

Premessa

Chiedete a un qualunque senese perché Siena abbia una situazione viaria inadeguata alle proprie necessità. Chiedetegli poi perché l'Autostrada del sole non sia passata per Siena.

Non vi sono dubbi sulla risposta che riceverete in entrambi i casi: è stata tutta colpa di Fanfani. D'altra parte Fanfani era aretino e voleva la strada vicina, inoltre era della Dc e Siena era governata dalla sinistra. La zona del senese era una pentola piena d'acqua in ebollizione, Fanfani non avrebbe mai fatto passare l'Autostrada da Siena quando sull'Amiata, ad Abbadia San Salvatore, dopo l'attentato a Togliatti i minatori erano pronti ad imbracciare i fucili e a scatenare la guerra civile.

Fu ancora colpa di Fanfani se la Siena-Grosseto venne fatta passare in alto, da Civitella Marittima, perché proprio lì abitava un prete suo amico, anzi no, suo cugino.

Fanfani addirittura ebbe un incidente il giorno dell'inaugurazione del viadotto sul Farma e della galleria di Casal di Pari: il maresciallo dei carabinieri locale che si precipitò a recuperarlo, venne promosso e andò a lavorare a Roma.

Tutta colpa di Fanfani: i senesi non vacillano e neanche i grossetani, ma alla fine lo fanno anche gli aretini che sono stati fortunati ad avere un personaggio politico così importante, in un momento nevralgico della crescita economica italiana.

Cosa c'è di vero in tutto questo? Che peso ha avuto realmente «Il Toscano» nel disegnare la fisionomia viaria e di conseguenza economica del sud della Toscana?

La presente ricerca si è posta l'obiettivo di far chiarezza, al di là delle convinzioni popolari, su cosa sia successo alla grande viabilità senese contemporanea. Per farlo è stato affrontato, in

maniera parallela, il contesto generale delle politiche nazionali e regionali, le concitate vicende della realizzazione dell'Autostrada del sole nel tratto fra Firenze e Roma e le conseguenze di questa sulla viabilità senese.

I limiti temporali del presente studio sono, in senso più ampio, l'immediato dopoguerra e gli anni Novanta, con qualche accenno ai giorni nostri. Una particolare attenzione è però rivolta a quanto accaduto fino agli anni Settanta: è infatti in questo periodo che si è disegnata la grande viabilità nazionale, si è deciso l'itinerario delle principali arterie autostradali, *in primis* l'Autostrada del sole, e si sono determinate le alternative viarie al mancato passaggio delle autostrade nei territori.

Il lavoro muove dagli interessanti contributi che la ricerca storica sulla viabilità italiana contemporanea ha prodotto negli ultimi dieci anni. I testi di Andrea Giuntini, Stefano Maggi, Massimo Moraglio e Federico Paolini hanno, se pur con approcci diversi, affrontato in maniera approfondita sia la storia infrastrutturale delle strade che il fenomeno della motorizzazione¹.

Dagli anni Settanta agli anni Novanta era stato precursore di questo tipo di ricerche Lando Bortolotti, che, coniugando la storia del territorio, dell'urbanistica e della viabilità, ha prodotto alcuni testi che sono ancora oggi base di partenza per chi voglia avvicinarsi a queste tematiche².

¹ F. Paolini, *Storia sociale dell'automobile in Italia*, Roma, Carocci, 2007, M. Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane (1922-1943)*, Torino, Trauben, 2007, F. Paolini, *Un paese a quattro ruote*, Venezia, Marsilio, 2005, S. Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2005, S. Maggi, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX) una storia della modernizzazione italiana*, Bologna, Il Mulino, 2001, A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in *Storia d'Italia. Annali XV, L'industria*, Torino, Einaudi, 1999.

² Sulla storia della viabilità ricordiamo di L. Bortolotti: *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in C. De Seta (a cura di), *Storia d'Italia, Annali VIII, Insediamenti e territorio*, Torino, Einaudi, 1985, *Origine e primordi della rete autostradale in Italia 1922-1933*, «Storia Urbana», 59, 1992, *I congressi autostradali internazionali del 1931-1932 e le prime proposte di un sistema stradale europeo*, «Storia Urbana», 75, 1996. Insieme a G. De Luca ha scritto *Fascismo e autostrade. Un caso di sintesi: la Firenze-Mare*, Milano, Franco Angeli, 1994.

Fra le ricerche che riguardano la storia stradale italiana non può essere dimenticata quella di Enrico Menduni, che ha affrontato, da un punto di vista sociale e di costume, la storia dell'Autostrada del sole³.

Esistono altri contributi monografici su alcune delle principali strade italiane contemporanee: ricordiamo fra questi le opere di Massimo Moraglio sull'autostrada Torino-Milano e quella realizzata con Michele Bonino sulla Torino-Savona⁴.

Un testo molto interessante dedicato a un'importante arteria del centro Italia è quello curato da Angelo Varni, *Un'autostrada per l'Appennino. La Superstrada E7-E45 e il dibattito sulla sua costruzione*⁵. Questo testo, che ha ispirato la mia ricerca, ha saputo far comprendere le complesse dinamiche economiche che alimentarono il dibattito e le politiche del territorio umbro e romagnolo dal dopoguerra fino agli anni Novanta.

Oltre al materiale bibliografico, nella presente ricerca si sono analizzate fonti di natura diversa, quali gli Atti parlamentari della Camera e del Senato e i lavori delle Commissioni parlamentari degli anni Sessanta. Tali documenti sono stati molto utili per comprendere il tenore del dibattito nazionale, tuttavia, dalle interrogazioni specifiche sulle arterie senesi si evince poco degli indirizzi politici: nella maggior parte dei casi infatti si rimanda alle decisioni dell'Anas e si motivano le scelte di un tracciato piuttosto che un altro con ragioni di ordine tecnico.

Estremamente importante è stato il lavoro svolto presso l'archivio nazionale dell'Anas di Cesano, a Roma. Di tale archivio ho consultato soprattutto i verbali dei Consigli di amministrazione, con i quali si è potuta ricostruire molta della storia infrastruttura-

³ E. Menduni, *L'Autostrada del sole*, Bologna, Il Mulino, 1999.

⁴ M. Moraglio, *L'autostrada Torino-Milano (1923-1933). I progetti e la costruzione*, «Storia Urbana», XXIII, n. 86, 1999, M. Bonino e M. Moraglio, *Inventare gli spostamenti, storia e immagini dell'autostrada Torino-Savona*, Torino, Allemandi, 2006.

⁵ A. Varni (a cura di), A. Malfitano, M. Adorni, *Un'autostrada per l'Appennino. La Superstrada E7-E45 e il dibattito sulla sua costruzione*, Bologna, Bononia University Press, 2006.

le delle arterie prese in esame. A questo archivio devo necessariamente dare un attestato di stima, per il buon livello di ordine e fruibilità dei documenti.

Sono stati consultati, inoltre, i giornali nazionali, le rassegne stampa di vari enti e le riviste tecniche del settore, oltre ai giornali senesi dell'epoca.

La parte centrale e più importante del lavoro è stata svolta attraverso l'analisi dei documenti trovati nelle Camere di commercio di Siena, Arezzo e Grosseto. In questi archivi sono presenti la corrispondenza con i parlamentari del tempo, con le Amministrazioni pubbliche locali, con le prefetture e le imprese, oltre ai progetti e gli studi tecnici sulle nuove strade e alle rassegne stampa. Le Camere di commercio hanno svolto un enorme lavoro per la promozione di politiche viarie che modernizzassero i territori di propria competenza. Aver potuto consultare questi archivi mi ha permesso di guadagnare un punto di vista privilegiato e generale, proprio per la moltitudine di contatti intrattenuti dalle Camere di commercio.

Altri archivi consultati sono stati l'Archivio Centrale dello Stato, per le questioni relative al dibattito del passaggio dal Chianti della superstrada Siena-Firenze, la Biblioteca del Touring club di Milano, i documenti dell'Ufficio Istat di Palermo, dove ho trovato dati sulle attività economiche tratte dai censimenti nazionali, ordinati grazie alla spontanea dedizione di un dipendente dell'Istat di Palermo.

Ho consultato inoltre l'Archivio del Monte dei Paschi di Siena, per i progetti di ammodernamento viario degli anni Ottanta, l'Archivio storico del Comune di Colle di Val d'Elsa per le vicende del tracciato dell'Autopalio negli anni Sessanta e alcuni documenti relativi alle questioni di Civitella Paganico, sull'itinerario della Siena-Grosseto. Questi ultimi sono alcuni scritti provenienti da un carteggio privato dell'ex-sindaco Carlo Gremignani che comprendeva una corrispondenza. Alcune lettere vennero integralmente trascritte, in un libretto utilizzato per una narrazione teatrale sul tema del passaggio della strada da Civitella, anche se senza data e talvolta senza mittente. Oggi quel prezioso carteggio

non è più a Civitella Paganico e risulta irreperibile. L'unica cosa che rimane è il libretto utilizzato per la *performance* teatrale. Una rilettura dello stesso, fatta alla presenza del curatore, Umberto Brunelli, sindaco di Civitella negli anni Ottanta, ha permesso di individuare il mittente e il periodo delle lettere.

In questo lavoro mi sono soffermata anche sulle conseguenze economico-produttive delle realizzazioni stradali: un capitolo è interamente dedicato allo sviluppo economico-produttivo senese, posto in relazione con l'ammodernamento delle strade e contestualizzato in seno allo sviluppo nazionale, ma soprattutto regionale.

Rispetto alla storia della viabilità senese ci sarebbero stati altri ambiti da indagare che in questa ricerca sono stati soltanto accennati, come lo sviluppo urbanistico di paesi e città, la storia del trasporto pubblico e del trasporto merci su gomma, oltre ai cambiamenti sociali e culturali. Quest'ultimo punto è da valutare sia per le variazioni apportate agli stili di vita degli abitanti, sia per i mutamenti delle relazioni spaziali: per esempio Siena e Viterbo sono due città molto distanti fra loro nella percezione dei senesi, a causa della mancanza di vie moderne o ferrovie, anche se le relative province confinano.

La viabilità contemporanea ha ridisegnato nel bene e nel male la fisionomia del nostro paese, che ha basato la sua crescita economica sul trasporto automobilistico. La costruzione di nuove arterie fu nel dopoguerra un'operazione usata a sollievo della disoccupazione ed entrò a pieno titolo fra gli importanti interessi delle più grandi imprese italiane. Anche Siena, come le altre città d'Italia, cercò un suo spazio per ottenere importanti strade moderne. Per fortuna o per sfortuna non venne accontentata, se non in piccola parte, ma questo non rende meno interessante la storia che sta dietro all'impegno, tipico della mentalità dell'Italia del boom economico, di agganciarsi alla modernità.