

Schede

B. Maida, *I treni dell'accoglienza. Infanzia, povertà e solidarietà nell'Italia del dopoguerra, 1945-1948*, Einaudi, Torino 2020, pp. 361.

Ci sono storie del passato che stentano a trovare spazio nella memoria collettiva e restano sommerse, per poi tornare in superficie tardivamente e restituire visibilità alle diverse esperienze di uomini e donne. Un caso esemplare è rappresentato dalla vicenda dei “treni della felicità”, ovvero di quei convogli che nel secondo dopoguerra portarono decine di migliaia di bambini e bambine provenienti principalmente dal sud verso numerose località del centro Italia, per essere nutriti e curati. Negli ultimi anni queste bambine e questi bambini, ma anche le famiglie che li accolsero e le organizzazioni che si occuparono del loro trasferimento, sono diventati i protagonisti di una raccolta di testimonianze (G. Rinaldi, *I treni della felicità. Storia di bambini in viaggio fra due Italie*, Ediesse, Roma 2009), di un documentario (*Pasta Nera*, di A. Piva, 2011) e di un romanzo (V. Arnone, *Il treno dei bambini*, Einaudi, Torino 2019). Infine, con il volume di Bruno Maida, i “treni della felicità” sono divenuti oggetto anche di una ricostruzione storica estremamente accurata, che attraverso l'analisi di una straordinaria varietà di fonti (archivistiche, orali, a stampa, letterarie, fotografiche e audiovisive) ci offre un quadro ricco e complesso degli eventi.

Nel lavoro di Maida la storia delle bambine e dei bambini che trascorsero in altre famiglie periodi più o meno lunghi, per sfuggire almeno temporaneamente alla fame, viene saldamente collocata nella realtà dell'Italia postbellica, con le sue miserie – riconducibili non solo alle conseguenze della guerra – ma anche il suo desiderio di rinascita. Tuttavia l'autore de *I treni dell'accoglienza* giustamente riconnette l'esperienza del secondo dopoguerra anche a un più lontano passato di quell'impulso solidaristico che ha storicamente posto al centro la cura dell'infanzia. Singole iniziative possono essere rintracciate anche prima, ma il momento più significativo in questo senso è senza dubbio rappresentato dal primo dopoguerra. In un'Europa attanagliata dalla condizione di perdurante emergenza (economica, sociale, sanitaria), i progetti di assistenza furono pensati come strumenti cruciali per la transizione verso la pace. Bambini e bambine apparvero come i primi destinatari delle operazioni umanitarie, perché in loro si vedevano i cittadini e le cittadine del futuro. In questo contesto era nato a

Londra, nel 1919, il *Save the Children Fund*, un'organizzazione che sarebbe presto diventata un'attiva promotrice dell'assistenza all'infanzia a livello internazionale. Ancora in questo contesto aveva preso forma un'iniziativa come quella che, nell'inverno tra il 1919 e il 1920, aveva portato al soggiorno temporaneo di circa 400.000 bambine e bambini viennesi, gravemente denutriti, presso le famiglie e le istituzioni di diverse città europee. Alcune migliaia dei "piccoli viennesi" erano arrivati anche nella Milano guidata dal socialista Emilio Caldara, attraverso un progetto promosso dal comune ma sostenuto da una fitta rete di cooperative, società di mutuo soccorso, circoli culturali e sezioni locali del Psi. L'intreccio fra impegno istituzionale e volontariato, tra militanza politica e "umana solidarietà", tra tradizione filantropica e desiderio di costruire una pace duratura sarebbe tornato venticinque anni più tardi, pur con declinazioni diverse.

