DOPPIOZERO

Molti sogni per le strade

Maurizio Ciampa

29 Settembre 2021

Accade talvolta che poche parole, e le immagini che quelle parole evocano, stringano in sintesi un'intera epoca. È il caso del titolo del film di Mario Camerini del 1948: "*Molti sogni per le strade*". Dopo le fonde notti degli anni di guerra, e i neri incubi che le hanno inquietate, gli italiani ricominciano a sognare. Dino Buzzati rievoca l'euforia travolgente, l'onirico visibilio, dei giorni che seguono alla Liberazione: "Tutti sono diventati pazzi, ridono, si abbracciano. Ricominciamo a dire domani, a dimenticare la morte".

Questo è lo stato del Paese, e il subbuglio dei suoi sentimenti. Larve di desideri attraversano le strade, prendendo d'assedio le mura dell'indigenza quotidianamente sofferta. Le incrinano.

L'Italia è ancora inchiodata al cumulo delle sue rovine, i corpi si dibattono nelle città devastate. Italo Calvino che sa fiutare l'aroma dei tempi, avverte nell'aria di quegli anni del primo dopoguerra, fra il 1946 e il 1948, "un senso della vita che può ricominciare da zero, un rovello problematico generale, anche la capacità di vivere lo strazio e lo sbaraglio".

Messi alle spalle lo "strazio" e lo "sbaraglio", e l'inerzia che essi inevitabilmente comportano, il *movimento* diventerà il grande emblema degli anni a seguire, a partire dalla metà dei Cinquanta. È il corollario della libertà conquistata con la fine della dittatura.

Ora ci si può muovere. Ma come? L'automobile, il nuovo feticcio, incarna il dinamismo mentale che si è andato via via accumulando. È lo specchio della società italiana e delle sue stratificazioni, ma è anche la scena su cui la società si rappresenta. "Carina, che sciccheria!" – dice la prostituta Cabiria (Giulietta Masina) in *Le notti di Cabiria* il film di Federico Fellini del 1957. "Certo che la Fiat è sempre la Fiat! Con la macchina è tutta un'altra cosa. Ti siedi al volante, freccia

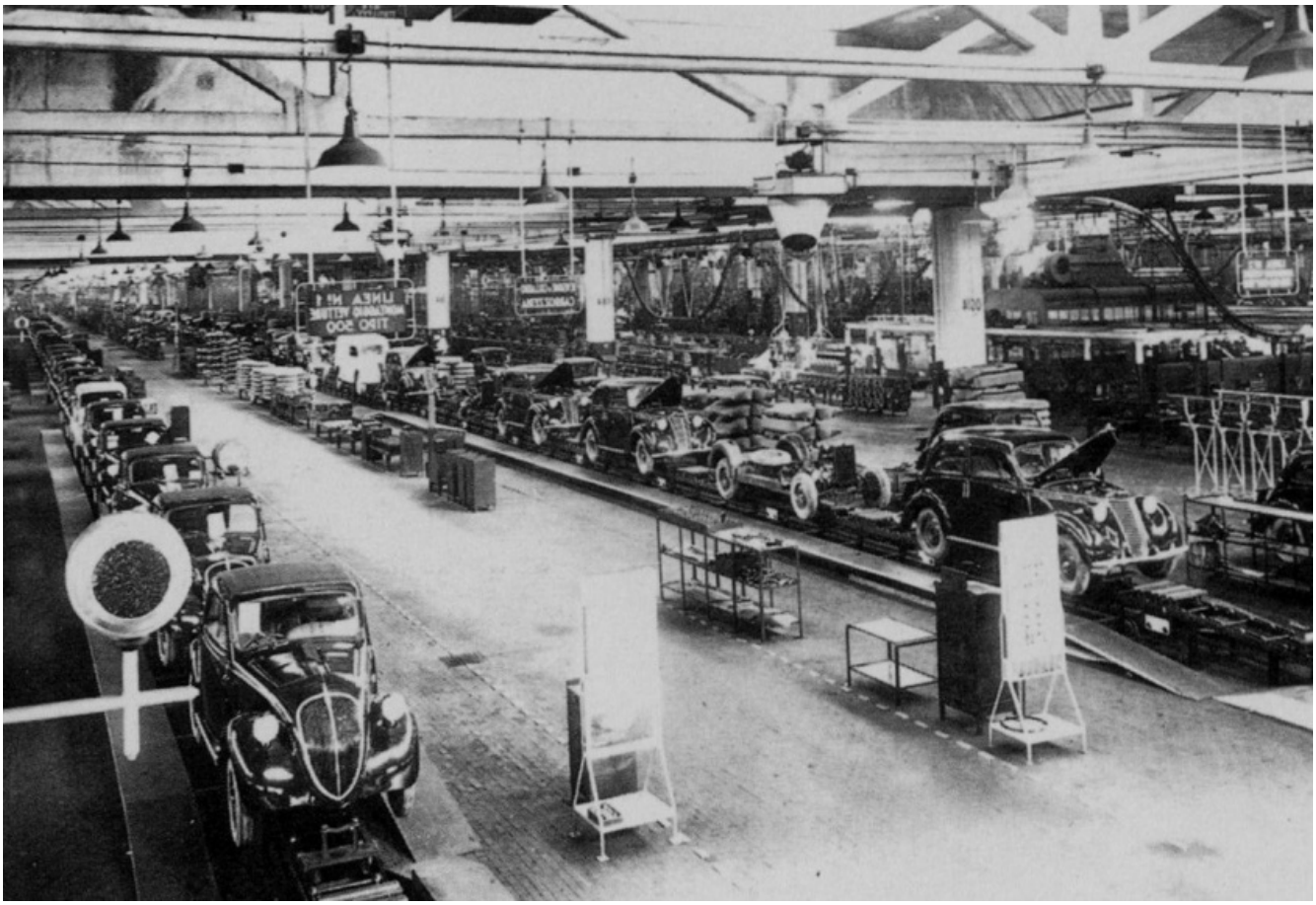
a destra, freccia a sinistra, bran…bran…Ti scambiano per una persona distinta, un’impiegata, una figlia di papà”.

La Seicento esce dagli stabilimenti della Fiat esattamente alla metà del decennio, nel 1955, come una netta linea di demarcazione nella storia dei consumi, e nella vita del Paese, e nell’insieme delle consuetudini che fino a quel momento lo hanno caratterizzato. La Seicento fa muovere il Paese. Costa poco (599.000 lire), e la si può acquistare a rate. È semplice, maneggevole, ed è per tutti. Ideale per le famiglie che non se la faranno mancare.

Con la produzione della Seicento inizia una nuova epoca del lavoro. La massificazione e la parcellizzazione della prestazione operaia segnano un nuovo tempo della società italiana. Basta aver osservato almeno una volta l’uscita di un turno di operai dal ventre di Mirafiori, migliaia di uomini tutti in tuta blu, a passo veloce, verso i cancelli, per capire le dimensioni del processo. Scrive lo storico Giuseppe Berta: “Se con il Lingotto il sistema americano della produzione era stata una promessa, con la Mirafiori degli anni Cinquanta s’impose con la forza del paradigma”. Torino e la Fiat diventeranno “l’asse nevralgico dello sviluppo”.

Quindici anni dopo la catena di montaggio sarà il focolaio dei conflitti sociali che, a lungo, incendieranno il paese. Ma ora, gli italiani hanno fame di movimento, hanno fame di auto. E non c’è che la catena di montaggio per produrre l’esercito di macchine minuscole che, a partire dal ’55, si rovesceranno sulle strade: milioni, come branchi di animali famelici su una prateria, divorando il territorio circostante. 2.700.000 dal ’55 in poi, con l’aggiunta di 3.200.000 Fiat cinquecento, più piccola e ancora più economica. Poco più di una scatoletta.

