

“TORPEDO BLU” VS. “TOPOLINO AMARANTO”
APPUNTI PER UNA STORIA CULTURALE DELL'AUTOMOBILE

Nel 1950, non ancora conclusa la ricostruzione economica e sociale del paese all'indomani del secondo conflitto mondiale, l'Italia era ben lungi dall'essere motorizzata: vi era in circolazione appena un autoveicolo ogni 81,9 abitanti. L'espansione automobilistica iniziò ad assumere un ritmo travolgente fra il 1959 e il 1963 quando crebbe con un tasso di incremento medio annuo del 20,7%. Nel 1964 il numero delle automobili circolanti superò, per la prima volta, quello dei motocicli: le “quattro ruote” (4.674.644) sopravanzavano le “due ruote” (4.656.035) di 18.609 unità. Dal 1964 al 1974 il numero di automobili in circolazione crebbe costantemente con un tasso medio annuo dell'11,87%: nel 1974 le autovetture circolanti erano 14.303.761 e la densità automobilistica era di una vettura ogni 4 abitanti, seconda solamente a quella degli Stati Uniti (2), di Canada, Australia, Francia e Svezia (3) e pari a quella di Gran Bretagna, Germania Occidentale, Belgio, Danimarca, Svizzera, Olanda e Norvegia.

Lo straordinario successo dell'autovettura è riconducibile, oltre al progressivo miglioramento del tenore di vita che permise alle famiglie di accedere ai nuovi beni di consumo, a due ragioni strettamente correlate fra loro: la funzionalità di impiego e le sue complesse connotazioni simboliche.

Le motivazioni di natura utilitaristica ebbero certamente un ruolo primario nella diffusione della motorizzazione privata: l'auto rappresentava l'affrancamento dalla scomodità e dai rigidi orari del trasporto pubblico, permetteva di risparmiare tempo e denaro e poteva essere impiegata liberamente per le attività più diverse; nessun altro mezzo aveva mai offerto una simile flessibilità di utilizzo.

Non possiamo sottovalutare, inoltre, le motivazioni culturali, edonistiche e di gratificazione personale: si acquistava una “1100” o una “Giulia” piuttosto che una “500” non solo per spostarsi, ma anche per piacere, per mostrare il proprio status, per sentirsi appagati, per “fare bella figura”, per esibire il “prestigio” personale.

Se analizziamo e valutiamo attentamente le motivazioni di ordine culturale e sociale – spesso sottovalutate dalle analisi dei fenomeni di consumo (in modo particolare da quelle statistico-quantitative e di taglio economico) – ci accorgiamo che, in fondo, la ragione per cui l'automobile ha avuto successo è persino banale: è un oggetto che, fin dai primi modelli commercializzati, ha attratto l'attenzione e lusingato i desideri. Oggi, come allora, l'auto continua a piacere, difficile affermare se per

la velocità e la potenza del motore piuttosto che per la comodità degli interni e il design delle carrozzerie: probabilmente per tutto questo insieme.

Se *banali* possono essere le ragioni della fortuna commerciale dell'auto, non altrettanto *banale* è la natura stessa dell'oggetto. Nel corso del Novecento, l'automobile è stata – insieme al telefono, alla radio, alla televisione, al frigorifero e al personal computer – uno strumento tecnologico in grado di cambiare il mondo. Se l'auto non fosse universalmente diffusa, la nostra quotidianità sarebbe alquanto dissomigliante dall'attuale: sarebbero differenti le città, la struttura del territorio, le forme del paesaggio, gli svaghi, l'impiego del tempo libero nei fine settimana e durante i periodi di vacanza, lo stesso concetto di mobilità (e *libertà*) personale.

1. Gli anni '30 e '40: nuovo oggetto della fantasia popolare

In Italia furono gli ambienti artistici e culturali a cogliere le potenzialità dell'automobile traghettandole nell'immaginario collettivo ben prima che la diffusione dell'autovettura divenisse un fenomeno di massa.

Nel 1904, solamente cinque anni dopo la costituzione della *Fabbrica italiana automobili Torino* e ben quindici anni prima che fosse messa in produzione la "501" Fiat, venne rappresentata al Teatro Costanzi di Roma una commedia in tre atti dal titolo "*In automobile*", mentre nello stesso anno Umberto Boccioni realizzò, su commissione dell'Acì, una serie di tempere su cartoncino dedicate all'automobile¹. Sei anni dopo Gabriele D'Annunzio, nel suo romanzo "*Forse che sì forse che no*", celebrava il "vento eroico della velocità"².

Negli anni a cavallo fra il primo e il secondo decennio del '900 ritroviamo l'autovettura protagonista di racconti di viaggio dai toni epici quali "*La metà del mondo vista da un'automobile: da Pechino a Parigi in sessanta giorni*" – resoconto del raid automobilistico sponsorizzato dal "Corriere della Sera" e compiuto nel 1907 da Ettore Guizzardi, Luigi Barzini e Scipione Borghese a bordo di una "Itala" – e "*Patria: viaggio in automobile attraverso l'Italia*" pubblicati rispettivamente nel 1908 e nel 1913³.

Sono gli anni in cui l'automobile inizia ad essere indicata dalle avanguardie artistiche come una macchina in grado di alimentare una nuova cultura di progresso, mentre non

¹ "Automobilisti e contadinelli", "Auto in salita", "Auto in discesa", "Automobilisti e bambini", "Automobilisti", "Automobilisti in corsa e contadinelli", "Auto in corsa", "Automobile e caccia alla volpe". Cfr. le immagini alle pp. 64-67 in A.C. QUINTAVALLE, *L'auto dipinta*, catalogo a cura di P. Barbaro e G. Bianchino dell'omonima mostra svoltasi a Mantova, Fruttiere di Palazzo Te, 5 settembre-22 novembre 1992, Milano, Electa, 1992. Sul rapporto fra automobile e arti figurative cfr. anche G. NÉRET e H. POULAIN, *L'art, la femme et l'automobile*, Paris, Epa Editions, 1989; H. POULAIN, *L'art et l'automobile*, Zoug, Les Clefs du temps, 1973.

² A. TESTONI, *In automobile. Commedia in tre atti presentata per la prima volta al Teatro Costanzi di Roma (27 giugno 1904) dalla Compagnia italiana di Virginia Reiter*, Bologna, Zanichelli, 1907.

³ Cfr. L. BARZINI, *La metà del mondo vista da un'automobile: da Pechino a Parigi in sessanta giorni*, Milano, Hoepli, 1908; *Patria: viaggio in automobile attraverso l'Italia*, Firenze, Bemporad, 1913.

sono pochi gli intellettuali e gli artisti – ad esempio Pirandello nel romanzo “*Si gira*” (*Quaderni di Serafino Gubbio Operatore*, 1915) – che la considerano una causa del progressivo degrado del paesaggio.

Fu il futurismo a trasformare l'automobile (ancora declinata al maschile⁴) in un simbolo positivo della nuova civiltà delle macchine tanto che Filippo Tommaso Marinetti citava esplicitamente l'auto nei punti quarto e quinto del “*manifesto*” pubblicato sul “*Figaro*” del 20 febbraio 1909:

“4. Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità. Un automobile da corsa col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alto esplosivo...un automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della Vittoria di Samotracia.

5. Noi vogliamo inneggiare all'uomo che tiene il volante, la cui asta ideale attraversa la Terra, lanciata a corsa, essa pure sul circuito della sua orbita.”⁵

Con il futurismo, quindi, i motori, l'esaltazione della velocità, la potenza dell'automobile assunsero a veri e propri miti della nascente società industriale: si pensi ad opere quali “*Il canto dei motori*” (1912) e la “*Città veloce*” (1919) di Luciano Folgore, oppure a “*Zang tumb tuum*” dello stesso Marinetti o ad opere pittoriche quali “*Stati d'animo: quelli che vanno*” (1911) di Umberto Boccioni, “*Ritmi d'oggetti*” (1911) di Carlo Carrà, “*Velocità d'automobile*” (1912), “*Automobile in corsa*” (1913), “*Velocità astratta, è passata l'automobile*” (1913) di Giacomo Balla, “*Dinamismo di un'automobile*” (1913) di Luigi Russolo, “*Automobile in corsa*” e “*L'autobus*” di Gino Severini, “*Il camion*” (1914), “*Il camion giallo*” di Mario Sironi⁶.

L'auto, però, nonostante tali prodromi, si radicò nell'immaginario collettivo solamente nel corso degli anni '20 e '30: gli anni, cioè, in cui iniziarono ad essere prodotte le Fiat “501”, “509”, “508” (Balilla) e “500” (Topolino)⁸, le Lancia “Lamda”, “Augusta”, “Aprilia” e “Ardea”, le Alfa Romeo “RL”, “6 C 1750” e “6 C 2300”.

