

**L'Autostrada del Sole compie 50 anni**

# Quell'opera tecnologica che ha unito l'Italia

di **Valerio Castronovo**

**C**inquant'anni fa, il 4 ottobre 1964, venne completata la costruzione dell'Autostrada del Sole da Milano a Napoli, iniziata nel maggio 1956. Il fatto che si riuscì allora a portare a compimento un'opera così importante sotto il profilo economico-sociale e ingegneristico dimostra quanto sia essenziale una politica che sappia valorizzare due risorse, che tuttora possediamo, come talento e operosità.

Fu questa la leva principale che consentì la realizzazione di un'arteria che valse a intensificare e ad agevolare le comunicazioni fra Nord e Sud, contribuendo a rendere più saldo il tessuto connettivo della Penisola; e che divenne uno degli emblemi del processo di sviluppo industriale in corso.

Va inoltre messa in conto, ed è un dato altrettanto significativo, la felice convergenza stabilitasi tra mano pubblica e privata. A lanciare nel 1952 un progetto così impegnativo fu una società di engineering partecipata congiuntamente da Agip, Fiat, Italcementi e Pirelli; e dallo studio di fattibilità poi ceduto all'Iri prese il via, tre anni dopo, il piano decennale dello Stato per le autostrade in cui figurava al primo posto la costruzione dei 760 chilometri della Milano-Roma-Napoli. E se sono evidenti i motivi concreti per cui i quattro promotori iniziali erano interessati all'attuazione di un'opera del genere, va rilevato che il governo (quello centrista di Antonio Segni con Giuseppe Romita ai Lavori pubblici) si limitò comunque a stanziare non più di 100 miliardi per contributi sino al 40% dei costi di costruzione.

Sta di fatto che quest'iniziativa risultò altrettanto tempestiva che efficace, in quanto diede luogo a una serie di investimenti e a un vasto cantiere di lavoro in una fase, fra il 1956 e il 1958, in cui anche l'economia italiana risentì della congiuntura recessiva provocata dalla crisi di Suez e dai suoi postumi.

Se l'Autostrada del Sole cominciò presto ad assumere man mano sembianze concrete e a popolarsi di automezzi, fu per

l'estrema puntualità con cui l'Italstrade procedette nell'esecuzione delle infrastrutture e delle opere complementari (in base anche a tecniche allora innovative), sebbene si trattasse per taluni snodi, come nel caso della dorsale appenninica tra Bologna e Firenze, di allestire decine fra ponti, viadotti e gallerie. Tanto che si sarebbe poi detto polemicamente che l'unica programmazione ad avere funzionato in Italia era stata, appunto, quella avvenuta col varo dell'Autostrada del Sole: sia perché si riuscì a dribblare varie pastoie burocratiche; sia per i suoi molteplici effetti indotti: a cominciare da quelli riguardanti l'edilizia di base, l'impiantistica e, naturalmente, la produzione automobilistica.

Regista di quest'avventura imprenditoriale complessa fu l'ingegner Fedele Cova, che nel dopoguerra aveva posto le basi per l'Iri della Cementir. Inizialmente era andato negli Stati Uniti per capire come risolvere alcuni problemi, in particolare quelli relativi agli svincoli. Ma poi era stato tanto bravo, e con più d'un pizzico di genialità, nella progettazione e realizzazione di quella lunghissima striscia d'asfalto, di cui il MoMa avrebbe esposto una raffigurazione considerandola una moderna "opera d'arte italiana".

In pratica, bastarono otto anni per portare a termine quest'autostrada di forte spicco in Europa, dopo quindici milioni di giornate lavorative e in capo a un costo complessivo di 272 miliardi di lire. Intanto erano avvenute non poche novità di rilievo nello scenario del Paese: l'industria aveva innestato una marcia sempre più alta, alla crescita delle esportazioni s'era accompagnata quella della domanda interna di beni di consumo durevoli, s'era manifestata col "miracolo economico" una prima ventata di benessere, avevano cominciato a crescere i flussi migratori dal Sud verso le principali città-fabbriche del Nord, e a Palazzo Chigi c'era adesso un secondo governo "organico" di centro-sinistra (con la partecipazione diretta dei socialisti) presieduto da Aldo Moro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA