

Giovanni De Luna

Spazio.

Il concetto chiave da proporre in chiave didattica è lo "spazio" come coordinata in cui inserire l'esistenza collettiva della città in guerra. E' in questo contesto, infatti, che va proposta la riflessione sulle automobili e, più in generale, sui mezzi di trasporto e il loro uso nell'Italia tra il 1940 e il 1945.

1. DALLO SPAZIO IMMAGINARIO ALLO SPAZIO REALE. All'inizio, la guerra lontana coincide con uno straordinario allargamento dello spazio immaginario, percepito attraverso le lettere, i racconti dei reduci, i giornali, la radio, i documentari cinematografici. Lo spazio vissuto non è più solo quello delle quotidiane interrelazioni sociali, ma è anche quello del lontano, microscopico punto sulla carta geografica nel quale è magari impegnato militarmente un parente.

Nell'agosto 1940, dopo il successo ottenuto a Milano, in galleria Vittorio Emanuele dal diorama delle operazioni belliche in Africa, si decise di realizzare a Roma, in piazza Colonna, un diorama allargato anche a tutta l'Europa. Nell'ottobre l'iniziativa fu estesa a tutti i 94 capoluoghi di provincia del Regno. Eccone la descrizione fattane dal Min.cul pop. "Quattro pannelli di 45 metri quadrati, sorretti da una torretta tubolare smontabile della Società Innocenti. L'insieme è completato da apposite sagome mobili rappresentanti rispettivamente apparecchi da bombardamento, corazzate, sottomarini, mas; altri segni distintivi sono costituiti da dischi tricolori per le località che il Bollettino del giorno segnala occupate, dischi neri con fondo bianco per le località in precedenza, e frecce rosse per le operazioni terrestri. L'aggiornamento del quadro con le sagome e i segni distintivi viene eseguito quotidianamente da parte di appositi incaricati del Comune, secondo le indicazioni fornite dall'Agenzia dell'Italia e dell'Impero in base ai dati del Bollettino del Quartier Generale. In tal modo giorno per giorno la popolazione può seguire l'itinerario della nostra vittoria."

Alla definizione dello "spazio immaginario" non concorrevano solo la propaganda di regime. Importanti erano le lettere di chi era partito, soldati ovviamente, ma anche i lavoratori italiani andati in Germania. Nel settembre del 1941 erano 271.667, di cui 216.834

impegnati nell'industria. Nelle loro lettere le lamentele più insistenti riguardavano il cibo. Negli accordi per l'export di manodopera era previsto che i generi alimentari fossero importati dall'Italia e che venissero preparati, nelle cucine dei campi di lavoro, da personale italiano. Molti fuggirono, rompendo il "contratto di lavoro". Al loro rientro in Italia venivano tutti spediti al confino a Pisticci.

2. LO SPAZIO REALE. E' uno spazio i cui confini dipendono dalle varie fasi che scandiscono la guerra: prima il mondo, poi l'Italia, poi la propria città, poi, dopo l'8 settembre, nell'Italia occupata dai nazisti, il proprio quartiere, la propria famiglia, se stessi. Il vero spartiacque di questo passaggio è l'estate 1943, l'arrivo della guerra sul territorio nazionale. E' il momento in cui ci si può avvalere di fonti dirette (i racconti dei parenti, degli amici, dei profughi, degli sfollati) per controllare la realtà. Non più luoghi esotici, "bandierine" da spostare seguendo le sorti di una guerra lontana; ma luoghi ormai familiari, i nostri mari, le nostre coste, elementi già noti nella loro concretezza di abitanti, di tradizioni di abitudini.

3. La coppia ALLARGAMENTO/RESTRINGIMENTO può applicarsi anche allo spazio sociale della città. Significativo rispetto ai mutamenti dell'esistenza collettiva è l'emergere di un nuovo concetto di mobilità che vede molto ridotti gli spazi in cui è possibile muoversi, vivere.

Nell'agosto 1943 le bombe distrussero oltre la metà dei tram milanesi: 575 su 1.191. La rimessa di Porta Ticinese fu centrata in pieno. La rete dei binari fu divelta in 500 punti. I lavori di riparazione furono lunghissimi tanto che per mesi e mesi l'azienda tranviaria dovette pubblicare quotidianamente sui giornali i percorsi delle varie linee.

Le difficoltà dei trasporti urbani e extra-urbani erano il dato più macroscopico di questo fenomeno: le distanze sembravano essersi mostruosamente allungate; allentatisi i collegamenti tra città e città, difficili anche quelli tra il centro e la periferia, la geografia dell'Italia (specialmente di quella occupata dai tedeschi) parve frantumarsi in tanti piccoli mondi separati: la famiglia, il quartiere, la comunità, il villaggio. Ci si spostava prevalentemente a piedi o in bicicletta. Le strade cittadine si popolarono di carretti a mano, robusti cavalli da traino, motofurgoni a carbonella.

A Milano, una ditta di trasporti arrivò a servirsi di un dromedario per la consegna della merce. Si usavano taxi-bicicletta: tricicli resi più confortevoli dall'aggiunta di sedili e cuscini, o addirittura di baldacchini per proteggere i passeggeri dalle intemperie.

La bicicletta, nonostante il suo alto prezzo d'acquisto (si pagavano dalle 8 alle 12 mila lire per una Legnano o una Benotto), era il mezzo di trasporto più diffuso.

Dopo l'8 settembre 1943 si impose ai ciclisti l'obbligo di un apposito "permesso" per circolare durante le ore di oscuramento. In seguito, per scoraggiare le azioni dei partigiani, questo obbligo si estese anche alle ore diurne. La bicicletta doveva essere denunciata in Questura; le famiglie dei renitenti alla leva e dei disertori dovevano obbligatoriamente consegnarle in Municipio. L'ordine valeva anche per chi -senza specifiche necessità di lavoro- possedeva una bici con portabagaglio.. Circolare a piedi creava meno problemi burocratici. Per i pedoni vigeva soltanto la norma di tenere la sinistra e di camminare sui marciapiedi. Elementari regole di prudenza consigliavano di muoversi a rispettosa distanza dai muri per evitare le macerie cadenti dalle case pericolanti e non ancora demolite. Si finiva, così, per camminare tutti al centro della strada, in una confusione di carri, pedoni, tricicli e cavalli.

Per recarsi fuori città si affrontavano viaggi la cui dimensione epica era in stridente contrasto con la brevità delle distanze da percorrere.

4. Ma la guerra non si limitava a restringere drasticamente lo spazio sociale. Lo modificò profondamente al suo interno, alterando lo stesso profilo della "struttura urbana": LA CAMPAGNA IRROMPEVA NEL CUORE DELLA CITTA'. Poche immagini segnalano con più efficacia questa "rottura" di quella di Piazza del Duomo, a Milano, trasformata in una gigantesca aia per la trebbiatura del grano il 3 luglio 1942. Gli "orti urbani" (ma è riduttivo definirli così vista l'estensione da essi assunta) introducevano inedite chiazze di colore (dal verde del granturco al giallo del grano) nella grigia uniformità degli agglomerati urbani. Nei trinceroni delle ferrovie venivano installate gigantesche conigliere; e galline e conigli razzolavano sui terrazzi e i balconi dei quartieri popolari. Era uno scenario rurale a cui si uniformavano anche significativi comportamenti collettivi: il taglio degli alberi dei viali cittadini, il ritorno ad alimenti essenziali, l'accaparramento, l'imboscamento.