951

(**) 1971

Nel 1912 in Italia c'erano 15.000 automobili, negli Stati Uniti circa 700.000. Vent'anni dopo, nel '32, in Italia troviamo 188.000 automobili, in Francia 1.300.000 (quasi sette volte tanto), in Germania poco più del doppio che in Italia, 486.000 - probabilmente per il fatto che la Germania ebbe il tracollo degli anni Venti - in Giappone 42.000, cioè neanche un quarto dell'Italia (il Giappone praticamente non aveva automobili), la Gran Bretagna ne aveva quasi quanto la Francia - 1.149.000 - e gli Stati Uniti 20.800.000.

L'Italia nel 1950 aveva ancora un numero di automobili molto ridotto - 342.000 (nel '50 il nostro parco superò le 300.000 automobili) - la Francia ne aveva poco di più che nel '32 e meno che nel '37, per il pesante effetto della seconda guerra mondiale, che fu pesantissimo sulla Germania (da 1.100.000 automobili nel '37 a 620.000 nel '50, anche perché i confini della Germania si erano ridotti, quindi c'era una popolazione inferiore).

Proseguendo nel tempo, si vede che nel '69 il parco automobilistico giapponese era solo circa il 70% di quello italiano - noi avevamo 9.200.000 automobili, i giapponesi ne avevano 6.900.000 - e i tedeschi ormai avevano superato gli altri paesi europei. Nel '92 noi abbiamo per la prima volta superato la Francia, i giapponesi hanno raggiunto i tedeschi e gli americani avevano 144 milioni di automobili. Negli anni Novanta le grandi disparità tra i diversi paesi in termini di numero di automobili per abitante si annullarono: l'Italia ha sviluppato la propria motorizzazione con grande ritardo, ma poi ha raggiunto e superato altri paesi.

Ora confrontiamo cosa è accaduto negli Stati Uniti e in Italia (si veda la Tav. 2, con il numero di automobili per abitante, il dato che meglio esprime la diffusione dell'automobile). Nel 1912 noi avevamo un'automobile ogni 2.416 abitanti, gli Stati Uniti una ogni 135: c'era una forte disparità, ma non un abisso. I dati del '22 colpiscono, perché gli Stati Uniti avevano un'automobile ogni 13,3 abitanti; in dieci anni hanno decuplicato il numero di automobili per abitante, mentre noi l'abbiamo solo moltiplicato per 2,5: avevamo un'automobile ogni 947 abitanti.

Tav. 2: Numero di automobili per abitante, in USA e Italia

Anni		1912	1922	1932	1937	1950	1956	1969	1982	1992	2000
Numero di abitanti per automobile	USA	135	13,3	6,00	5,10	3,75	3,10	2,31	1,87	1,77	n.d.
	Italia	2.416	947	224	162	138	47,6	5,83	2,88	1,94	1,75

Perché tra il '12 e il '22 gli Stati Uniti si sono enormemente distaccati dall'Italia? A mio parere per tre ragioni. La prima: gli Stati Uniti allora erano molto più ricchi dell'Italia; la seconda: c'era la Ford T, prodotta sulla linea di montaggio, che fabbricava milioni di automobili (vennero costruiti in totale oltre 15.000.000 di Ford T, spesso oltre un milione all'anno); infine, gli Stati Uniti hanno subito molto meno di noi gli effetti economici della prima guerra mondiale.

Avanzando nel tempo si nota che nel '32 noi avevamo un'automobile ogni 224 abitanti e gli USA una ogni 6. Se però ci avviciniamo molto a oggi, si nota che ad esempio nel '92 noi avevamo un'automobile ogni 1,94 abitanti e loro una ogni 1,77. Non ho i dati USA del 2000, ma noi nel 2000 avevamo un'automobile ogni 1,75 abitanti. Possiamo stimare che nel 2000 loro fossero a 1,70-1,72; il divario è stato completamente colmato.

Altro dato interessante è che noi abbiamo raggiunto la soglia dei 10 abitanti per automobile nel '65 e gli USA nel '24: la stessa diffusione dell'automobile con 41 anni di ritardo! Perché? Come spiegare questo ritardo?

E' ben noto che l'Italia è stata a lungo molto più povera degli Stati Uniti, ma quali variabili economiche possono consentirci di correlare la diffusione dell'automobile alla ricchezza del Paese? Ho pensato che le variabili potessero essere il reddito pro capite e il prezzo dell'automobile più venduta nel paese in un certo anno. Il risultato di questa analisi è riportato in Tav. 3.

Tav. 3: Quanti anni di reddito pro-capite occorre per acquistare l'automobile più venduta

Italia

Anni	1912	1922	1932	1937	1950	1956	1965
Auto più venduta	Fiat Zero	Fiat 501	Fiat 508	Fiat 500	Fiat 500 C	Fiat 600	Fiat Nuova 500
Anni di reddito occorrenti per acquistarla	13	7,8	3,1	2,3	2,7	1,6	0,6

USA

Anni	1912	1924
Auto più venduta	Ford T	Ford T
Anni di reddito occorrenti per acquistarla	1,4	0,35

Nel 1912 per acquistare la Fiat Zero occorre al cittadino italiano 13 anni di reddito pro capite, ma ... occorre capire cosa significa "reddito pro capite". Nel '12 il reddito pro capite degli italiani fu di circa 620 lire a testa. Il dato si trova in un volume della Collana storica della Banca d'Italia pubblicato nel 2003 che riporta il calcolo del PIL, il prodotto interno lordo nel 1891, 1911 e 1938; a partire da questi anni si possono interpolare i valori per quelli intermedi. Per inciso, occorre notare che oggi tutti parliamo di PIL, ma fino a non molto tempo fa i dati di contabilità nazionale erano calcolati in un modo diverso da oggi, quindi i valori precedenti al 1960-1970 sono incerti, a meno che non vengano ricostruiti con indagini ad hoc.

Le 620 lire di reddito pro capite nel 1912 si confrontano con i 22-23 mila euro di reddito pro capite attuale. Se moltiplichiamo questo valore per 13 otteniamo circa 300 mila euro, quindi in rapporto alla nostra attuale ricchezza media la Fiat Zero costerebbe 300 mila euro, cioè quasi 600 milioni di Lire. Se gli italiani oggi fossero poveri come nel 1912, per acquistare l'automobile più diffusa in Italia dovrebbero spendere l'equivalente di 600 milioni di lire!

Per spiegare meglio la lentezza di diffusione dell'automobile in Italia, bisogna notare che il reddito pro capite non rappresenta correttamente il reddito reale percepito.

Da bambino in campagna vivevo in una fattoria della pianura piacentina dove abitava un contadino, Paolino Mazzetta, nato nel 1896, che mi raccontava come, negli anni immediatamente precedenti la prima guerra mondiale, avendo lavorato da San Giuseppe a San Martino, cioè dal 19 marzo all'11 novembre, avesse percepito 50 lire. Quindi, nel 1912 il reddito medio pro capite degli italiani fu di 620 lire, ma un giovane di 16-18 anni lavorando in campagna per otto mesi guadagnava 50 lire: con questo reddito non era neanche immaginabile comprare la Fiat Zero, che costava 8 mila lire.

Nel '22 la Fiat 501 richiedeva 7,8 anni di reddito, nel '32 la Balilla ne richiedeva 3,1, nel '37 la Topolino ne richiedeva 2,3. Nel '37 il reddito pro capite degli italiani fu di 3.847 lire, ma Paolino Mazzetta guadagnava 1600 lire all'anno e, con moglie e quattro figli, ancora non poteva neppure vagheggiare di spendere 8.900 lire per comperare la Topolino.

Nel '50 l'acquisto della Topolino richiedeva 2,7 anni di reddito pro capite: come mai 2,7, mentre nel 1937 erano solo 2,3? Con attrezzature ormai ammortizzate, il costo del lavoro aumentato, ma non drammaticamente - gli operai guadagnavano ancora assai poco - è probabile che la Fiat tenesse alti i prezzi (la Topolino C nel '50 costava 650.000 lire), usufruendo della propria condizione di monopolista di fatto. Il peggioramento del rapporto reddito/prezzo si spiegherebbe quindi con le condizioni di mercato, più che con motivi legati alla struttura dei costi.

Le cose sono molto migliorate con la Fiat 600, che quando è uscita, nel 1955, costava 590 mila lire, il 10% meno della Topolino: il rapporto prezzo/reddito pro capite era pari a 1,6. Finalmente nel '65 per comprare la Nuova 500 bastavano 0,6 anni di reddito pro capite. Aggiungo che nel '65 le vendite della Nuova 500 furono di poco superiori a quelle della Fiat 850. Con la 850 il rapporto costo dell'automobile più venduta/reddito pro capite sarebbe stato pari a 0,9, perché la 850 costava 750.000 lire e la Nuova 500 costava 475.000 lire.

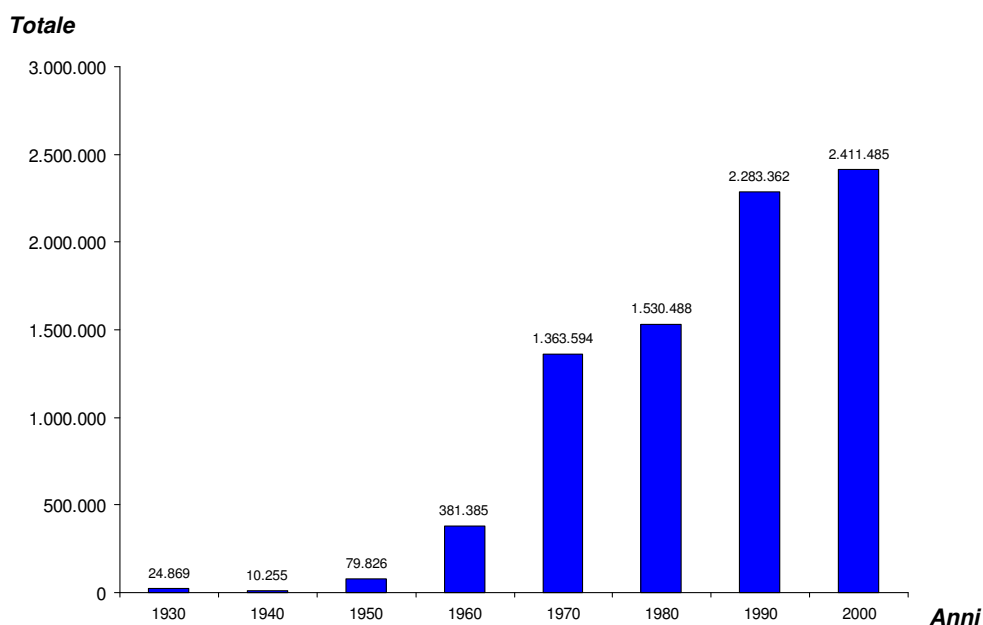
Vediamo quindi che in Italia si è raggiunta la soglia di 10 automobili per abitante quando il prezzo dell'automobile più venduta è disceso nettamente al di sotto di un anno di reddito pro capite.

I dati per gli Stati Uniti non sorprendentemente sono simili. Prima di illustrarli aggiungo che non ho reperito dati certi del PIL degli Stati Uniti anteriori alla fine degli anni Venti, quindi le cifre esperte qui di seguito devono considerarsi delle stime. Nel 1912 la Ford T costava 569 dollari; ritengo che in quell'anno ciò equivalesse a circa tre volte il reddito pro capite dei cittadini statunitensi, ma sono certo che nel '24, quando gli Stati Uniti scesero sotto le dieci automobili per abitante, per comprare la Ford T, che allora costava 260 dollari, occorresse assai meno di un anno di reddito pro capite. Si vede quindi che sia in Italia sia negli Stati Uniti il livello di 10 automobili per abitante si raggiunse quando l'acquisto della vettura più venduta richiese meno di un anno di reddito pro capite.

Non ho potuto fare lo stesso confronto per altri paesi perché non dispongo di dati di PIL, ma è molto probabile che più o meno si ritrovi la stessa situazione, cioè che la diffusione dell'automobile segua il rapporto reddito-prezzo, perché è un fatto economico.

Ora consideriamo l'entità delle immatricolazioni annue di automobili in Italia dal 1930 al 2000. La Tav. 4 ne illustra l'impennata: nel giro di cinquant'anni si è moltiplicato per trenta volte il numero di automobili immatricolate ogni anno.

Tav. 4: Immatricolazioni in Italia: 1930 - 2000

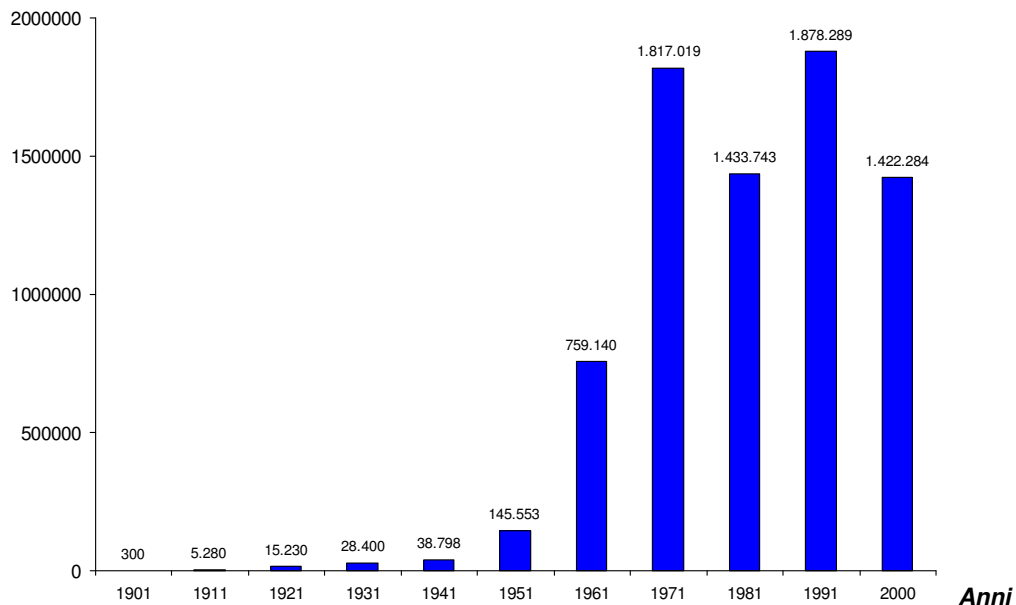


Le immatricolazioni annue hanno subito anche forti oscillazioni; ad esempio, nell'ultimo decennio in alcuni anni le auto immatricolate hanno sfiorato 2,4 milioni, in altri, in periodi di crisi economica, sono state meno di 1,7 milioni.