All'affermazione dell'autovettura concorsero tre fattori determinanti. In primo luogo la saldatura fra futurismo e fascismo che produsse una vasta letteratura in cui all'esaltazione del regime, definito dallo stesso Marinetti come la “realizzazione minima

⁴ Sembra che sia stato D'Annunzio a imporre l'uso del sostantivo femminile in quanto riteneva che per le sue caratteristiche estetiche e la propensione all'obbedienza l'automobile fosse femmina, Cfr. P.L. BASSIGNANA, *Belva d'acciaio o ronзино a quattro ruote?*, in P.L. Bassignana, A. Castagnoli, M. Revelli (a cura di), *Storia fotografica dell'industria automobilistica italiana*, Torino, Bollati Boringhieri, 1998, p. 74.

⁵ F.T. MARINETTI, *Manifesti del futurismo*, Firenze, 1919.

⁶ A.C. QUINTAVALLE, *L'auto dipinta*, cit., pp. 69-73; L. FOLGORE, *Il canto dei motori*, Edizioni futuriste di poesia, 1912; L. FOLGORE, *Città veloce: lirismo sintetico 1915-1918*, Roma, Soc. Ed. La Voce, 1919; F.T. MARINETTI, *Zang tumb tuum*, Milano, Poesia, 1914.

⁷ Sono gli anni in cui l'automobile diviene un successo globale; la troviamo protagonista persino di un tango di Enrique Cadícamo e Gerardo Matos Rodríguez (*Che papusa, oi*) del 1927 e di un blues di Robert Johnson, *Terraplane blues*, registrato nel 1936. Cfr. M. LAO, *T come tango*, Roma Elle U 2001, p. 418; Robert Johnson, *The complete recordings*, Columbia-Legacy, 1996.

del futurismo”, si affiancava quella dei motori e delle macchine. Per attenerci all’argomento qui trattato, ci limitiamo a citare le opere “*Il paesaggio e l’estetica futurista della macchina*” (1931) e “*Canto eroi e macchine della guerra mussoliniana*” di Marinetti, “*Poesia della macchina*” di Maria Goretti e “*Fiori e motori*” di Ludovico Gaetani⁹.

In secondo luogo la realizzazione delle autostrade, del tutto superflue se consideriamo il volume di traffico dell’epoca (117.555 veicoli circolanti nel 1925 e 358.208 nel 1940), ma che assunsero un ruolo importante nella creazione di una simbologia fascista volta ad esaltare il regime quale forza modernizzatrice della società italiana attraverso l’esaltazione del progresso tecnologico, la diffusione della produzione industriale e l’affermazione della società di massa.

Infine, l’avvento delle gare automobilistiche e in particolare di quelle su strada quali la “Targa Florio” e la “Mille Miglia”¹⁰. In Italia, forse più che altrove, esplose una vera e propria smania motoristica alimentata dalla stampa sportiva e dallo stesso Mussolini, di cui è nota la passione per l’automobilismo e per le Alfa Romeo in particolare¹¹.

Attraverso i successi delle auto italiane e le gesta di grandi campioni quali Tazio Nuvolari e Antonio Ascari l’automobile si impose, così, all’attenzione di un pubblico sempre più vasto, divenendo il simbolo per antonomasia della nuova società tecnologizzata che andò affermandosi fra l’ultimo decennio dell’Ottocento e il secondo conflitto mondiale. C’è da ricordare, inoltre, che negli anni ’30 la pubblicità automobilistica, principalmente quella delle vetture Fiat, legava indissolubilmente il messaggio pubblicitario all’iconografia fascista, come nella réclame dell’“Ardita” Fiat in cui l’auto è posta su di un piedistallo e appare circondata dalle vestigia dell’impero romano, oppure in quella della “Balilla” in cui la vettura fa da sfondo all’immagine in primo piano del quattordicenne Giovanni Battista Perasso colto nel gesto di lanciare il sasso¹².

Specchio della popolarità raggiunta all’epoca dall’automobilismo sportivo è il film “*La danza delle lancette*” (1936), sceneggiato da Cesare Zavattini e diretto da Mario Baffico, in cui si narrano le vicende di Arnaldo D’Aragona, un giovane pilota che corre

⁸ Anche in quegli anni la Fiat dominava il mercato automobilistico: la “501” fu prodotta dal 1919 al 1926 (69.600 esemplari), la “509” dal 1925 al 1929 (113.200 esemplari), la “508” dal 1932 al 1937 (113.200 esemplari) e la “500” (Topolino) dal 1936 al 1955 (509.650 esemplari). Cfr. ARCHIVIO STORICO FIAT, *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, Torino, Paravia-Scriptorium, 1996.

⁹ Cfr. F.T. MARINETTI, *Il paesaggio e l’estetica futurista della macchina*, Firenze, Casa Edit. Nemi, 1931; F.T. MARINETTI, *Canto eroi e macchine della guerra mussoliniana*, [s.l.], A. Mondadori, 1942; L. GAETANI, *Fiori e motori*, Napoli, Casella, 1939, M. GORETTI, *Poesia della macchina*, Bologna, Edizioni futuriste di poesia, 1942.

¹⁰ Sul ruolo delle corse e del fascismo per l’affermazione della motorizzazione di massa cfr. D. MARCHESINI, *Cuori e motori...*, cit., pp. 33-35 e 67-117.

¹¹ Sulla passione di Mussolini per l’automobile cfr. D. MARCHESINI, *Cuori e motori...*, cit., pp. 67-117.

¹² Cfr. le immagini 24, Giuseppe Romano, *Fiat Ardita: fiero slancio, risoluta bellezza, economia* (1934) e 25, Plinio Codognato, *Fiat Balilla* (1933) in A.C. Quintavalle, *L’auto dipinta*, cit., pp. 27-28. “Balilla” era il soprannome di Giovanni Battista Perasso, il ragazzo genovese che, secondo quanto afferma la tradizione, il 5 dicembre 1746 diede avvio alla insurrezione di Genova contro gli austriaci e al quale il regime fascista intitolò l’Opera Nazionale Balilla.

sotto falso nome per tenere nascosta al padre la sua passione per le gare automobilistiche.

Negli anni '30 la letteratura inizia a demitizzare l'automobile presentandola come un mero prodotto commerciale, uno strumento funzionale per le attività lavorative, un mezzo di svago e un luogo di incontro: è il caso di *"Racconto di un'automobile"* (1931) di Massimo Bontempelli e di *"La strada e il volante"* (1936) di Pietro Maria Bardi. Un'automobile dai fanali "accesi e cheti" il cui "ronzio" del motore "culla" il sonno di un bambino costituisce una delle ambientazioni di un racconto scritto da Alberto Moravia nel 1937, *"La tempesta"*¹³.

Del 1932 è il motivo popolare *"La Balilla"*, presente anche nel repertorio di Giorgio Gaber ed Enzo Jannacci, dedicata alla prima autovettura di grande successo prodotta dalla Fiat: è la storia di un venditore di "lisciva, soda e sapone" che decide di sbarazzarsi del proprio motofurgone e di acquistare una Balilla che i parenti, abbacinati dall'auto appena comperata, gli divorano¹⁴; negli anni '30 erano molto popolari anche *"Sulla mia Topolino"* (Rolando-Valabrega) e *"Arriva Tazio"* del Trio Lescano.

Del 1943 è il film *"Obsessione"*, diretto da Luchino Visconti¹⁵. La pellicola, una storia di tradimenti e di morte ambientata nell'Italia impoverita dalla guerra, mostra l'epopea degli autocarri che, nel periodo bellico e nel primo dopoguerra, furono i principali mezzi di trasporto e si conclude con un inseguimento e con un incidente che provoca la morte della protagonista.

Nel film di Visconti sono già presenti, quindi, tutti quegli elementi che negli anni a venire caratterizzarono gli stereotipi narrativi con i quali ci si rapportava all'automobile: il viaggio, la velocità, l'amore, gli incidenti e la morte.

Quanto alle arti figurative, fra il 1920 e la prima metà degli anni '40, l'automobile venne raccontata soprattutto attraverso le fotografie (i cui soggetti erano prevalentemente i piloti e le auto che si sfidavano nelle tante gare motoristiche dell'epoca) e i manifesti pubblicitari; fra le principali opere pittoriche, eseguite principalmente da post-futuristi, vi sono *"Il tram"* (1921) e *"Alle corse"* (1935) di Mario Sironi, *"Trittico della velocità"* (1925-1926) di Gerardo Dottori, *"Auto in corsa"* (1927) di Aligi Sassu, *"Tassì rosso"* (1932) di Renato Birolli¹⁶.

2. Gli anni '50: status symbol (ancora) misterioso

Negli anni del secondo dopoguerra, prima gli scooter e poi l'automobile dominarono prepotentemente l'immaginario collettivo di un'Italia edonista, affascinata dai nuovi prodotti di consumo conosciuti attraverso l'esercito americano e decisa a dimenticare in fretta il recente passato.

¹³ *La tempesta*, in A. MORAVIA, *I racconti*, vol. I, Milano, Bompiani, 1952.

¹⁴ G. GABER, *Gaber sai com'è*, Vedette Records, 1968.

¹⁵ *Obsessione* (Italia 1943, b/n, 135'), Luchino Visconti. Con Clara Calamai, Massimo Girotti.

¹⁶ Cfr. le immagini riportate in A.C. QUINTAVALLE, *L'auto dipinta*, cit., pp. 81-235.

Negli anni '50, però, sia la canzone, sia il cinema mostravano ancora scarso interesse per l'autovettura¹⁷. Una probabile spiegazione di questo atteggiamento la possiamo indicare nella preminente importanza che già nell'immediato dopoguerra aveva assunto, per queste due arti, l'aspetto commerciale: produttori cinematografici e musicali, per far quadrare i bilanci, finivano così per privilegiare quelle opere che meglio rappresentavano il vissuto quotidiano e che, per questo, erano in grado di incontrare immediatamente il favore del pubblico. Del resto, come abbiamo visto, negli anni '50 la motorizzazione privata restava un fenomeno circoscritto.

La canzone italiana degli anni '50, per la quale l'imperativo era divertire e far dimenticare le traversie del conflitto bellico, sembrò voler assecondare il desiderio degli italiani di lasciarsi alle spalle gli anni del regime e della guerra tenendosi lontana dai fatti di cronaca e limitandosi a tratteggiare un'Italia stracolma di buoni sentimenti, conquistata dai concorsi di bellezza, dalle gesta di Bartali e Coppi, dalle gare automobilistiche, dai balli d'oltreoceano, dai divi del cinema hollywoodiano.

In questo contesto l'automobile trovava scarso spazio nel panorama musicale e, qualora vi compariva, veniva cantata con toni fiabeschi da apparire un oggetto assai distante dalla quotidianità, quasi magico: esempio ne è *"Quando le automobili dormono"* del Quartetto Cetra¹⁸.

¹⁷ Per un approfondimento sul cinema e sulla cultura italiana cfr. A. ASOR ROSA, *La cultura*, in *Storia d'Italia*, Torino, Einaudi, 1975; C. STAJANO (a cura di), *La cultura italiana del Novecento*, Roma-Bari, Laterza, 1996; A. BERARDINELLI, *Letterati e letteratura negli anni sessanta* e G.P. BRUNETTA, *Il cinema legge la società italiana*, in *Storia dell'Italia repubblicana*, vol. II, tomo II, *La trasformazione dell'Italia. Sviluppo e squilibri*, Torino, Einaudi, 1995; G. FERRONI, *Storia della letteratura italiana. Il Novecento*, Torino, Einaudi-Elmond, 1991. Sulla letteratura e l'automobile cfr. P. MALAGODI, *Autostorie. Cent'anni di automobile raccontati dagli scrittori italiani*, Milano, Il Sole 24 Ore, 1999 e A. BRILLI, *La vita che corre. Mitologia dell'automobile*, Bologna, il Mulino, 1999. Sulla pittura cfr. G.C. ARGAN, *L'arte moderna: dall'illuminismo ai movimenti contemporanei*, Firenze, Sansoni, 1970; M. DE MICHELI, *Le avanguardie artistiche del Novecento*, Milano, Feltrinelli, 1988; R. BARILLI, *L'arte contemporanea. Da Cézanne alle ultime tendenze*, Milano, Feltrinelli, 1984; A. CODOGNATO (a cura di), *Pop art, evoluzione di una generazione*, Milano, Electa, 1980. Quanto alla musica, purtroppo in Italia manca ancora una tradizione di *popular music studies* in parte conseguenza dell'influenza esercitata sugli studiosi italiani dagli scritti di Adorno (*La filosofia della musica moderna; Introduzione alla sociologia della musica, Dissonanze*; gli scritti apparsi sulla "Zeitschrift für Sozialforschung" dedicati al jazz e ai compositori classici); a questo proposito cfr. G. MONTECCHI, *Mentalità tradizionalista e cultura musicale*; F. FABBRI, *Canzoni e falsa coscienza. Perché occuparsi di popular music*; M. SANTORO, *La musica, la sociologia e 40 milioni di italiani*, in "il Mulino", settembre-ottobre 2002. I principali saggi dedicati alla *popular music* disponibili in lingua italiana sono: R. MIDDLETON, *Studiare la popular music*, Milano, Feltrinelli, 1994; S. FRITH, *Sociologia del rock*, Milano, Feltrinelli, 1982; F. FABBRI, *Il suono in cui viviamo*, Milano, Feltrinelli, 1996. Sulla storia della canzone italiana cfr. GIANNI BORGNA, *Storia della canzone italiana*, Roma-Bari, Laterza, 1985 e FELICE LIPERI, *Storia della canzone italiana*, Rai-Eri, 1999. Recentemente è uscito un saggio di Stefano Pivano (*La storia leggera: l'uso pubblico della storia nella canzone italiana*, Bologna, il Mulino, 2002) che indaga i rapporti fra musica popolare (quella cantautorale in particolare) e vicende storiche.

¹⁸ La canzone è il lato b del 78 giri *"L'orchestrina del Lagrange"* (marzo 1954). Un breve accenno al diffondersi della motorizzazione lo troviamo anche in *"Domenica è sempre domenica"* di Garinei, Giovannini e Kramer (1957), celebre sigla del "Musichiere": "È domenica pè i poveri e i signori/ ognuno può dormir tranquillamente/ né clacson, né sirene, né motori/ si sveglia la città più dolcemente".

Due eccezioni nel melenso panorama musicale degli anni '50 furono, invece, Renato Carosone e Fred Buscaglione. L'ironia era l'arma con la quale i due artisti fotografavano vizi e manie, comprese quelle automobilistiche, dell'Italia postbellica.

Carosone, attraverso una strepitosa serie di canzoni, sintesi ottimamente riuscita della tradizione partenopea con i nuovi ritmi americani, stigmatizza l'atteggiamento di quanti ancora straccioni e provinciali imitavano pedissequamente quell'"american way of life" che tanto affascina gli italiani; il risultato sono celebri brani quali "Tu vuò fà l'americano", "Torero", "Pigliate 'na pastiglia" e, per rimanere nel nostro discorso, "Caravan Petrol" (1957) in cui Carosone biasima la spasmodica corsa al petrolio, indispensabile per fare funzionare le industrie e fare correre scooter e automobili¹⁹.

Quanto a Buscaglione, idolo del primo boom discografico grazie alla sua musica ironica e spassosa in grado di fondere mirabilmente jazz e melodramma, in uno dei suoi più grandi successi, "Che bambola" (1956), ritroviamo l'inscindibile binomio donna-auto che, in questo caso, si materializza in un "bel mammifero modello 103" (evidente la citazione del modello Fiat 1100/103)²⁰.

Venendo al cinema, la scena "motoristica" più celebre degli anni '50 resta, probabilmente, la corsa in "Vespa" di Gregory Peck e Audrey Hepburn in "Vacanze romane"²¹.

Uno dei principali film con soggetto automobilistico è "Cinque poveri in automobile" (1952) di Mario Mattoli che tenta, in maniera assai approssimativa, di satirizzare il mito dell'automobile²². La pellicola, sicuramente non un capolavoro nonostante il cast che annovera i migliori nomi della commedia all'italiana, narra la storia di un gruppo di squattrinati i quali, avendo vinto ad una lotteria un'automobile di lusso, decidono di utilizzarla a turno per risolvere, con alterne fortune, i propri problemi personali ma che, alla fine, saranno costretti nuovamente a vendere. Del 1955 è "Peccato che sia una canaglia"²³ di Alessandro Blasetti: il film, in cui l'autovettura assume già i contorni di un oggetto dei desideri, racconta la storia di un tassista (Marcello Mastroianni) che viene sedotto da una ragazza povera (Sophia Loren) al solo scopo di rubargli la vettura.

L'automobile diventa vera protagonista nei "Vitelloni" (1953) di Federico Fellini, simbolo di distinzione sociale che marca il confine fra l'edonismo dei "vitelloni" e l'Italia povera, ancora assai lontana dal consumismo, rappresentata dagli "operai sterratori e sciliaroli" insultati da Alberto Sordi con l'ormai celebre "Lavoratori! Tò!", accompa-

¹⁹ R. CAROSONE, *Whisky & Soda & Rock 'n' Roll*, Emi Music Italy, 2001.

²⁰ F. BUSCAGLIONE, *Il favoloso Fred Buscaglione*, Warner Fonit, 1987.

²¹ *Vacanze romane* (*Roman Holiday*, Usa, 1953, b/n, 119'), William Wyler. Con Audrey Hepburn, Gregory Peck.

²² *Cinque poveri in automobile* (Italia, 1952, b/n, 101'), Mario Mattoli. Con Aldo Fabrizi, Eduardo De Filippo, Walter Chiari, Titina De Filippo, Isa Barzizza, Aldo Giuffré, Riccardo [Raimondo] Vianello, Mario Pisu, Enzo Garinei.

²³ *Peccato che sia una canaglia* (Italia 1954, b/n, 95'), Alessandro Blasetti. Con Sophia Loren, Marcello Mastroianni, Vittorio De Sica.

gnato da un “pernacchio” e dal gesto dell’ombrello²⁴. Il film descrive mirabilmente il nascente culto dell’auto, l’ammirazione che la macchina attira su di sé tanto da far cessare, al suo passaggio, qualsiasi attività:

“Tutti e quattro guardano verso...una delle autorimesse dalla quale esce lentamente una vecchia limousine, pilotata con estrema cautela da Riccardo. Urla di gioia e di stupore da parte dei ragazzini, accolgono l’insolita apparizione [...]:

- Riccardo: Eh? (*come per dire: che ve ne pare?, poi a Leopoldo*) E a lei, le piace? [...]
- Leopoldo (*gravemente*): Per essere bella, è bella!
- La donna (*con accento dialettale*): Ma non è troppo grande?
- Moraldo (*fingendo stupore*): Grande?...Non mi sembra.
- Leopoldo (*annuendo*): Adesso signora le macchine le fanno tutte così... [...]

La macchina comincia la traversata del cortile. Alcuni bambini precedono e seguono la macchina, vociando. Gli abitanti del cortile smettono per un momento le loro occupazioni, per guardare l’automobile.”²⁵

Maggiormente attenti a cogliere i diversi aspetti connessi all’espansione della motorizzazione privata si rivelarono, nel corso degli anni ’50, gli scrittori. A catturare l’attenzione dei narratori erano principalmente le gesta dell’automobilismo sportivo e i temi del viaggio e dell’avventura come dimostrano “*Acquarello napoletano*” di Michele Prisco, “*Ricordo di Nuvolari*” di Orio Vergani, “*Fabbrica campioni del mondo*” di Nino Nutrizio, “*Viaggio in Toscana*” di Curzio Malaparte, “*Sulla via di Delbi*” di Carlo Levi, “*Viaggio in Italia*” di Guido Piovene, “*La messa dei villeggianti*” di Mario Soldati, “*Motoscooter per le Calabrie*” di Domenico Rea, “*Una vita violenta*” di Pier Paolo Pasolini, “*Cronaca familiare*” di Vasco Pratolini, “*La ragazza di Bube*” di Carlo Cassola²⁶.

La tematica degli incidenti stradali compare in “*L’automobile e er somaro*” di Trilussa e in “*La zoppa*” di Cesare Pavese, mentre in “*Quer pasticciaccio brutto de via Merulana*” di Carlo Emilio Gadda la macchina utilizzata dal commissario Ingravallo, “una ciabatta d’una macchina, da aver vergogna andarci”, diviene la metafora della Roma degli anni ’50²⁷.

²⁴ *I vitelloni* (Italia 1953, b/n, 104’), Federico Fellini. Con Alberto Sordi, Franco Fabrizi, Leopoldo Trieste, Riccardo Fellini, Achille Majeroni. Cfr. F. FELLINI, *Quattro film: I Vitelloni, La dolce vita, Otto e mezzo, Giulietta degli spiriti*, Torino, Einaudi, 1974, pp. 127-129.

²⁵ F. FELLINI, *Quattro film*, cit., pp. 34-36; la scena prosegue fino a p. 45.

²⁶ Cfr. M. PRISCO, *Domeniche per l’automobilista italiano*, in “Pirelli”, gennaio-febbraio 1952; N. NUTRIZIO, *Fabbrica campioni del mondo*, in “Pirelli”, maggio-giugno 1954; O. VERGANI, *Ricordo di Nuvolari*, in “Pirelli”, luglio-agosto 1954; C. MALAPARTE, *Viaggio in Toscana*, in “Pirelli”, gennaio-febbraio-marzo 1955; C. LEVI, *Sulla via di Delbi*, in “Pirelli”, luglio-agosto 1957; G. PIOVENE, *Viaggio in Italia*, Milano, Mondadori, 1957; M. SOLDATI, *La messa dei villeggianti*, Milano, Mondadori, 1959; P.P. PASOLINI, *Una vita violenta*, Milano, Garzanti, 1959; D. REA, *Motoscooter per le Calabrie*, in “Pirelli”, luglio-agosto 1959; V. PRATOLINI, *Cronaca familiare*, Milano, Mondadori, 1960; C. CASSOLA, *La ragazza di Bube*, Milano, Einaudi, 1960.

²⁷ Cfr. TRILUSSA, *Tutte le poesie*, Milano, Mondadori, 1951; C. PAVESE, *Racconti*, Torino, Einaudi, 1953; C.E. GADDA, *Quer pasticciaccio brutto de via Merulana*, Milano, Garzanti, 1957.

Il tema della pericolosità dell'automobile rappresentata dall'eccesso di velocità e la critica ai criteri costruttivi è presente in Giovanni Mosca che immagina come dovrebbe svolgersi la compravendita di un'automobile in un "paese civile":

- Buon giorno, mi fa vedere questa macchina?
- [...] Non gliela consiglio. Fra sei mesi uscirà il modello che non potrà superare gli ottanta e avrà la carrozzeria e i paraurti robusti il doppio di questi.
- Sarà bene, allora, aspettare.
- Naturalmente signore.
- Mi ricordo, ancora dieci anni fa, quando vendevano quelle macchine così leggere che bastava il più piccolo urto ad accartocciarle!
- Certo che erano ben incoscienti.
- Morivano come mosche, si ricorda?
- Non me ne parli. Allora fra sei mesi, signore. [...]
- Grazie. Mi raccomando, sa: pesante, lenta e comoda.
- Come dev'essere un'automobile, insomma. [...] ²⁸.

In "*La peste motoria*" Dino Buzzati racconta di un misterioso morbo diffuso da "un'auto grigia di marca esotica e di forma inusitata, con targa straniera" che colpisce 200.000 automobili di una provincia italiana; il racconto è una caustica riflessione sul modo di vivere imposto dalla macchina e sulla mania automobilistica che stava contagiando l'Italia²⁹. L'invidia di un meccanico verso un autista di una "Roll-Royce nera, già veterana, ma di aspetto superlativamente aristocratico", massimo oggetto dei desideri di tutti gli automobilisti, scatena il tradimento facendo sì che due monatti conducano l'auto, messasi in moto con un "mugolio doloroso ma pieno di sovrana dignità", al lazzaretto perché venga distrutta³⁰.

Il tema dell'inquinamento e della distruzione dell'ambiente naturale compare nei racconti "*La nuvola di smog*", "*La speculazione edilizia*", "*L'aria buona*" e "*Il bosco sull'autostrada*" scritti da Italo Calvino fra il 1953 e il 1957; in quest'ultimo (che riprendeva una questione ampiamente dibattuta e oggetto di vibranti polemiche) troviamo Marcovaldo, il celebre personaggio partorito dalla fantasia dello scrittore, alle prese con un bosco di cartelli pubblicitari³¹.

²⁸ G. MOSCA, *Novanta all'ora*, in "Pirelli", gennaio-febbraio 1958.

²⁹ D. BUZZATI, *Sessanta racconti*, Milano, Mondadori, 1958.

³⁰ "[...] non riuscii a ottenere che sospendessero la distruzione della Roll-Royce. A lungo restai con un occhio incollato a una fessura della palizzata, vedevo il rogo delle sventurate macchine, sagome scure si contorcevano spasimando fra le vampe. Dov'era la mia? In quell'inferno era impossibile distinguere. Solo per un istante, sopra il muggito selvaggio delle fiamme, credetti di riconoscere la sua voce; un urlo altissimo, straziante, che svanì presto nel nulla". Ibid.

³¹ "Camminavano per la città illuminata dai lampioni, e non vedevano che case: di boschi neanche l'ombra. [...] Ai lati dell'autostrada, i bambini videro il bosco: una folta vegetazione di strani alberi copriva la vista della pianura. Avevano i tronchi fini fini, dritti o obliqui; e chiome piatte e estese, dalle più strane

Venendo alla pittura, questa, influenzata dal post-cubismo e dal neocubismo, abbandona la mitologia automobilistica e scopre il quotidiano e il viaggio come dimostrano *“Il garage”* (1952), *“Cattedrale con automobile”* (1956) di Franco Gentilini, *“Periferia”* (1953) di Mario Mafai, *“Torino di notte (Fiat 600)”* (1955) di Felice Casorati³², *“In automobile”* di Renato Guttuso, *“La strada”* e *“Il taxi”* di Ugo Attardi, *“Dal finestrino”* di Milo Corso Malverna, *“Stazione di servizio”* di Simonetta Bardi, *“Scontro nel 2000”* di Novella Parigini, *“L'automobile”* di Anna Salvatore, *“Gita in campagna”* di Corrado Cagli³³. Giorgio De Chirico e Mario Sironi firmano i manifesti pubblicitari, rispettivamente, della “1400” e della “1900” Fiat.

3. Gli anni '60: emblema del benessere

Nel corso degli anni '60 fu soprattutto il cinema ad appropriarsi dell'automobile come simbolo e metafora delle trasformazioni sociali indotte dal *miracolo economico*.

È *“La dolce vita”* di Federico Fellini, nel 1960, il primo film a fotografare impietosamente l'Italia del miracolo e a stigmatizzarne i falsi miti, la corruzione, l'edonismo becero: l'automobile, sempre lussuosa ed elegante, accompagna immancabilmente le scene in cui i paparazzi si lanciano all'inseguimento delle “celebrità” e quelle in cui il regista mostra la decadente frenesia della vita notturna romana³⁴.

Il cinema italiano degli anni '60 tende a cogliere soprattutto gli aspetti negativi connessi alla rapida diffusione della motorizzazione privata: nei *“Motorizzati”* di Camillo Mastrocinque, il protagonista racconta le ragioni che l'hanno portato a disaffezionarsi all'autovettura narrando di truffe ai danni delle assicurazioni, di famiglie che firmano montagne di cambiali per comprarsi una vettura, di continui inconvenienti quotidiani³⁵. Nelle *“Motorizzate”*, film ad episodi di Marino Girolami, l'automobile è il pretesto per una blanda satira della società italiana: protagonisti sono una suora che, per vendetta, distrugge l'auto ad alcuni comunisti, una prostituta che riceve i clienti in una roulotte, un uomo che sacrifica un amore pur di vincere una gara, un diseredato che

forme e dai più strani colori, quando un'auto passando le illuminava coi fanali. Rami a forma di dentifricio, di faccia, di formaggio, di mano, di rasoio, di bottiglia, di mucca, di pneumatico, costellate da un fogliame di lettere dell'alfabeto. [...] Il cartellone di una compressa contro l'emicrania, era una gigantesca testa d'uomo, con le mani sugli occhi dal dolore. Astolfo passa, e il fanale illumina Marcovaldo arrampicato in cima, che con la sua sega cerca di tagliarsene una fetta. [...] Marcovaldo dà un sospiro di sollievo, si riassetta sullo scomodo trespole e riprende il suo lavoro. Nel cielo illuminato dalla luna si propaga lo smorzato gracchiare della sega contro il legno”. I. Calvino, *I racconti*, Milano, Mondadori, 1990.

³² Cfr. le immagini riprodotte in A.C. QUINTAVALLE, *L'auto dipinta*, cit., pp. 243-302.

³³ Cfr. le immagini riprodotte in *Quindici pittori e l'automobile*, in “Pirelli”, luglio-agosto 1956.

³⁴ *La dolce vita* (Italia 1960, b/n, 173'), Federico Fellini. Con Marcello Mastroianni, Anita Ekberg, Alain Cuny, Valeria Ciangottini. Cfr. F. FELLINI, *Quattro film*, cit., in particolare le scene descritte alle pp. 145-149, 185, 213, 246-250.

³⁵ *I motorizzati* (Italia/Spagna 1962, b/n, 90'), Camillo Mastrocinque. Con Walter Chiari, Nino Manfredi, Ugo Tognazzi, Franca Valeri, Franco Franchi, Ciccio Ingrassia.

decide di fingersi vigile per mettersi in tasca i proventi delle multe, un truffatore di assicurazioni³⁶.

L'autovettura diviene simbolo negativo e metafora dei vizi dell'“italietta” del miracolo economico anche nell'episodio “*Il pollo ruspante*” (diretto da Ugo Gregoretti) di “*Ro.go.pa.g.*”, in “*Il successo*” di Mauro Morassi, in “*I pugni in tasca*” di Marco Bellocchio, in “*La congiuntura*” di Ettore Scola, nell'episodio “*Toby Dammit*” (diretto da Federico Fellini) di “*Tre passi nel delirio*”³⁷. Il traffico urbano che paralizza la circolazione automobilistica è la scena con la quale Federico Fellini decide di aprire il suo “*Otto e mezzo*”³⁸.

Il film, però, che meglio di tutti fotografa l'Italia al volante è “*Il sorpasso*” di Dino Risi che, snobbato dalla critica, riscosse un clamoroso successo di pubblico. “*Il Sorpasso*” descrive con grande precisione sociologica l'Italia del “boom economico” dove, per dirla con una battuta del film, “*i frigoriferi intasano i tir e i tir intasano le strade*”.

L'Italia del “boom” è rappresentata magistralmente dal protagonista Bruno Cortona (Vittorio Gassman) che riassume l'euforia artificiale creata dal consumismo e la presunzione dettata da un benessere appena raggiunto nella frase, rivolta allo studente Roberto (J.L. Trintignant): “*Non bevi, non fumi, non sai nemmeno guidare la macchina: ma che te godi la vita tu?*”.

Con il suo edonismo spicciolo, il personaggio di Bruno Cortona è il ritratto perfetto dell'italiano medio dei primi anni '60, i cui valori erano l'automobile, possibilmente veloce e di grande cilindrata come la Lancia Aurelia “decappottabile e supercompressa” posseduta da Cortona, la vacanza al mare e l'ostentazione del raggiunto benessere. La folle corsa a bordo della Lancia Aurelia da Roma a Viareggio si conclude con un tragico incidente, quasi una sorta di contrappasso con un'evidente funzione di richiamo morale posto simbolicamente dal regista sulla strada che collega due luoghi di villeggiatura allora di gran moda (Castiglioncello e Viareggio) che diviene la metafora dei difetti e delle contraddizioni dell'Italia del “miracolo economico”³⁹.

Il tema della velocità e degli incidenti stradali ritorna anche nell'episodio “*Perché*” (diretto da Mauro Bolognini) di “*Capriccio all'italiana*” in cui una ragazza sprona il suo fidanzato ad eseguire sorpassi alquanto spericolati e a punire gli automobilisti che escono di strada⁴⁰.

³⁶ *Le motorizzate* (Italia 1963, b/n, 100'), Marino Girolami. Con Ave Ninchi, Bice Valori, Walter Chiari, Totò, Raimondo Vianello, Sandra Mondaini.

³⁷ *Ro.go.pa.g.* (Italia/Francia 1963, b/n e col, 111'), Roberto Rossellini, Ugo Gregoretti, Jean-Luc Godard, Pier Paolo Pasolini; *Il successo* (Italia/Francia 1963, b/n, 120'), Mauro Morassi. Con Vittorio Gassman, Anouk Aimée, Jean-Louis Trintignant; *I pugni in tasca* (Italia 1965, b/n, 111'), Marco Bellocchio. Con Lou Castel, Paola Pitagora, Marino Masè; *La congiuntura* (Italia 1964, col., 110'), Ettore Scola. Con Vittorio Gassman, Joan Collins; *Tre passi nel delirio* (Italia/Francia 1967, col., 121'), Roger Vadim, Louis Malle, Federico Fellini.

³⁸ *Otto e mezzo* (Italia 1963, b/n, 138'), Federico Fellini. Con Marcello Mastroianni, Claudia Cardinale.

³⁹ *Il sorpasso* (Italia 1962, b/n, 108'), D. Risi. Con Vittorio Gassman, J.L. Trintignant, Catherine Spaak.

⁴⁰ *Capriccio all'italiana* (Italia 1968, col., 95'), Steno, Mauro Bolognini, Pier Paolo Pasolini, Pino Zac.

Tocca al “*Medico della mutua*” (1968) di Luigi Zampa registrare la straordinaria diffusione raggiunta dall’automobile divenuta ormai un oggetto di uso quotidiano, ma, allo stesso tempo, considerata ancora un simbolo di distinzione sociale: indimenticabile la scena in cui il dottor Guido Terzilli (Alberto Sordi), dopo aver deciso, costretto dall’insistenza della fidanzata, di acquistare a rate una “600”, la mostra orgoglioso alla madre che ne fredda gli entusiasmi dicendo che ormai quella macchina la possiede anche il “portinaio” e facendogli intendere che lui, in quanto medico, deve aspirare a ben altra automobile⁴¹.

Quanto al panorama musicale, gli anni ’60 sono caratterizzati dal successo del “Can-tagiro”, un vero e proprio “giro musicale” d’Italia in cui le tappe di trasferimento in automobile, seguite ai bordi delle strade da migliaia di persone, si concludevano con l’esibizione nelle piazze dove, ogni sera, accorrevano almeno ventimila persone. Il binomio musica-auto era sancito per contratto: i cantanti avevano infatti l’obbligo di entrare nelle città a bordo di autovetture scoperte in modo da non potersi sottrarre alla curiosità degli spettatori.

Paradossalmente, però, l’automobile, spesso presente sulle copertine dei 45 giri, continua a non comparire, se non assai marginalmente, nei testi delle canzoni, fatta eccezione per alcuni brani d’evasione come “*Non è colpa della spyder*” e “*Lambret twist*” (1962) del Quartetto Cetra, oppure “*Go-kart twist*” e “*Andavo a cento all’ora*” di Gianni Morandi⁴². Un caso a parte è, poi, “*La Milletré*” (1961) di Domenico Modugno, brano appositamente inciso per pubblicizzare la berlina della Fiat⁴³.

La canzone italiana, malgrado l’avvento sulla scena dei cantautori, fatica ancora ad aprirsi a nuovi argomenti che non siano l’amore o l’intimità personale di alcune tematiche esistenziali. Neppure il beat italiano, anch’esso appiattito sui temi dell’amore o di pura evasione e incapace di andare oltre la riproposizione in versione edulcorata dei successi americani o britannici, sembra conferire molta importanza all’automobile⁴⁴.

Eccezioni sono, quindi, “*Inno Nazionale*” di F. Fortini e S. Liberovic⁴⁵, “*Il 3 dicembre del ’39*” e “*L’Antisociale*” di Francesco Guccini dove le utilitarie (in partico-

⁴¹ *Il medico della mutua* (Italia 1968, col., 98’), Luigi Zampa. Con Alberto Sordi, Evelyn Stewart, Bice Valori, Nanda Primavera.

⁴² G. MORANDI, *Gianni Morandi*, Rca, 1963.

⁴³ D. MODUGNO, *La Milletré*, Fonit. Sul retro è incisa la “Radiocronaca Milletré” su testo di F. Bernabò.

⁴⁴ L’auto fa una fugace comparsa nel titolo di un brano dei Nomadi, “*L’auto corre lontano ma io corro da te*”, pubblicato come lato b del 45 giri “*Vai via cosa vuoi*” (Columbia-Emi, 1969). Sul beat italiano cfr. L. CERI e E. DE PASCALE, *Mondo beat*, Bologna, fuoriThema, 1993; N. SISTO, *C’era una volta il beat*, Roma, Lato Side, 1982; G. BORGNA, *Storia della canzone italiana*, cit. Automobili e moto, quali simboli di benessere e di fascino maschile oppure di ribellione e libertà, sono sempre presenti nei film dell’epoca beat prodotti spesso sulla scia del successo di una canzone. Alcuni titoli: *I ragazzi del juke box* (1959) e *Urlatori alla sbarra* (1960) di LUCIO FULCI, *Se non avessi più te* (1965), *Stasera mi butto* (1967) e *Nessuno mi può giudicare* (1966) di ETTORE M. FIZZAROTTI, *Io non protesto, io amo* (1967) di FERDINANDO BALDI, *Angeli senza paradiso* (1970) di ETTORE M. FIZZAROTTI, *Amore formula due* (1971) di Mario Amendola.

⁴⁵ “Una piccola casa/ una piccola moglie/ un piccolo lavoro/ una piccola Fiat per la domenica”. Cfr. E. JONA e M.L. STRANIERO, *Cantacronache. Un’avventura politico-musicale degli anni ’50*, Torino,

lare la “600” Fiat) vengono descritte come uno dei simboli della nuova identità collettiva dell’Italia del benessere. Così il cantautore di Pavana tratteggia gli anni del “miracolo”: “restaurazione, televisione, boom economico, seicento Fiat” e, ancora, “giochi a premi, caroselli, Tv, cine, radio, rallies, frigo ed auto”⁴⁶.

Giovanna Marini, nel suo primo album “*Vi parlo dell’America*” (DS, 1966), utilizza i simboli del consumismo (televisore, lavatrice e automobile) per satirizzare gli stili di vita della “middle-class” americana e, conseguentemente, per stigmatizzare il comportamento dei ceti borghesi italiani che tendono ad imitarne pedissequamente tutti gli atteggiamenti.

Di argomento automobilistico sono anche “*Prete in automobile*” di Luigi Tenco⁴⁷ e, soprattutto, “*In morte di S.F.*” (oggi meglio conosciuta come *Canzone per un’amica*), scritta da Francesco Guccini e portata al successo dai “Nomadi”, che, utilizzando un linguaggio assai diretto e inusuale per l’epoca, parla di un amore brutalmente troncato da un incidente autostradale⁴⁸.

A raccontare l’Italia dell’automobile, però, sono soprattutto Giorgio Gaber ed Enzo Jannacci, interessati a rappresentare la società italiana fondendo la satira di costume con un’efficace quanto amara rappresentazione della realtà.

L’auto come oggetto dei desideri appare in “*El purtava i scarp del tennis*” e in “*Aveva un taxi nero*” di Jannacci, mentre in “*L’Armando*” la vettura è il mezzo con il quale viene realizzato un delitto⁴⁹.

Scriptorium, 1995. Fausto Amodei, Giorgio De Maria, Emilio Jona, Sergio Liberovici e Michele Luciano Straniero diedero vita al gruppo dei “Cantacronache” nel 1958, con lo spettacolo “*13 canzoni 13*”. In seguito parteciparono, nella stesura dei testi, Italo Calvino, Franco Antonicelli e Franco Fortini. La prima produzione fu una serie di 45 giri pubblicati con l’etichetta Italia Canta.

⁴⁶ “Il 3 dicembre del ’39” e “L’Antisociale” in F. GUCCINI, *Folk Beat n. 1*, Emi, 1967. Sempre di Guccini è “*Statale 17*” che riprende il tema del viaggio caro alla “beat generation” presente sia nella lettura che nella canzone americana, basti pensare a “*Sulla strada*” (1957) di Jack Kerouac oppure a “*Highway 61 revisited*” di Bob Dylan: “Statale 17, il sole cade a piccol/ tre giorni sulla strada, nessuno che mi carichi, nessuno/ che si fermi [...]/ Statale 17 lungo nastro di catrame/ la gente bene dorme, sei deserta all’orizzonte, a quest’ora non c’è un cane/ che mi voglia prender su [...]/ la strada che si perde sembra un letto di cemento/ sono mortalmente stanco chissà mai se arriverò da te”.

⁴⁷ “Quando vedo un prete in automobile/ per il rosso aspettar/ io provo un dispiacer./ Quando vedo un prete in automobile/ una ruota cambiar/ io provo un dispiacer.../Perché lui pensa a grandi cose/ fatte d’eternità./ Quando vedo un prete in automobile/ una multa pagar/ io provo un dispiacer”, in L. TENCO, *Luigi Tenco canta Tenco, De André, Jannacci, Bob Dylan, Joker*, 1972 (si tratta di una raccolta pubblicata dopo la morte di Tenco che riunisce alcune registrazioni del periodo 1964-1965).

⁴⁸ “Non lo sapevi ma cosa hai pensato quando la strada è impazzita/quando la macchina è uscita di lato e sopra un’altra è finita./Non lo sapevi ma cosa hai sentito quando lo schianto ti ha uccisa/quando anche il cielo di sopra è crollato, quando la vita è fuggita./Dopo il silenzio soltanto è regnato tra le lamiere contorte,/sull’autostrada cercavi la vita, ma ti ha incontrato la morte”. La canzone è facilmente reperibile nell’album antologico dei Nomadi, *Ma noi noi!*, Cgd, 1992 e nell’opera prima di F. GUCCINI, *Folk beat n. 1*, Emi, 1967.

⁴⁹ Cfr. E. JANNACCI, *La Milano di Enzo Jannacci*, Jolly, 1964; E. Jannacci, *Enzo Jannacci in teatro*, Jolly, 1964.

Ancora più efficace risulta Giorgio Gaber in *“Torpedo blu”* dove l’automobile è lo status symbol con il quale il protagonista crede di riuscire a conquistare una donna “fuoriserie”⁵⁰.

Uno splendido bozzetto sulla mania, tutta italiana, di “truccare” il motore delle automobili per aumentarne la potenza è, poi, *“Il truccamotori”*:

“Avevo una vettura americana/ dotata di comfort ultrapotent/ una vettura dalla forma strana/ che al suo passar faceva voltar la gente./ Incontro un vecchio amico [...] mi fa: Uhé! Questa macchina è sprecata/ limi la testa e i collettori/ cambi marmitta e carburatori/ e così con poca spesa il tuo motore ha un’altra resa./ Limo la testa e i collettori/ cambio marmitta e carburatori/ e così in poche ore ho già bello che fuso tutto il motore./ Mi interessai per la riparazione/ ma mi costava un occhio della testa/ e allora ho dato dietro il macchinone/ e ho preso una vettura più modesta/ Bravo, mi fa l’amico/ i macchinoni sono sempre un debito, te l’avevo detto/ e questa non ti costa dei milioni/ e poi puoi farci qualche lavoretto/ [...] Limo la testa e collettori/ cambio marmitta e carburatori/ e così col motore truccato in una curva mi sono inchiodato”⁵¹.

Quanto alla letteratura degli anni ’60, questa coglie bene la trasformazione dell’atteggiamento collettivo verso l’automobile che, proprio in quel decennio, perde progressivamente la sua aurea mitologica per apparire sempre più come un semplice oggetto di uso quotidiano; così Italo Calvino nelle *“Cosmicomiche”*, Cesare Pavese in *“Atlantic Oil”* e Giovanni Comisso in *“Il grande ozio”* fotografano l’auto in momenti di viaggio o nella sosta causata da un guasto che si tramuta in una disavventura a causa dell’imperizia di improvvisati meccanici⁵².

Carlo Emilio Gadda in *“Dell’automobile”* prende atto di quanto l’auto risulti indispensabile “alla vita del professionista, dell’agente di commercio, del funzionario, del popolo lavoratore, ai servizi del soccorso pubblico” e di come il suo uso sia divenuto necessario anche a causa dello sviluppo delle città e della costruzione di quartieri periferici non serviti dai mezzi di trasporto collettivi e afferma che nella sua città, Roma, “senza la macchina è difficile vivere”⁵³.

