

## BRESCIA RIPARTE 1945-1963

Collection Day 2021

# IN AUTO E MOTO: IL BELPAESE CORRE A TUTTO GAS VERSO IL «MIRACOLO»

L'industria motoristica traina l'intero sistema produttivo e la motorizzazione privata accelera la modernizzazione

Elena Pala

**L**a narrazione degli approfondimenti dedicati al progetto «Brescia riparte. 1945-1963» non poteva prescindere da un capitolo, il secondo, dedicato alla motorizzazione.

Due i motivi. Primo. A partire dagli anni Cinquanta l'industria dei motori traina a catena lo sviluppo nazionale dei settori siderurgico, chimico, petrolifero, edile, elettro-meccanico. Insomma, influenza a cascata l'intero sistema produttivo del Paese. Secondo. La motorizzazione privata svolge un ruolo principe nella modernizzazione sociale e culturale dell'Italia: l'automobile, tra i motori, diventa il simbolo di libertà, progresso, benessere e indipendenza.

**Passione due ruote.** Un primo consolidamento dell'industria automobilistica italiana si ha negli anni Venti. Il parco vetture circolanti in Italia passa dalle 31.466 unità del 1920 alle 290.174 del 1939. Un dato, questo,

che cala drasticamente ai poco più 70.000 esemplari dopo l'armistizio del 1943. Nel dopoguerra si registra una lenta ripresa. Le automobili circolanti nel 1946 sono 149.649, nel 1950: 342.021. Questi dati non fanno del nostro Paese una nazione motorizzata. La densità automobilistica di circolazione rimane bassa. L'Italia predilige alle quattro le due ruote, quelle dei motocicli. Nel 1958 - annota lo storico Federico Paolini - a fronte di 1.392.525 automobili circolano ben 3.564.000 motocicli (un motoveicolo ogni 14,1 abitanti contro un autoveicolo ogni 28,4 abitanti). Agli inizi degli anni '60 se il 13% degli operai possiede un'automobile, il 25% ha una motocicletta. Fra i braccianti e gli agricoltori la percentuale sale al 34%.

Sulle strade circolano i più disparati motocicli: da vecchie moto dell'anteguerra ad adattamenti fai-da-te, da biciclette con motore Cucciolo ai Mosquito per arrivare alle due grandi novità degli anni del miracolo economico: la Vespa Piaggio e la Lambretta Innocenti. La prima ha un notevole successo tra i giovani della classe media grazie anche al suo prezzo abbordabile di 80.000 lire. Entrambe diventano ben

presto delle vere e proprie icone, adottate anche all'estero da sottoculture giovanili come i «mod» londinesi negli anni Sessanta.

**Poi è boom dell'auto.** L'espansione automobilistica si registrerà soltanto a partire dalla fine degli anni Cinquanta, specie tra il 1959 e il 1963. Il ritmo è a dir poco travolgente. Il tasso di incremento medio annuo sfiora il 21%. La crescita dell'industria automobilistica italiana - la seconda del secolo - galoppa di pari passo e la produzione arriva a un tasso medio annuo del 24%. Negli anni del boom economico l'automobile diventa il mezzo privilegiato per recarsi al lavoro. È sempre più utilizzata anche dalle donne per recarsi nelle nuove cattedrali del consumo: i grandi magazzini. Diventa lo strumento per eccellenza per fruire del tempo libero.

Possiamo, a conclusione, accennare a un terzo motivo che motiva i nostri riflettori puntati sulla motorizzazione. Nel secondo dopoguerra l'automobile contribuisce - come rimarca Paolini - a «completare quel processo di unificazione che la

strada ferrata aveva iniziato oltre un secolo prima». Mentre la televisione abbatte le barriere linguistiche (celebre, ad esempio, la trasmissione «Non è mai troppo tardi»), l'automobile accorcia le distanze fisiche.

**Il ruolo della Mille Miglia.** Un ruolo fondamentale non poteva non spettare anche alla Mille Miglia. In un'Italia distrutta e divisa dalla guerra, la celebre Freccia Rossa col suo spettacolo itinerante di automobili rombanti contribuisce non soltanto alla conoscenza del paesaggio italiano, ma soprattutto alla diffusione del senso di appartenenza ad una comunità (un ruolo, questo, svolto anche dal Giro d'Italia).