Maida ricostruisce con precisione le dinamiche e i fatti che complessivamente portarono alla partenza di decine di migliaia di bambini. La prima esperienza si ebbe già alla fine del 1945, per iniziativa dell'Unione donne italiane (Udi), e riguardò il soggiorno di bambini e bambine di Milano in Emilia Romagna. Il progetto era stato immediatamente rilanciato dalla segreteria del partito comunista, con l'intento di aprirlo all'infanzia del centro-sud, cominciando da Cassino, esempio concreto e simbolo per eccellenza delle profonde ferite inflitte dalla guerra alla società italiana. L'Udi e il Pci guidarono quindi la complicata organizzazione dei "treni della felicità", che vide però la collaborazione anche delle istituzioni, a livello locale e nazionale, delle associazioni filantropiche e di comitati cittadini appositamente costituiti, della Croce rossa e delle Ferrovie dello stato. Il volume di Maida mette bene a fuoco l'interazione fra i diversi attori, gli obiettivi perseguiti da ciascuno e i risvolti, anche controversi, di una storia che potrebbe invece indurre a facili semplificazioni. Rispetto a questo lavoro di analisi articolato, possiamo mettere in evidenza due (fra i molti possibili) percorsi di lettura particolarmente rilevanti: la storia dell'infanzia nell'Italia postbellica e quella delle politiche e delle pratiche dell'assistenza.

L'intensa attività di ricerca di Bruno Maida si è contraddistinta proprio per l'attenzione verso la storia dell'infanzia e per l'efficacia metodologica e interpretativa con cui lo storico torinese ha affrontato il tema. Anche ne *I treni dell'accoglienza* la questione è vista nelle sue diverse sfaccettature. In primo luogo le condizioni effettive di un mondo dell'infanzia afflitto da un elevato tasso di mortalità (tra i più alti dei paesi occidentali), dalle malattie dovute alla denutrizione, dalla scolarizzazione bassa e irregolare. Ancora l'inchiesta parlamentare sulla miseria, del 1951-53, lasciava emer-

gere un quadro drammatico per almeno tre milioni di bambine e bambini italiani. Proprio le immagini di un'infanzia derelitta divennero il simbolo – per esempio nelle fotografie della *United Nations Relief and Rehabilitation Administration* (Unrra) – della condizione di bisogno dell'Italia postbellica. L'obiettivo di Maida, tuttavia, è quello di non limitarsi a una lettura critica della situazione dell'infanzia e della sua rappresentazione, per tentare di restituire la voce a bambini e bambine, indagare la loro esperienza, tanto della povertà quanto delle iniziative di assistenza che intendevano contrastarla. Non si tratta, naturalmente, di un'operazione semplice. Gli osservatori che hanno dato conto delle reazioni dei bambini sono sempre gli adulti che si muovevano intorno a loro e anche le testimonianze dirette dei protagonisti sono state raccolte molto più tardi, tra donne e uomini che hanno condiviso il ricordo di quando erano piccoli, mediato dal passare degli anni e dal raggiungimento della maturità. Ciò nonostante nelle pagine del volume riaffiorano i pensieri e le emozioni di bambini e bambine, per esempio l'intreccio fra sgomento e meraviglia suscitato da un trasferimento al nord che appariva contemporaneamente come un salto nel buio e come un miracolo. Ai piccoli napoletani che non avevano mai visto la neve, la coltre bianca che ricopriva l'appennino tra Firenze e Bologna sembrava latte oppure ricotta: non avevano forse lasciato la fame per l'abbondanza?

Nel volume di Maida la mobilitazione per organizzare i “treni della felicità” costituisce anche la lente attraverso la quale guardare alla questione dell'assistenza postbellica, da punti di vista differenti. La presenza delle organizzazioni internazionali, prima l'Unrra e poi l'Unicef, che individuavano nei programmi di aiuto lo strumento attraverso il quale promuovere la transizione verso la pace e la stabilizzazione della società italiana. L'impegno delle istituzioni e dei partiti, in primo luogo del Pci, per i quali provvedere alla cura dell'infanzia non era soltanto un'urgenza immediata, ma anche una condizione imprescindibile per la rifondazione democratica del paese. Il ruolo delle organizzazioni presenti sul territorio, e soprattutto dell'Udi, che proprio nell'assistenza di bambini e bambine trovava uno degli ambiti privilegiati del proprio attivismo, attraverso il quale le donne conferivano un significato specifico alla propria militanza politica. L'analisi di tutti questi attori, a cui si aggiungono le famiglie che ospitarono i bambini, consente a Maida di mostrarci l'assistenza all'infanzia come una delle sfide cruciali con cui si confrontò l'Italia postbellica. Per questa e per molte altre ragioni *I treni dell'accoglienza* rappresenta senza dubbio un volume importante.

Silvia Salvatici

C. Mari, *A Business History of the Bicycle Industry. Shaping Marketing Practices*, Palgrave Macmillan, New York 2021, pp. 137.

Nonostante la cospicua produzione di opere inerenti la storia della bicicletta (come si può notare dalla stessa bibliografia che accompagna questo volume) è ancora ristretto il numero di pubblicazioni riguardanti l'industria ciclistica, considerata marginale e di poco rilievo rispetto alle altre industrie sviluppatesi a cavallo tra il XIX e il XX secolo e che hanno avuto un'influenza profonda nella storia socio-economica contemporanea (basti pensare alle innumerevoli pagine sul fordismo e l'industria automobilistica). Carlo Mari prova a colmare le lacune esistenti e a proporre una lettura nuova e peculiare della storia dell'industria ciclistica, dandole quel rilievo e sottolineando quegli aspetti che fino ad oggi sono stati trascurati o non hanno avuto sufficiente attenzione a livello accademico. Nei quattro capitoli del libro, Mari alterna pagine di carattere descrittivo e grafici quantitativi riguardanti l'industria suddetta, riuscendo così a ottenere una certa organicità e una visione complessiva di dati che altrimenti sarebbero apparsi eterogenei e di limitato valore scientifico.

Il primo capitolo si concentra sulla nascita della bicicletta, dal primordiale velocipede alla *safety bicycle*, modello diventato popolare in Inghilterra nel 1885 e prototipo di tutti i modelli successivi, caratterizzato da un baricentro basso e due ruote pneumatiche delle stesse dimensioni. A tal proposito occorre sottolineare il riferimento di Mari ad alcune teorie sociologiche, in particolare il costruttivismo sociale (*Scot approach*) come motore delle innovazioni tecnologiche riguardanti la bicicletta. In questa ottica fu l'interesse di diversi gruppi sociali che accelerò l'evoluzione del velocipede, fino a raggiungere un modello che rispondesse coerentemente a tutte le diverse esigenze, dando così inizio alla diffusione della bicicletta quale fenomeno di massa: non fu l'ingegno di un singolo individuo che rese la bicicletta l'oggetto dei desideri di milioni di persone, ma fu la capacità da parte delle aziende ciclistiche di comprendere e intercettare i bisogni dei diversi gruppi sociali (*stakeholders*).

Nelle pagine successive gli aspetti storici vengono affiancati da questioni più di carattere economico, tanto che Mari descrive le cinque dimensioni sotto cui può essere osservata la bicicletta quale prodotto manufatto (fisica, funzionale, economica, psicologica e storica) e le due tipologie che caratterizzano la struttura del prodotto: modulare o integrale. Naturalmente, sfruttando le conoscenze già acquisite con la fabbricazione delle armi, fu scelta l'architettura di tipo modulare, così da mantenere i prezzi più bassi e agevolare la sostituzione dei pezzi. Tale scelta permise di allargare

il mercato, ma anche di incrementare il numero delle industrie; infatti, se inizialmente furono la Francia e il Regno Unito ad assistere al fenomeno, a inizio Novecento anche negli altri paesi europei si passò dall'assemblaggio e la riparazione alla nascita di vere industrie di biciclette che spinsero numerose imprese all'integrazione verticale della produzione.

Tuttavia, proseguendo nelle sue considerazioni, Mari dimostra come oggi l'integrazione verticale sia superata e come dagli anni settanta del Novecento il mercato della bicicletta abbia raggiunto un tale livello di saturazione da concentrare la produzione in poche multinazionali, inducendo quasi tutti i paesi, in particolare quelli europei, a favorire l'import a discapito della produzione locale, dell'integrazione verticale e quindi dell'export.

Il secondo capitolo analizza il mercato delle biciclette a livello globale attraverso la lettura di statistiche e report informativi. Interessante è notare come Mari riscontri problematiche simili in tutti i paesi (Italia, Usa, Regno Unito, Italia, Canada, Giappone e Taiwan) e come solo un'azienda olandese, la *Accell Group*, posseda i report delle biciclette prodotte ogni anno. Pur riconoscendo la parzialità dei dati e la difficoltà di separare import/export dai consumi reali e pur mancando statistiche di rilievo nazionale, l'autore propone una lettura cronologica partendo dalla prima produzione ciclistica fino a oggi.

Secondo Mari, l'importanza della bicicletta è stata spesso sottovalutata, derubricata a semplice passaggio verso l'automobile, considerata invece come il vero prodotto della modernità e portatrice di innovazione. Nel terzo capitolo del libro viene sottolineato il ruolo fondamentale che la bicicletta ha avuto nel modificare il concetto di mobilità e come il mercato automobilistico sia in stretta correlazione con quello ciclistico, tanto che le prime teorie di marketing sono applicate al commercio delle biciclette. In primo luogo, i produttori capiscono l'importanza di segmentare il mercato e suddividere i clienti per tipologia. Paradigmatico di ciò è la segmentazione applicata dall'azienda Bianchi che suddivide i clienti per sesso ed età, per uso del mezzo, prezzo e misure antropometriche. Adottando tale segmentazione, la Bianchi, e come lei tutte le altre aziende, riuscì a garantire un'offerta di prodotti che, apportando piccole modifiche al modello standard, potesse intercettare i gusti e le esigenze del maggior numero possibile di clienti. Altre furono le tecniche di marketing applicate a inizio Novecento nel mondo del ciclismo e che poi hanno riscosso fortuna in altri ambiti e che tuttora vengono usate. La più conosciuta è certamente quella dello "sloanismo" che prevede di immettere sul mercato un modello nuovo ogni anno così da accrescere l'attenzione e incrementare le vendite.

Infine, l'autore evidenzia il ruolo dello sport come strumento di marketing, in un rapporto *win-win* con l'industria ciclistica. Ripercorrendo le vicende che portarono alla nascita delle più importanti gare ciclistiche, Mari sottolinea l'impatto che le corse hanno avuto sulle industrie di settore, affinché queste fossero incentivate alla ricerca di tecnologie sempre all'avanguardia, e sull'indice di popolarità dello stesso mezzo a due ruote.

L'ultimo capitolo abbandona la visione globale del problema e si focalizza sull'osservazione di un'unica esperienza, quella della *Cannondale Corporation*, dando così un sostegno immediato alle osservazioni addotte nei capitoli precedenti, rafforzando la tesi della segmentazione della clientela e di un approccio al marketing modificatosi solo accessoriamente in più di 150 anni di esistenza della bicicletta.

A *Business History of the Bicycle Industry* rappresenta la prima analisi completa dell'industria ciclistica, sia da una prospettiva storica che economica, pertanto è una risorsa preziosa per tutti coloro che vogliono avvicinarsi a questo nuovo ambito di ricerca. Nelle conclusioni manca forse un riferimento al nuovo paradigma della mobilità sostenibile, alla bicicletta come nuovo mezzo di trasporto di massa e al fenomeno del *bikesharing*, tutte iniziative che modificheranno profondamente nel giro di pochi anni il rapporto tra individuo e bicicletta, come possiamo già notare dalle tabelle riportate nel libro, che evidenziano come l'acquisto di biciclette stia tornando a crescere grazie proprio all'accento posto sulla mobilità sostenibile. Il volume lascia dunque spazio a ulteriori analisi e approfondimenti che potranno essere sviluppati gradualmente, facendo riferimento anche al nuovo modello di industria 4.0 e alla sua integrazione orizzontale, antitetica rispetto all'integrazione verticale che fino a oggi ha caratterizzato l'industria ciclistica, nonché al *Green New Deal*, l'ultimo piano settennale con cui la *governance* europea tenterà di proporre nuove opportunità in ambito di mobilità sostenibile e *green-economy*, ponendo certamente la bicicletta al centro di tale progettualità.

Bruno Borri

P. Nello, *Storia dell'Italia fascista. 1922-1943*, il Mulino, Bologna 2020, pp. 640.

Nel contesto del dibattito politico e culturale odierno, il termine “fascista” rischia di essere utilizzato certe volte a sproposito. Tuttavia, riprendendo le parole dello scrittore e politico Angelo Tasca «definire il fascismo significa anzitutto scriverne la storia». Questa è la metodologia che caratterizza il volume *Storia dell'Italia fascista*, edito da il Mulino nel 2020, a firma di Paolo Nello, docente di Storia Contemporanea presso l'Università di Pisa.

Per la sua opera Nello ha utilizzato le principali fonti della bibliografia già presente sull'argomento, come per esempio le ricerche dello storico Renzo De Felice. È possibile citare in questo senso la *Bibliografia orientativa del fascismo*, edita nel 1991 dalla casa editrice Bonacci, e *Mussolini il rivoluzionario*, sempre di De Felice, edito nel 1965 per i tipi di Einaudi. Non manca comunque l'utilizzo di fonti e testimonianze scritte dirette, come per esempio la citazione di alcuni testi di un potente uomo del partito fascista e avversario interno del duce come Dino Grandi.

La prima parte del libro si focalizza sugli aspetti interni al panorama italiano e sulla figura di Benito Mussolini. Il volume inizia descrivendo quello che fu il clima politico e culturale che fece da cornice alle primissime rivendicazioni e ai malcontenti serpeggianti nell'Italia dell'epoca, primi pericolosi segnali di un malessere sul quale Mussolini e le camicie nere avrebbero investito le risorse pervenutegli dalla classe agraria e l'attenzione ideologica e propagandistica. Trattasi del così detto “diciannovismo”, ovvero di quel periodo storico appena antecedente alla prima guerra mondiale, caratterizzato dal mito della “vittoria mutilata” di Gabriele D'Annunzio.

Volendo poi entrare nel *corpus* dell'opera, particolarmente interessante all'interno della trattazione è la descrizione di come Mussolini riuscì passo dopo passo a costruire attorno a sé l'immagine dell'uomo forte e del suo movimento quale unico in grado di traghettare l'Italia fuori dalla crisi sociale e istituzionale nella quale era crollata. Il ruolo che doveva giocare il futuro duce era già chiaro era all'inizio della sua esperienza governativa e si evince perfettamente in un passaggio del libro:

la marcia su Roma si era nei fatti risolta in un compromesso di potere fra la vecchia classe dirigente e Mussolini. In cambio del governo il duce avrebbe dovuto normalizzare la vita politica italiana, restaurando l'ordine, costituzionalizzando il fascismo, tenendo a bada le sinistre.

La narrazione del volume prosegue andando a descrivere in modo dettagliato i primi atti di squadrismo fascista, come la già citata marcia su Roma, che consentì al duce di conquistare il governo del paese sfruttando la debolezza e l'ambiguità della monarchia, da un lato, e la profonda crisi nella quale era precipitato lo stato liberale, dall'altro. In particolare è possibile rendersi conto della mancanza di lungimiranza e della profonda confusione nella quale era sprofondato il movimento liberale se si prende in considerazione l'approvazione della legge Acerbo, sistema elettorale che contribuì a consegnare definitivamente il potere nelle mani di Benito Mussolini: quando tale sistema venne approvato il partito fascista aveva relativamente pochi rappresentanti eletti in parlamento e la legge era stata votata in massa dai liberali, sicuri che popolari e socialisti non avrebbero mai dato vita ad un'alleanza politico-elettorale.

Aspetto altrettanto stimolante è l'analisi delle divisioni interne al movimento fascista, la quale offre un ritratto del duce quasi inedito: non un leader indiscusso con poteri assoluti, bensì un uomo, soprattutto nella fase iniziale del partito, costretto a mediare e a barcamenarsi fra differenti posizioni ed esponenti, alcuni dei quali più radicali di Mussolini stesso. L'analisi continua concentrandosi sul rafforzamento del regime e del partito attraverso i noti metodi di squadrismo, censura e devianza istituzionale, i quali trovarono il loro apice nell'uccisione del deputato socialista Giacomo Matteotti. Il fascismo e il duce comunque riuscirono a conquistare la società italiana anche attraverso sottili e scaltri atti di propaganda e diplomazia, indirizzate – le prime – alle nuove generazioni per la creazione di quello che veniva definito l'“uomo nuovo”; le seconde ai vari strati sociali e attori della società civile, dapprima sposando uno spirito semi-rivoluzionario atto a strizzare l'occhio alla classe operaia e in seguito volgendo le attenzioni alla borghesia, considerata, nella fase nascente del movimento fascista definita “sansepolcristo”, una presenza ideologicamente scomoda ma economicamente necessaria e da sfruttare.