⁵⁰ “Vengo a prenderti stasera/ sulla mia Torpedo blu/ l’automobile sportiva/ che mi dà un tono di gioventù/ Già ti vedo elegantissima/ come al solito sei tu/ sembrerai una Jean Harlow/ sulla mia Torpedo blu. [...] Vengo a prenderti stasera sulla mia Torpedo blu/ è una vera fuoriserie/ come senz’altro sei tu/ Vengo a prenderti stasera/ sulla mia Torpedo blu/ e saremo una gran coppia/ sulla mia Torpedo blu”. G. GABER, *Gaber sai com’è*, Vedette, 1968.

⁵¹ Ibidem.

⁵² “Quando si tratta di macchine o meglio di fare una riparazione a una macchina, in Italia, dico sempre che la competenza è da paese balcanico. L’aumentata circolazione di automobili ha aumentato la possibilità delle riparazioni e sono sorte quindi officine automobilistiche come i funghi in un bosco alla prima pioggia di autunno. Semplici ragazzi che facevano i contadini si trasformarono da un attimo all’altro in meccanici e le loro grosse dita modellate dalla vanga male si trovarono a giocare tra il complesso motore. [...] Lo scopo è di soddisfare il grande numero dei clienti quel tanto per cui uscendo dall’officina la macchina possa riprendere la corsa per una cinquantina di chilometri senza fermarsi”. G. COMISSO, *Il grande ozio*, Milano, Longanesi, 1964; cfr. anche C. PAVESE, *Poesie edite e inedite*, Torino, Einaudi, 1962; I. CALVINO, *Il guidatore notturno*, in *Cosmicomiche*, Milano, Mondadori, 1990.

⁵³ C.E. GADDA, *Il tempo e le opere*, Adelphi, 1982.

Quanto alla pittura, questa si dimostra sollecita nel cogliere i mutamenti del clima sociale. Nel corso degli anni '60 (e dei primi '70), l'avanguardia, influenzata da quella che appariva allora come l'irreversibile crisi dell'industrializzazione e dalle opere di artisti quali Andy Warhol (la serie dei "Car crash"), D'Arcangelo ("The Holy Family", 1963), James Rosenquist ("Untitled", 1963; "Car touch", 1966, "Disques", 1966) e Don Eddy ("Blue Volkswagen", 1971; "Pontiac Show Room Window II", 1972), presenta la macchina come il simbolo della decadenza della stessa società dell'automobile: è il caso, ad esempio, dei dipinti di Mario Schifano che hanno come soggetto gli incidenti automobilistici (ad esempio, "Quadro per un avvenimento" del 1964) oppure "Il traffico" (1965) e "Buongiorno" (1965) di Mimmo Rotella, o ancora "Pay Toll" (1962-1973) di Michelangelo Pistoletto⁵⁴.

Nel 1968 il Comune di Firenze promuove un premio nazionale di pittura dedicato a "L'uomo e l'automobile" che, nelle intenzioni degli organizzatori, vuole essere "una mostra-documento capace di allineare le forze più rappresentative dell'arte italiana contemporanea, al fine di allestire una rassegna che, in un ideale incontro-scontro fra tradizione e avanguardia, concorra a puntualizzare, e non solo da un punto di vista iconografico, quella sorta di occulto, struggente e spesso tragico rapporto morboso che lega l'uomo all'automobile"⁵⁵. Fra le 88 opere presentate, la maggioranza celebra il viaggio, la velocità e la competizione⁵⁶, molte altre il mito dell'automobile quale oggetto-simbolo⁵⁷, alcune, infine, i problemi quotidiani della circolazione⁵⁸.

4. Gli anni '70: "eletrodomestico" fastidioso, ma irrinunciabile

Nel corso degli anni '70 – in cui dell'automobile si parlava soprattutto in negativo a causa degli aggravati problemi di circolazione, dell'inquinamento delle città, del caro-benzina conseguente il conflitto del Kippur, degli scandali autostradali – l'autovettura

⁵⁴ Cfr. le immagini alle pagine 282-319 in A.C. QUINTAVALLE, *L'auto dipinta*, cit.; J.J. LÉVEQUE e H. POULAIN, *Pop-Car*, in H. POULAIN, *L'art et l'automobile*, cit.

⁵⁵ *L'uomo e l'automobile. Premio Nazionale di pittura promosso dal Comune di Firenze, dall'Acì Firenze e dalla Galleria Contemporanea. Firenze, Palazzo Strozzi 30 aprile-31 maggio 1968. Catalogo*, Firenze, 1969. Al premio parteciparono 54 artisti. I premiati furono: Gianfranco Baruchello, Vasco Bendini, Gianni Bertini, Dino Boschi, Angelo Cagnone, Fernando Farulli, Sergio Fergola, Giosetta Fioroni, Titina Maselli, Romano Notari e Lucio Saffaro.

⁵⁶ Si veda, ad esempio, *Automobile e paesaggio* (Manlio Bacosi), *Turismo veloce* (Antonio Bueno), *Gita domenicale* (Giovanni Cappelli), *Automobile per l'estate* (Alberto Moretti), *Paesaggio a misura automobilistica* (Alfonso Frasnèdi), *Sorpasso* (Piero Leddi), *Auto e sorpasso* (Paolo Pasotto), *Pericle formula uno* (Dino Boschi).

⁵⁷ Si veda, ad esempio, *Uomo, fari e lamiera* (Vasco Bendini), *Fuoriserie* (Fernando Farulli), *La 1100* (Ernesto Treccani), *Donna, danaro e auto* (Giulio Turcato), *Automobili in vetrina* (Giuseppe Martinelli), *L'annuncio della Miura Lamborghini* (Renzo Grazini), *A tutte le coppie nella civiltà del benessere* (Alfonso Frasnèdi).

⁵⁸ Si veda, ad esempio, *L'automobile in città* (Ernesto Treccani), *Stazione di servizio e Periferia industriale* (Franco Villosi), *Metamorfosi barocca di una Lamborghini* e *Metamorfosi di una Ford* (Riccardo T. Ferroni), *Incidente fra balocchi* (Luciano Schifano), *Parcheggio in città*, *Incidente rosso* e *Incidente grigio* (Giulio Ruffini).

diventa la metafora dei complessi problemi irrisolti che sembrano minacciare il benessere e lo stile di vita conquistato negli anni '60.

La descrizione più efficace dell'Italia a quattro ruote la offre *“La più bella serata della mia vita”* di Ettore Scola che nella scena iniziale, sfruttando il contrasto tra l'elegante e veloce Maserati “Indy” del protagonista (Alberto Sordi) e le piccole utilitarie in fila alla frontiera italo-svizzera, fotografa egregiamente la quotidianità stradale dell'epoca; i persistenti miti della velocità e dei “macchinoni” fuoriserie sono richiamati attraverso il piccolo Giacomino che, affascinato dalla rombante Maserati guidata da Alberto Sordi, vuole assolutamente attraversare la frontiera sulla fuoriserie e non sulla “850” del padre:

“È un caldo pomeriggio d'estate. Centinaia di automobili formano una lunga fila davanti alla frontiera svizzera: ad ogni macchina che supera i controlli di dogana il corteo avanza di un paio di metri. Nel centro della fila, una Maserati Indy targata Milano, inutilmente rombante, è prigioniera delle piccole cilindrate che la circondano. [...] Da una piccola utilitaria, ferma accanto alla Maserati, la madre di uno dei bambini – la tipica donnetta immigrata del Sud – ogni tanto lo chiama pigramente con un accento pugliese. [...] Tra le macchine in sosta si destreggiano biciclette e motorini, guidati quasi tutti da donne: ognuna ha la sua borsa per la spesa. [...]

– *Madre*: Giacomino! Scendi subito e chiedi scusa al signore! [...]

– *Giacomino*: No! Voglio provare la Maserati! Alla frontiera scendo! [...]

– *Giacomino*: Quanto fa all'ora? (*si china sul contachilometri*)...trecentottanta. Bè, mica tanto...e questo coso che è? [...]

– *Giacomino*: La nostra è una 850. Papà corre molto: prima ha toccato quasi i trecento. (Alfredo lo guarda e Giacomino corregge) Bè, i duecentocinquanta...⁵⁹.

Gli altri due film simbolo, automobilisticamente parlando, del periodo pongono l'automobile in una luce del tutto negativa, evidenziando principalmente i problemi della circolazione divenuta sempre più caotica e disordinata: in *“Roma”* di Federico Fellini una delle scene più celebri è appunto quella dell'immenso ingorgo notturno sul raccordo anulare capitolino, mentre il traffico è il soggetto sul quale viene costruita l'intera sceneggiatura de *“L'ingorgo. Una storia impossibile”* di Luigi Comencini nel quale un “megaingorgo” di 36 ore nelle vicinanze di Roma è la scintilla che dà luogo ad atti di violenza, feroci discussioni, accese liti, inaspettati tradimenti fra gli automobilisti bloccati nel traffico⁶⁰.

⁵⁹ *La più bella serata della mia vita* (Italia 1972, col., 108'), Ettore Scola. Con Alberto Sordi, Michel Simon, Charles Vanel, Claude Dauphin, Pierre Brasseur, Janet Agren. Cfr. S. AMIDEI e E. SCOLA, *La più bella serata della mia vita*, Mantova, Circolo del cinema-Publi Paolini, 1996, pp. 27-30. L'automobile è protagonista anche in molte scene di *“C'eravamo tanto amati”* di Ettore Scola (Italia 1974, col., 125').