Dopo verrà lo sguardo asciutto del disincanto: le macchinette appariranno come gli strumenti di una nuova schiavitù. Nel 1967 Ivan Della Mea, poeta e cantautore marxista e libertario, mostrerà gli spazi bui dell’accelerazione modernizzatrice:



“Viva la vita

Pagata a rate

Con la Seicento

La lavatrice.

Viva il Sistema

Che rende eguali e fa felice

Chi ha il potere

E chi invece non ce l’ha”.

Torniamo a percorrere le strade degli anni cinquanta: sterrate, polverose (nel 1950 un quarto delle strade italiane non era asfaltato). Difficile muoversi su

quelle strade.

La Modernizzazione esige velocità. Occorrono nuove arterie. Il 19 maggio del 1956, il presidente della repubblica Giovanni Gronchi posa la prima pietra dell'Autostrada del Sole. Attraverserà il Paese da Nord a Sud, da Milano a Napoli, e oltre.

Nel luglio del 1959 l'Autostrada toccherà Bologna, poi Firenze nel 1960, infine, nel 1962, a sei anni dall'inaugurazione, verrà completato il tratto Roma-Napoli. La geografia nazionale si dilata, ma, al tempo stesso, si contrae. L'Italia corre come su uno schermo.

E non c'è solo il nastro d'asfalto, dritto come una linea che taglia il Paese. Ci sono le aree di servizio e l'Autogrill, novità importata dagli Stati Uniti, che spesso non è un punto di sosta e di riposo nel corso del viaggio: è la meta ("le famiglie in gita mandavano cartoline ai parenti"), un'isola di risplendente modernità in un Paese che è ancora in affanno e nasconde vaste zone di arretratezza. Un angolo d'America, che porta alla luce quello che l'Italia vorrebbe essere, e ancora non è. L'Autogrill è un modello di società, democratica, senza classi, né conflitti. "Sia il camionista che l'industriale potranno sedere fianco a fianco in un ambiente confortevole e spendere una cifra modesta", recita un testo pubblicitario del 1965.

Sembra una riedizione del passo del libro di Isaia dove si dice che il lupo "dimorerà" con l'agnello, la pantera con il capretto.

Entrare in un Autogrill, dopo aver lasciato la propria Seicento in un comodo parcheggio, può voler dire raggiungere uno spazio onirico dove tutto è a portata di mano, un paese di Bengodi dove ogni cosa è accessibile. È il punto terminale di un viaggio iniziato con la produzione della Seicento a metà degli anni Cinquanta. Il Paese cambia, e cambiano la vita degli italiani e il loro sentire.

Fonti:

Giuseppe Berta, *Mirafiori*, Il Mulino, 1998.

Patrizia Gabrieli, *Anni di novità e di grandi cose*, Il Mulino, 2013.

Mirco Melanco, “Il motivo del viaggio nel cinema italiano”, in *Identità italiana identità europea nel cinema italiano*, a cura di Giampiero Brunetta, Edizioni della Fondazione Agnelli, 1996.

Enrico Menduni, *L’Autostrada del Sole*, il Mulino, 1999.

Leggi anche:

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (1) | Le paure di Napoli

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (2) | Manicomio. "In noi la follia esiste ed è presente"

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (3) | E fu il ballo

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (4) | Nella grande fabbrica

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (5) | Sud Italia

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (6) | L'oscuro signor Hodgkin

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (7) | Nel buio delle sale cinematografiche

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (8) | Le Ore perse di Caterina Saviane

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (9) | Ferocia

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (10) | La felicità è una cosa piccola

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (11) | Don Roberto Sardelli: la vita dei baraccati

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (12) | Paese mio che stai sulla collina

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (13) | Bambini in manicomio

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (14) | Una volta c’era il pudore

Storia d'Italia attraverso i sentimenti (15) | Un'amicizia al Cottolengo

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.
Torna presto a leggerci e SOSTIENI DOPPIOZERO