Ora – si veda la Tav. 5 – analizziamo i dati di produzione annua in Italia, dal 1901 al 2000. Nel 1901 si stima che in Italia siano state costruite 300 automobili. Nel '21, ancora solo 15.200 (ricordiamo che negli Stati Uniti in quegli anni si producevano milioni di automobili).

Tav. 5: Produzione italiana: 1901 - 2000

**Totale
Autovetture**

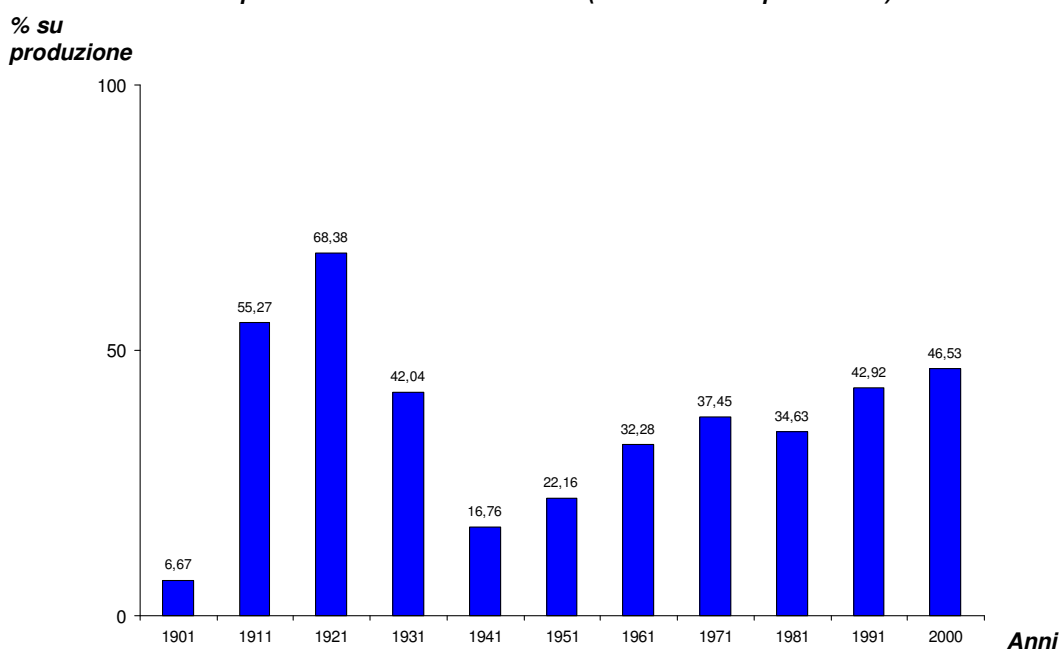


Il calo che si è verificato dal 1971 al 1981 riflette l'internazionalizzazione della produzione Fiat; in quel decennio la Fiat ha cominciato a produrre all'estero quantità significative, quindi la produzione in Italia è diminuita. Questi dati infatti esprimono la produzione non delle aziende italiane, ma quella realizzata sul suolo italiano. La produzione in Italia è salita nel '91 ed è ridiscesa molto nel 2000, in parte per la crisi della Fiat, in parte ancora per le produzioni Fiat realizzate in Polonia, in Brasile, ecc. Quindi, un andamento molto oscillante.

Cerchiamo ora di farci un'idea sulla competitività internazionale della produzione italiana, analizzando le nostre esportazioni di automobili espresse come incidenza sulla produzione (Tav. 6). Questa incidenza fu molto bassa nel 1901 - su 300 automobili se ne esportarono solo 20 - ma divenne molto

elevata sia nel 1911 sia nel '21: addirittura il 55% e il 68% del totale prodotto! Questa percentuale è molto scesa nel ventennio fascista: nel '31 era il 42%, nel '41 (un anno particolare) il 17%, ma anche negli anni precedenti era molto bassa, poi è gradualmente risalita e negli ultimi anni si situa tra il 40 e il 45%.

Tav. 6: Esportazioni italiane di automobili (incidenza sulla produzione)



Possiamo concludere affermando che la produzione italiana ha nell'insieme sempre mostrato una discreta competitività. Il quadro sarebbe tuttavia assai meno positivo se considerassimo le quote di mercato delle marche nei principali paesi (Germania, Francia, Gran Bretagna ... per non parlare degli USA, dove da lungo tempo esportiamo quasi solo automobili sportive).

Fino a questo momento abbiamo descritto la crescita della motorizzazione in Italia, facendo per così dire la fotografia dell'accaduto, in termini quantitativi. Ora diamo uno sguardo all'azienda che ne è stata l'indiscusso prim'attore, la Fiat.

