

\\ 494 \\

**Boom e infrastrutture a Modena.  
La Camera di Commercio e l'autostrada del Brennero**

Andrea Giuntini

Luglio 2005

Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia  
Dipartimento di Economia Politica  
Viale Berengario, 51  
41100 Modena (Italia)  
e-mail: [giuntini.andrea@unimore.it](mailto:giuntini.andrea@unimore.it)

The work reported here was partially supported by a grant from the Italian Ministry for Education, University and Research (MIUR) for the project,

«Industrial Districts as Complex Systems», approved in 2002 (prot. 2002133972) and directed by David Avra Lane.

*Il ripristino del sistema stradale italiano alla fine della guerra*

I danni inferti dalla guerra al sistema stradale italiano furono ingenti. Il 35,6% delle strade statali e un sesto di quelle provinciali e comunali nel 1945 erano fuori uso; 8.256 km di strade statali e 25.302 km di comunali e provinciali erano danneggiati su un totale di 20.803 km di statali, 42.213 di provinciali e 110.280 di comunali.

Rendere di nuovo funzionante il sistema infrastrutturale stradale costituiva uno degli impegni più urgenti dei nuovi governi democratici. In effetti la ripresa fu rapida ed efficace, nonostante che le molte soluzioni provvisorie di riparazioni di ripiego adottate nel corso del conflitto obbligassero poi ad un ulteriore lavoro di correzione<sup>1</sup>.

Fra il 1945 e il 1948 la spesa complessiva erogata per la sistemazione delle rete stradale ammontò a oltre 50 miliardi. Quando la Ricostruzione volgeva al termine, 162.620 km di strade erano già pienamente transitabili, di cui 20.220 di statali, 42.652 km di provinciali e 99.748 km di comunali. Grosso modo il livello anteguerra era stato raggiunto.

*Un'occasione perduta*

Le infrastrutture furono considerate dai governanti italiani nell'immediato secondo dopoguerra un dato marginale. Rispetto a quelle che vennero trattate da vere priorità - dalle scelte riguardanti il futuro industriale del paese a quelle inerenti alla programmazione, dai problemi della moneta a quelli relativi alla

---

<sup>1</sup> Per uno sguardo complessivo sulla vicenda infrastrutturale italiana, cfr. A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, a cura di F. