

Prefazione

Il tema delle vie di comunicazione è sempre stato fondamentale nella storia, come dimostra il fatto che le civiltà più progredite si sono sviluppate sulle rive del mare, lungo i fiumi o comunque su importanti itinerari di passaggio.

Dopo l'unità d'Italia, si dovette ben presto rilevare un marcato isolamento in gran parte dei centri minori, che ne frenava lo sviluppo economico e sociale. Troppi Comuni, specialmente al sud, ma anche nelle zone di collina e di montagna del centro-nord, erano raggiungibili soltanto a piedi o a dorso di mulo, lungo scomodi sentieri che prendevano appunto il nome di «mulattiere». Occorreva, dunque, non solo la costruzione di ferrovie, alle quali si dedicarono le maggiori risorse, ma anche l'incremento della viabilità stradale, per rendere i percorsi «carreggiabili», cioè atti al transito dei carri.

Nelle intenzioni dell'epoca, le strade avevano la funzione di collegare i paesi alle stazioni delle costruite e costruende ferrovie, diventando arterie per alimentare le ferrovie stesse, che altrimenti avrebbero portato benefici limitati ai centri direttamente toccati. Questi erano pochi, vista la prevalenza di borghi collinari e il passaggio dei binari per le vallate sottostanti.

La normativa sulle strade venne uniformata in tutto il territorio nazionale con la legge organica sui lavori pubblici del marzo 1865, ma l'uniformità della legge era soltanto teorica, poiché le condizioni dei vari territori risultavano estremamente differenziate.

Assai preoccupante si rivelava la carenza di carreggiabili in regioni montuose come la Basilicata, la Calabria e la Sicilia. Una circolare ai prefetti, diramata nel 1869 dal ministro dei Lavori

pubblici Antonio Mordini, è eloquente sulle preoccupanti condizioni della viabilità:

in parecchie provincie del Regno il bisogno delle strade rotabili sta forse al di sopra di ogni altro. In tali provincie non si potrà mai raggiungere quello stato di floridezza che è il fattore principale di benessere per le popolazioni e di ricchezza per la nazione, finché non si abbia una rete di comunicazioni la quale valga a fecondare ogni sorta di industria e di transazioni commerciali. Però la costruzione d'una estesa rete di strade, non potendo essere che opera assai lenta, deve con maggior ragione venire, per quanto è possibile alacramente iniziata¹.

In una situazione di forte deficit del bilancio statale, si scelse la via di decentrare agli enti locali i compiti sulla viabilità, seguendo la prassi consolidata negli Stati pre-unitari. L'intervento legislativo più importante fu la legge dell'agosto 1868 sulle «strade comunali obbligatorie». In base a tale provvedimento, i Comuni erano obbligati a costruire le strade dal maggiore centro del Comune stesso al capoluogo di circondario o al maggiore centro del Comune vicino, le strade per collegare il Comune con ferrovie e porti, le strade per mettere in comunicazione reciproca le maggiori frazioni. Vennero imposti stringenti vincoli tecnici, sui raggi di curvatura (non inferiori a 10 metri) e sulla larghezza (minimo 5,50 metri in pianura e 5 metri in montagna), che impedirono l'aumento auspicato della rete stradale, dato che accrebbero i costi d'impianto e resero difficile la progettazione, soprattutto nelle località che più ne avevano bisogno e cioè i centri in collina e in montagna.

Superare l'isolamento fu quindi molto più difficile del previsto e i lavori proseguirono a lungo, per tutto il secondo Ottocento. Complice il fatto che i preventivi di spesa vennero quasi sempre superati, nel corso degli anni fu necessario un finanziamento

¹ *Opere pubbliche. Circolare ai sig. Prefetti delle provincie del Regno*, in "Giornale del Genio Civile" (1869), Parte ufficiale, 316.

crescente dello Stato, per rendere effettiva la costruzione di strade comunali e provinciali.

Il programma del 1868 risultò eccessivamente gravoso: se ne restrinse pertanto la portata, e poi venne sospeso tra il 1892 e il 1894. A quest'ultima data risultavano costruiti 18.000 dei 43.000 km previsti, ma alcune strade, realizzate con notevoli sforzi, erano state lasciate in abbandono dai Comuni che avrebbero dovuto mantenerle.

Nello stesso anno 1894 venne fondato il Touring Club Ciclistico Italiano, per promuovere l'uso della bicicletta, un'istituzione che sei anni dopo cambiò nome in Touring Club Italiano, allargando la propria attività al turismo in automobile. Nel suo primo statuto era prevista l'istituzione di una commissione per le strade, che doveva provvedere a sollecitare le amministrazioni sulla necessità di manutenzione periodica con spargimento della ghiaia in autunno e asportazione del fango in inverno.

Nel 1898 nacque il periodico "Le Strade": per la prima volta una rivista tecnica si occupava sistematicamente delle strade ordinarie, dopo mezzo secolo di predominio assoluto delle strade ferrate².

Non solo la costruzione ma anche la manutenzione stava diventando fondamentale, per le nuove esigenze di viaggio dei veicoli a motore, la cui presenza avrebbe in seguito costretto ad adottare i primi esperimenti di asfaltatura, contro la polvere sollevata dalle automobili.

A queste tematiche, poco praticate dalla storiografia sul secondo Ottocento, è dedicato il libro di Cristina Badon, che ripercorre con una prosa agevole le vicende della viabilità dalla metà alla fine del secolo. La ricerca presenta un'interessante panoramica sugli Stati pre-unitari con i loro organi burocratici per la cura stradale, sui sistemi tecnici di costruzione, sulla funzione delle «strade postali», che rappresentarono fino al primo

² "Le Strade. Rivista mensile tecnico-amministrativa della viabilità ordinaria" uscì con il primo numero nel gennaio 1898.

periodo dopo l'unità i principali collegamenti viari. Il testo si concentra poi sui problemi della viabilità dopo l'unificazione, sui finanziamenti previsti per la costruzione, sulle leggi del 1868 e del 1875 per la costruzione rispettivamente delle strade comunali e provinciali.

Impostato con nove capitoli in successione cronologica, alcuni dei quali divisi in paragrafi, e corredato di tabelle che danno il quadro delle cifre disponibili, il libro fa il punto su una questione tanto sconosciuta quanto importante per il nuovo Stato nazionale e per le esigenze dei suoi territori.

Stefano Maggi