Il parametro che meglio esprime l'importanza di un'azienda in un settore industriale è la sua quota sulla produzione realizzata da tutte le aziende presenti in esso. La Tav. 7 illustra l'incidenza della produzione Fiat su quella totale italiana dal 1912 al 2002. Si nota che nel '12 la Fiat era già dominante, con una quota del 50,9%; questa percentuale in seguito continuò ad aumentare e nel '56 divenne il 93,7%. Perché fu così alta nel '56? Perché in quell'anno la produzione della Fiat 600 – lanciata nel '55 – era pienamente

avviata, mentre l'Alfa Romeo Giulietta non si era ancora affermata e la Lancia era in crisi. In seguito, l'incidenza della produzione Fiat diminuì, come mostrano i dati relativi al '69 e all'82, perché che tra la metà degli anni Cinquanta e la fine degli anni Sessanta l'Alfa Romeo crebbe notevolmente e in seguito si ebbe l'effetto Alfasud che, pur non avendo il successo atteso, ebbe una discreta diffusione. Negli anni seguenti però l'incidenza di Fiat sulla produzione, scesa all' 82,8% nell'82, crebbe di continuo, raggiungendo praticamente il 100% perché la Fiat acquisì quasi tutti i marchi italiani.

In particolare, nel 1982 appartenevano al Gruppo Fiat i marchi Fiat, Autobianchi, Lancia e Ferrari, nel '92 vi era anche l'Alfa Romeo e nel 2002 pure la Maserati. Nel 2002 l'incidenza di Fiat sulla produzione italiana fu del 99,7%; il monopolio di fatto, databile almeno dagli anni Trenta, giunse a pieno compimento. Fiat è diventata monopolista in termini produttivi, ma ... cosa è accaduto alla quota di mercato del Gruppo in Italia?

La Tav. 8 pone a confronto gli andamenti dell'incidenza del Gruppo Fiat sulla produzione italiana e la sua quota di mercato in Italia dal 1956 al 2002. Nel '56 Fiat aveva il 90,9 della quota di mercato in Italia, con il solo marchio Fiat. Nel '69 con Fiat e Autobianchi aveva il 66,8%, nell'82 con anche Lancia e Ferrari, il 52,9%, nel '92 con anche Alfa Romeo, il 44,5%, mentre nel 2002 con anche Macerati, solo 30,3%: esattamente un terzo di quello che aveva nel '56. Il marchio Fiat ebbe nel 2002 una quota del 22,4%, meno di un quarto di quella del 1956.

Queste cifre illustrano l'abisso in cui è scesa la Fiat e il suo errore strategico; Fiat ha sempre usato la sua posizione di forza nei confronti del governo italiano per evitare di avere concorrenti seri in patria. Ciò le ha consentito di sopravvivere fino ad oggi pur essendo poco competitiva (come è dimostrato dalle sue quote modeste nei maggiori mercati esteri), ma ne ha mantenuto la fragilità, perché non è mai stata costretta a compiere quegli sforzi di innovazione che hanno irrobustito i suoi maggiori concorrenti europei.

Ora diamo uno sguardo ad alcuni effetti della motorizzazione, cominciando con la sicurezza stradale. Ho potuto reperire i dati di morti annui nel periodo 1958-97 (Tav. 9); in quei quarant'anni il numero assoluto di morti è sceso, da poco più di 7.000 a poco più di 6.000 all'anno, ma ci sono state punte di oltre 10.000 morti all'anno dal '70 al '73 (nel '72 si sono superati gli 11.000 morti).

Se esprimiamo i dati in numero di morti per milione di veicoli circolanti si notano forti miglioramenti. Nel '58 avevamo più di 4.000 morti per milione di veicoli (ma nel '50 era ancora peggio, quasi 5.700 morti per milione!). Siamo scesi a 2.700 morti per milione di veicoli nel '62, poi a qualcosa meno di 1.300 nel '66.

Negli anni più recenti la curva si approssima a un asintoto posto un po' al di sotto di 200 morti per milione di veicoli circolanti, soglia che è stata varcata nel '97, quando si è scesi a 199,5.

Possiamo chiederci cosa abbia causato questo drastico miglioramento (misurato in termini relativi, beninteso). Peraltro, il numero di morti e di feriti, in relazione alle distanze percorse, in Italia è molto più elevato che negli altri paesi europei; tra i motivi principali di questo stato di cose ritengo che vi sia il fatto che altrove la repressione delle infrazioni, quindi il rispetto delle norme di circolazione, è molto più efficace; in particolare, l'utilizzo delle cinture di sicurezza è assai più diffuso.

Come mai, comunque, c'è stato questo proporzionale calo del numero di vittime in incidenti stradali? In merito, ognuno di noi può avere le proprie opinioni; io trovo tre cause. La prima, forse di importanza secondaria, ma non trascurabile: un tempo le persone guidavano poco, quindi guidavano peggio, perché l'automobile non era un oggetto di uso quotidiano. Una volta l'ingegner Bianchi Anderloni mi disse: "Negli anni '30 la gente usava l'automobile per andare a fare qualche giro in campagna; il conte Trossi andava a Parigi, ma gli altri non ci pensavano neanche". Quindi, c'era meno perizia nella guida.