⁶⁰ *Roma* (Italia/Francia 1972, col., 120'), Federico Fellini. Con Alberto Sordi, Marcello Mastroianni, Anna Magnani, Peter Gonzales; *L'ingorgo. Una storia impossibile* (Italia/Francia/Rft/Spagna 1979, col., 128'), Luigi Comencini. Con Alberto Sordi, Annie Girardot, Marcello Mastroianni, Stefania Sandrelli, Ugo Tognazzi.

Quanto alla canzone – pur mancando in Italia brani sfacciatamente ironici come “*Drive my car*” dei Beatles, caustici quali “*Talkin’ World War III Blues*” di Bob Dylan e “*Mercedes Benz*” di Janis Joplin, oppure convintamente ambientalisti come “*Big Yellow Taxi*” di Joni Mitchell⁶¹ – questa, finalmente, affronta in maniera più matura e complessa le tematiche legate all’automobile. Del resto, negli anni ’70, la canzone italiana ha scoperto la politica e soprattutto i cantautori lasciano in secondo piano la tematica dell’amore per parlare di guerra, di scioperi, di occupazioni, della crisi della società borghese e del capitalismo, di cronaca, di religione, del ruolo dell’arte.

Gianni Morandi, in un suo misconosciuto disco del 1975 al quale collaborano Ivano Fossati e Oscar Prudente, critica la politica autostradale portata avanti fino ad allora dai governi (“*Autostrade, no!*”)⁶², mentre Lucio Dalla, nel 1976, dedica all’auto un intero album, “*Automobili*”, e in una canzone attacca apertamente Gianni Agnelli e la Fiat⁶³.

Nel disco, Lucio Dalla affronta il mito delle corse su strada e degli eroi del volante (*Mille Miglia prima e seconda*, *Nuvolari*), il traffico (*L’ingorgo*), i progressi della tecnica (*Il motore del 2000*) e l’auto come luogo d’incontro per una giovane coppia (*Due ragazzi*)⁶⁴.

Nella “*Canzone del Maggio*” di Fabrizio De André⁶⁵, l’automobile, non a caso di cilindrata media, diviene il simbolo dell’agiatezza e del conservatorismo borghese,

⁶¹ Cfr. THE BEATLES, *Rubber soul*, Emi-Parlophone, 1965; B. DYLAN, *The freewheelin’ Bob Dylan*, Columbia, 1963; “Signore, mi compreresti una Mercedes Benz?/ tutti i miei amici guidano Porsche, merito una ricompensa/ ho lavorato sodo tutta la vita, senza che gli amici mi aiutassero/ allora Signore, me la compreresti una Mercedes Benz?”, in J. JOPLIN, *Pearl*, Columbia, 1971; “Hanno lastricato il Paradiso/ e ci hanno messo un parcheggio/ con un albergo rosa, una boutique/ hanno preso tutti gli alberi/ e li hanno messi in un museo degli alberi”, in J. MITCHELL, *Ladies of the canyon*, Reprise, 1970.

⁶² G. MORANDI, *Il mondo di frutta candita*, Rca, 1975.

⁶³ “Questa è la prima domanda/ la Fiat nella sola Torino/ ha centoventimila operai, quindicimila industrie/ legate a questo destino./ L’area dell’intera città/ è tanto densa da fare pietà. [...] Ora sbaracca a Volvera/ la fabbrica per i ricambi/ la fonderia a Crescentino? [...] Da tutti è ormai confermato/ l’auto è in crisi profonda/ l’auto non ha futuro/ stecco di legno sull’onda./ Dopo l’assessamento/ le auto saranno più rare/ e finiranno per scomparire/ come lampare sul mare”. *Intervista con l’Avvocato*, in L. DALLA, *Automobili*, Rca, 1976.

⁶⁴ L. DALLA, *Automobili*, Rca, 1976: “L’Italia occhi divorati in terra/ un urlo di motori che strappava/ la gente dalle case/ voci luci colori” (*Mille Miglia prima e seconda*); “Quando corre Nuvolari/ mette paura/ perché il motore è feroce/ mentre taglia ruggendo la pianura/ [...] Quando corre Nuvolari, quando passa Nuvolari/ la gente arriva in mucchio e si stende sui prati/ quando corre Nuvolari, quando passa Nuvolari/ la gente aspetta il suo arrivo per ore e ore/ e finalmente quando sente il rumore/ salta in piedi e lo saluta con la mano/ gli grida parole d’amore/ e lo guarda scomparire [...]” (*Nuvolari*); “Mettere in marcia il motore/ avanzare tre metri e poi staccare/ fermarsi a guardare e a parlare/ alla fine spegnere il motore./ Tre suore giovani nella Due Cavalli/ un ragazzino dentro la Dauphine/ c’è un uomo bianco nella Caravelle/ altro uomo e donna in una Peugeot/ Dietro la Due Cavalli c’è una Volkswagen/ [...] Luci rosse sempre accese/ danno il via a una pazza rincorsa/ centomila bisonti scatenati/ verso Parigi stretta in una morsa” (*L’ingorgo*).

⁶⁵ F. DE ANDRÉ, *Storia di un impiegato*, Ricordi, 1973: “Anche se il nostro Maggio/ ha fatto a meno del vostro coraggio/ se la paura di guardare/ vi ha fatto chinare il mento/ se il fuoco ha risparmiato/ le vostre millecento/ anche se voi vi credete assolti/ siete lo stesso coinvolti [...]”.

mentre “*Spendi, spandi Effendi*” di Rino Gaetano è una satira corrosiva sulla crisi petrolifera post 1973 e sui falsi miti imposti dalla pubblicità⁶⁶.

Ovviamente, però, l’automobile resta anche un oggetto di svago e, quindi, non mancano canzoni che parlano d’amore e di viaggi come quelli raccontati da Paolo Conte in cui il guidatore è sempre accompagnato da un’affascinante ragazza: del 1974 è “*La fisarmonica di Stradella*” e del 1975 la celebre “*Topolino amaranto*” in cui il cantautore dileggia con il solito garbo i prodromi dell’“automania” italiana:

“Oggi la benzina è rincarata/ è l’estate del quarantasei un litro vale un chilo di insalata/ ma chi ci rinuncia? A piedi chi va? L’auto: che comodità!/ Sulla Topolino amaranto/ dai, siedimi accanto, che adesso si va.

Se le lascio sciolta un po’ la briglia/ mi sembra un’Aprilia e rivali non ha. [...] ma sulla Topolino amaranto/ si sta ch’è un incanto nel quarantasei...”⁶⁷.

Il viaggio, di cui l’automobile è divenuta lo strumento per eccellenza, ritorna anche in una delle canzoni più famose degli anni ’70, “*Sì, viaggiare*” scritta dalla coppia Mogol-Battisti:

“Quel gran genio/ del mio amico/ lui saprebbe cosa fare/ lui saprebbe cosa aggiustare/ con un cacciavite in mano fa miracoli./ Ti regolerebbe il minimo, alzandolo un po’/ e non picchieresti in testa, così forte no/ e potresti ripartire/ certamente non volare/ ma viaggiare./ Sì, viaggiare/ evitando le buche più dure/ senza per questo cadere nelle tue paure./ Gentilmente, senza fumo, con amore/ dolcemente viaggiare./ Rallentare per poi accelerare./ Con un ritmo fluente di vita nel cuore/ gentilmente, senza strappi al motore”⁶⁸.

Il cinema e la musica popolare fotografavano, dunque, assai puntualmente ciò che ormai era divenuta l’automobile: una sorta di “elettrodomestico” fastidioso (il traffico e le crescenti difficoltà di parcheggio, i continui rincari del carburante, le riparazioni sempre più costose...) e di uso scontato, ma, allo stesso tempo, un oggetto dispensatore di comodità e di libertà, irrinunciabile e dal fascino immutato.

FEDERICO PAOLINI

⁶⁶ “Essenza benzina o gasolina/ soltanto un litro e in cambio ti dò Cristina/se vuoi la chiudo pure in monastero/ ma dammi un litro di oro nero/ti sei fatto il palazzo sul jumbo/ noi invece corriamo sempre appresso all’ambo/ambo terno tombola e cinquina/ se vinco mi danno un litro di benzina. [...] /Spider coupé gitti alfetta/ a duecento c’è sempre una donna che t’aspetta/sdraiata sul cofano all’autosalone/ e ti dice prendimi [...]”. R. GAETANO, *La storia*, Bmg-Ricordi-Rca, 1998.

⁶⁷ P. CONTE, *Paolo Conte*, Rca, 1975. Quanto a “*La fisarmonica di Stradella*” si trova in P. CONTE, *Paolo Conte*, Rca, 1974.

⁶⁸ L. BATTISTI, *Pensieri, emozioni*, Bmg-Ricordi, 1996. Richiami all’automobile e alla motocicletta li ritroviamo anche in “*Emozioni*”, “*Il tempo di morire*” e “*L’Aquila*”.