Si crea così una nuova simbologia nell'immaginario collettivo della modernizzazione e i motori - insieme al mondo che (al di là del gioco di parole) vi «ruota» intorno - ne sono i protagonisti. Un immaginario che si modella ora sui bolidi della Mille Miglia, ora sulle utilitarie Fiat (si pensi alla 1100, alla 600 e alla cosiddetta Bianchina). Senza dimenticare i riferimenti simbolici di modernità identificabili nei viadotti e nei trafori autostradali, negli autogrill Motta e Pavesi, infine nella Vespa e nella Lambretta. //



Davanti alla chiesa nel 1961. I giovani di Lavino, Noffo e Navono alla benedizione delle moto sul sagrato della chiesa di San Michele a Lavino di Pertica Alta



Bellezze in Lambretta. Nel Dopoguerra anche le donne vanno in moto



Auto per tutti. La 600 fu una delle protagoniste della motorizzazione di massa

SALVA LA TUA STORIA!

**Possiedi del periodo 1945-1963**

motocicli, automobili, accessori/tessere/documenti legati al mondo del motore, fotografie delle Mille Miglia e di altre gare automobilistiche, fotografie scattate nel tempo libero con autoveicoli e motocicli del periodo che vuoi mostrarci al

**C-Day**

e contribuire così all'allestimento della mostra in corso per il 2022?

**TI ASPETTIAMO!**

Prenota il tuo appuntamento per il 17 novembre a:

telefono

+39 333262129

mail

info@litaliariparte1945-1963.it

Per ogni info:

www.litaliariparte1945-1963.it

infogdb

## Brescia «capitale» dell'Italia che scopre il fascino dei motori

### Lavoro e passione

Fondamentale il ruolo nel comparto della meccanica per le auto e per le «due ruote»

■ «È noto - si legge in un numero monografico della Rivista Prodotto Italiano e Commercio Internazionale, dedicato al settore produttivo bresciano e pubblicato negli anni del miracolo economico - come la provincia di Brescia sia una tra le più motorizzate d'Italia in senso assoluto (...). Il motore è infatti una delle due grandi passioni del bresciano, insieme col fucile da caccia. Forse la passione si spiega con la posizione del-

la città rispetto ai suoi laghi incantevoli e alle sue vallate alpine, e col desiderio, se non la necessità da parte dei suoi abitanti, di trascorrere, dopo una settimana di duro e intenso lavoro, le liete ore del weekend nell'azzurra cornice del Benaco o nella verde poesia del Sebino e della Vallecamonica».

Ci sono altresì «ragioni pratiche» di lavoro che fanno Brescia una delle città più motorizzate in rapporto al numero dei suoi abitanti. Raggiungere con «maggiore prontezza e comodità» tutti i mercati che circondano la città - come quelli di Rovato, Montichiari, Cremona, Castiglione, Asola e Mantova - con un «mezzo di trasporto indipendente» diventa imprescindibile per piccoli e medi agricoltori e commercianti,

nonché per piccoli industriali e artigiani. Anche «molti, moltissimi lavoratori, impiegati e operai, possiedono il loro motoveicolo». Un motoveicolo spesso Made in Brescia. Nel ramo motociclistico tra i produttori bresciani di allora si annoverano la Società Minganti di Gardone V.T. (celebre la MI-VAL 125 per la sua struttura «lussuosa, sicura, veloce»), la Sterzi di Colongne e la Galbusera di Brescia.

Anche la produzione di «parti per ciclo» ha nel nostro territorio uno sviluppo di primo ordine. I cerchi laminati in duralluminio della Gnutti di Lumezzane, i mozzi, le pedivelle, i pedali delle aziende Brivio, Gnutti e Saleri sono «conosciuti in tutta Italia e all'estero».

A completare la somma dei grandi interessi che si smuovono intorno ai mezzi di trasporto sono da ricordare, tra gli altri, le carrozzerie, le officine meccaniche di alta precisione (come la Omap), le aziende specializzate nella costruzione di rimorchi (ad esempio la Orlandi), l'intero ramo commerciale, le autoscuole, i magazzini di ricambi e di abbigliamento sportivo. // E.P.