Secondo fattore importantissimo: la sicurezza attiva e passiva delle automobili, che negli ultimi decenni è migliorata a dismisura. Se si pensa com'erano costruite le Fiat 500 o 600 ci si rende conto della loro pericolosità: avevano il serbatoio del carburante sopra la batteria e tra il frontale e l'abitacolo non c'era praticamente nulla. In più, il canotto dello sterzo era una lancia puntata allo sterno del guidatore e la tenuta di strada era precaria. In una classe di pregio e prestazioni molto superiore, la Lancia Aurelia B20, la migliore Granturismo italiana degli anni Cinquanta, era nota per avere una frenata molto carente. Pure la Fiat 1100 era nota per l'inadeguatezza dei suoi freni.

Il terzo fattore determinante: le strade. Cito dalla rivista Auto Italiana dell'epoca qual era la situazione delle strade in Italia nel 1950.

Dei 21.673 chilometri di strade statali, 15.736 erano a "pavimentazione protetta", cioè asfaltate o ricoperte con lastre di cemento: solo tre quarti delle strade statali erano prive di polvere (cioè non erano bianche)!

Molto peggiore la situazione delle strade provinciali. Dei 41.895 chilometri in esercizio, solo 11.027 erano depolverizzati (quindi, tre quarti delle provinciali nel '50 erano bianche, cioè strette, piene di buche e di curve e oggettivamente pericolose).

Ora abbandoniamo le statistiche per dare un rapido sguardo a come l'automobile abbia influito sull'arte italiana e sul nostro linguaggio.

Di tutte le correnti artistiche sorte nel Novecento il Futurismo ha più di ogni altra identificato nell'automobile un nuovo elemento della realtà da cui trarre ispirazione. Il Manifesto del Futurismo fu pubblicato da Filippo Tommaso Marinetti il 20 febbraio del 1909 sul quotidiano parigino Le Figaro. Il paragrafo 4 del Manifesto cita esplicitamente l'automobile, nei termini seguenti: "Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova, la bellezza della velocità. Un'automobile da corsa con il suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo, un

automobile ruggente che sembra correre sulla mitraglia è più bello della Vittoria di Samotracia". Per inciso, la statua della Vittoria di Samotracia, risalente al III secolo a.C., è uno dei massimi esempi dell'arte ellenistica e domina uno degli scaloni di accesso al Museo del Louvre, a Parigi.

E' da notare che allora il termine "automobile" era maschile; divenne femminile per iniziativa di Gabriele D'Annunzio, che ravvisava nell'automobile tratti tipici della femminilità.

Filippo Tommaso Marinetti nel '16 pubblicò un documento intitolato *La nuova religione-morale della velocità*. E' un testo abbastanza lungo che contiene alcune definizioni del termine velocità: "Velocità = sparpagliamento + condensazione dell'io. Tutto lo spazio percorso da un corpo si condensa in uno stesso corpo". Poi definisce la velocità terrestre e la velocità aerea: "Velocità terrestre: amore della terra-donna sparpagliamento sul mondo (lussuria orizzontale) = automobilismo accarezzante amorosamente le strade curve bianche e femminee. Velocità aerea: odio della terra (misticismo perpendicolare) ascensione spirale dell'io verso il Nulla-Dio = aviazione, agilità purgativa dell'olio di ricino".

A tanti anni di distanza questi testi ci inducono forse a sorridere, ma sta di fatto che molti artisti futuristi trovarono nell'automobile e nella motocicletta motivo di ispirazione.

Il maggiore esponente dell'architettura futurista, Antonio Sant'Elia, è l'autore del disegno intitolato "La città nuova", del 1914 (Tav. 10). Sant'Elia morì nel '15 durante la prima guerra mondiale, giovanissimo. "La città nuova" è interessante perché Sant'Elia prevede vie di percorrenza separate per le automobili e per i pedoni, ai quali sono riservate delle passerelle aeree. La visione di Sant'Elia dimostra che già nel 14 in Italia c'era un architetto che concepiva la città del futuro come dedicata alle automobili, che non sarebbero state ostacolate dai pedoni, che avrebbero avuto delle vie di percorrenza dedicate. Una visione anticipatrice di realizzazioni successive.

Prima di Sant'Elia altri architetti avevano pensato città con vie di percorrenza separate per i veicoli e i pedoni, ma Sant'Elia espresse questa visione ispirandosi all'automobile.