Grande importanza è stata data dall'autore ai rapporti tra il regime e la Chiesa cattolica con la stipula dei Patti lateranensi del 1929, tappa fondamentale per “normalizzare” i rapporti con una istituzione religiosa la quale ha sempre giocato all'interno del panorama sociale e culturale italiano ruoli importanti, che hanno avuto un riscontro anche nel contesto istituzionale politico e laico.

In seconda battuta il volume pone l'accento sulla internazionalizzazione del fascismo: i rapporti controversi con l'Unione Sovietica comunista e con la Spagna del generale Franco che il duce aiutò nella scalata al potere

durante la guerra civile, i vari tentativi per diventare il “pacificatore” del vecchio continente, cercando di mediare tra le rivendicazioni di Francia e Gran Bretagna da un lato e la Germania di Adolf Hitler dall’altro. La trattazione continua e si conclude con il definitivo avvicinamento dell’Italia alle istanze tedesche e con la disastrosa entrata in guerra a fianco delle forze dell’Asse, fino al collasso del regime e della stessa figura del duce. In questo passaggio si evince facilmente la natura estremamente trasformistica e opportunistica di Mussolini, talvolta incendiario, talvolta pompiere secondo le esigenze e gli interlocutori del momento.

Vi è poi un aspetto concernente l’attività diplomatica e internazionale del fascismo e di Mussolini offerta nel volume, la quale consente di inquadrare in modo più preciso e approfondito la natura dei rapporti con la Spagna del generale Franco e i relativi motivi che spinsero il duce e i suoi uomini ad aiutarlo nella conquista del potere. In questo senso all’interno del volume viene data enfasi all’attivismo del politico e militare fascista Italo Balbo in merito alla questione spagnola e agli interessi strategici che dietro ad essa si celavano:

su iniziativa di Balbo, il quale agognava di mettere le mani sulla base aerea di Melilla nel Marocco spagnolo, nel marzo del ’34 era stata stipulata un’intesa segreta con i monarchici, che progettavano un sollevamento antirepubblicano. In cambio di armi e denaro essi avevano promesso al duce la cancellazione degli accordi militari segreti eventualmente in corso con la Francia.

Passaggio fondamentale, quest’ultimo, in quanto permette di comprendere le reali intenzioni di Mussolini riguardo a Franco e alla Spagna, dietro le quali si nascondevano motivazioni assai tangibili e concrete, e non solo ragioni di vicinanza ideologica e culturale, comunque ben presenti.

Nella seconda parte del volume Nello descrive anche in modo dettagliato quello che fu l’aspetto moralmente più grave e deplorable della dittatura fascista: la promulgazione della legislazione antisemita fra il novembre del 1938 e la prima metà del 1940. Pacchetto legislativo il quale trovò il suo fondamento e ispirazione nella pubblicazione del «Manifesto della razza», comparso per la prima volta sul «Giornale d’Italia» il 14 luglio 1938. Questi si riveleranno i primi terribili atti di quel barbaro fenomeno che molto presto degenererà nella deportazione degli ebrei nei campi di concentramento nazisti e nell’olocausto.

La narrazione di Nello, precisa e puntuale, mette in luce tutti i principali passi e avvicendamenti del fascismo sia come fenomeno propriamente politico-sociale, sia come movimento antropologico e “cul-

turale”. Una descrizione illuminante che sottolinea anche le dinamiche che investono gli aspetti personali e caratteriali dei protagonisti di quell’epoca, aspetto troppo spesso ignorato ma che invece contribuisce ad arricchire la storiografia, facendone emergere profili e articolazioni ancora sconosciuti.

Lorenzo Marretti