Ora commentiamo alcune opere pittoriche di futuristi. Il dipinto "Automobile in corsa" di Giacomo Balla (Tav. 11) è del '13-'14. Si dice che Balla fosse stato ispirato dalla visione di una Fiat Zero che transitava in via Veneto, a Roma. La Fiat Zero non è evidente, ma l'opera esprime movimento, intenso dinamismo. Ne "Il camion" di Mario Sironi (Tav. 12), del '15, il camion come tale diviene soggetto dell'opera d'arte, non c'è più l'astrazione che vedevamo in Balla. La scelta delle tonalità e il modo in cui l'oggetto è raffigurato danno un'impressione di forza, la forza dei nuovi strumenti di lavoro, del motore. L'opera di Ugo Giannattasio, del '18, "Il motociclista" (Tav. 13), è a metà strada tra l'astrazione e il realismo: la motocicletta è ben riconoscibile, ma è rappresentata in modo da dare l'idea della velocità e della potenza (si veda la dimensione irrealistica del pneumatico anteriore). Non è ben chiaro se il soggetto di "Corsa 32", di Bot, un'opera del 1930 (Tav. 14). sia

un'automobile o una motocicletta; probabilmente è un'automobile, data la collocazione del numero di gara; anche in questo caso l'intenzione dell'autore è di dare l'idea della velocità. Bot è un nome d'arte, è l'acronimo di Barbieri Osvaldo Terribile. Una scelta di pseudonimo davvero tipica del Futurismo!

Prima di concludere desidero accennare a come l'automobile abbia inciso anche sul nostro linguaggio. Nei primi decenni di diffusione dell'automobile prevalevano i termini francesi perché l'automobile, come sappiamo, è nata in Francia sulla base di idee e realizzazioni tedesche. Gicleur, chassis, chauffeur, embrayage ... erano termini correnti e alcuni sono rimasti ancora oggi, come garage e camion.

Come si è già detto, Gabriele D'Annunzio ha trasformato il termine "automobile" dal genere maschile al femminile, affermando con estrema forza che l'automobile è femmina, mentre il velivolo è maschio (a D'Annunzio, che è stato un innovatore della lingua italiana, nella quale ha introdotto nuovi termini per designare oggetti prima inesistenti, dobbiamo anche il termine "velivolo").

Ci sono poi dei modi di dire, che a volte sono caduti in disuso, ma che ricordo bene, di chiara origine automobilistica, come "Andare a 90" per dire "Va molto forte". Negli anni Venti e Trenta 90 chilometri all'ora era una velocità molto elevata, ora non lo è più e la locuzione si è persa. Diciamo ancora "Partire in quarta", per quanto sia una contraddizione in termini, così come diciamo "Cambiare marcia", volendo intendere "Fare un deciso passo avanti".

Ogni comunità di persone crea i propri modi di dire, le proprie espressioni e denominazioni. Lo testimoniano i nomignoli attribuiti negli anni Trenta a due persone che vivevano a Fiorenzuola d'Arda. Possiamo chiederci: "Che rilievo ha Fiorenzuola d'Arda?". Innanzitutto Fiorenzuola d'Arda ha un piccolo posto nella storia dell'automobilismo italiano perché là nel 1960 è stato inaugurato il primo Autogrill d'Italia; fino ad allora sulle nostre autostrade c'erano stazioni di servizio, non Autogrill. Inoltre, il linguaggio è sempre opera di una comunità di persone; ogni comunità crea la propria lingua, indipendentemente dalle sue dimensioni, come ben dimostrano i dialetti.

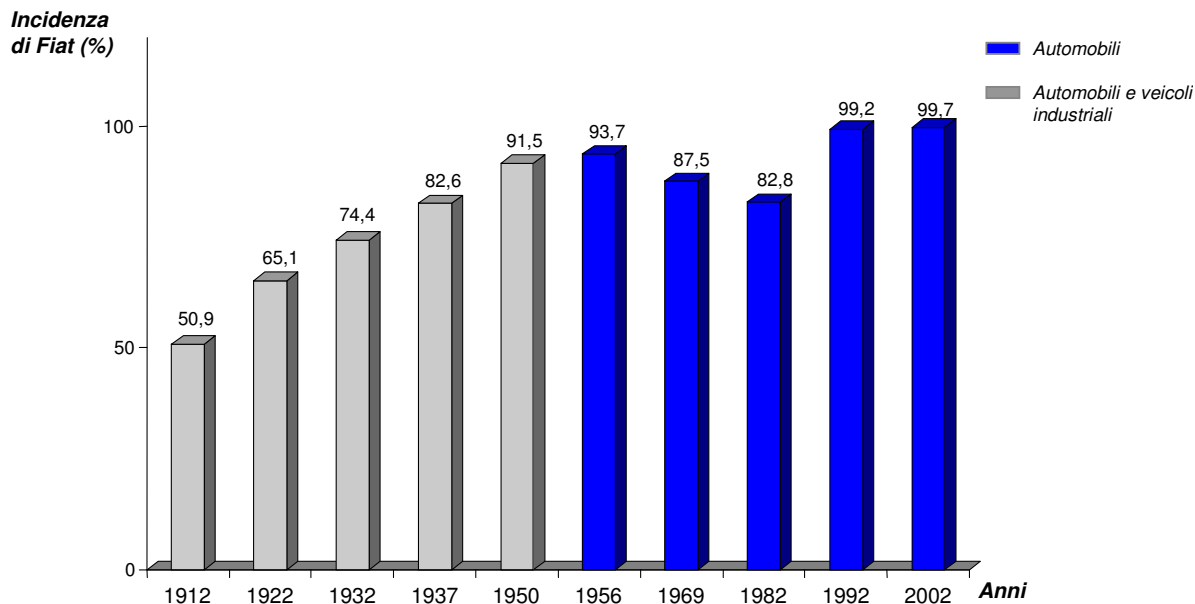
Ora, negli anni Trenta a Fiorenzuola d'Arda c'erano due persone a cui erano stati attribuiti nomignoli collegati all'automobile. Un signore zoppetto era chiamato "Balestra Cürta", com'è ovvio in riferimento al balestrino della Topolino, che in realtà è una soluzione tecnica degnissima perché anche la Maserati A6GCM che nel '52-'53 disputò il Campionato del mondo piloti aveva la sospensione posteriore con una balestra cantilever. Viveva poi a Fiorenzuola una signora chiacchierata che era detta "Balìla", cioè Balilla, perché a quanto pare ci si erano accomodati in molti ... Quindi l'automobile era ed è fonte di ispirazione per il linguaggio popolare.

Non ho fatto alcun accenno alle corse automobilistiche e al loro significato anche di costume, però prima concludere voglio ricordare il telegramma di augurio che il nostro compianto socio Emanuele Carli propose di inviare a Enzo Ferrari, nel febbraio del 1988, per il suo novantesimo compleanno. E' un modo per onorare la memoria di Carli, che merita veramente di essere

ricordato e onorato, e per ritrovare qualcosa dell'entusiasmo, della poesia e della passione di un tempo, che non ci sono più, ma che queste parole esprimono molto bene.

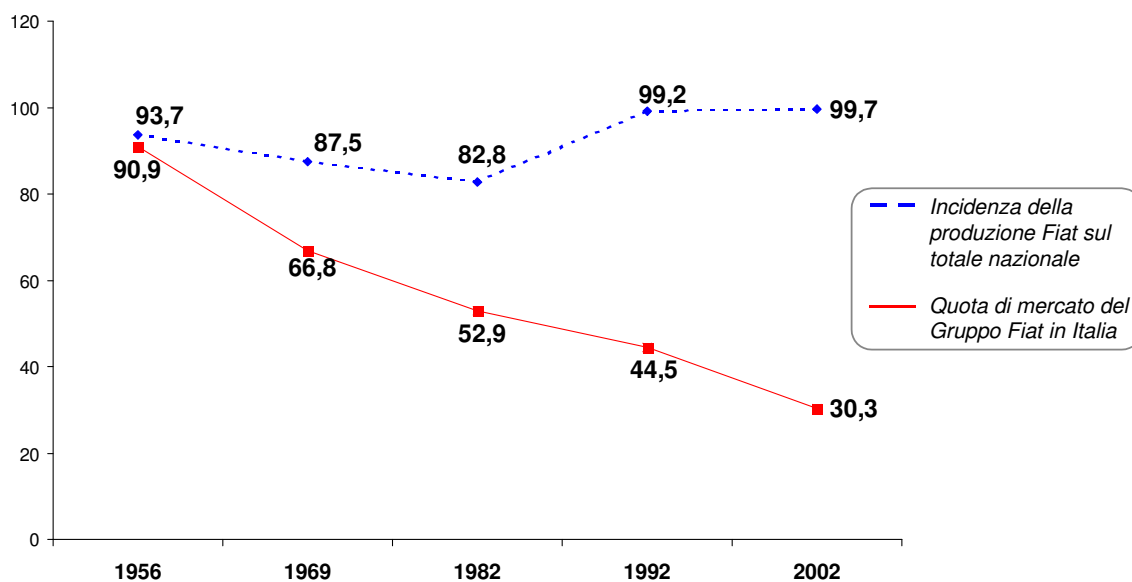
"Ad Enzo Ferrari, Dottore Ingegnere honoris causa, alfiere dell'automobilismo italiano nel mondo, nel suo novantesimo genetliaco i consoci dell'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile offrono, con l'augurio che le macchine dall'emblema del Cavallino rampante portato dall'eroe Francesco Baracca nella gloria del cielo corrano più veloci nel nome d'Italia verso il lauro della vittoria".

Tav. 7: L'incidenza della produzione Fiat sulla produzione totale in Italia



Note: Dal 1969 i dati Fiat comprendono anche il marchio Autobianchi, dal 1982 anche i marchi Ferrari e Lancia, dal 1992 anche il marchio Alfa Romeo, dal 2002 anche il marchio Maserati

Tav. 8: Fiat in Italia: un monopolio fine a se stesso?



Note: Nel 1969 è incluso il marchio Autobianchi, nel 1982 anche Lancia e Ferrari, nel 1992 anche Alfa Romeo, nel 2002 anche Maserati

Tav. 9: Numero di morti in incidenti stradali per un milione di veicoli circolanti

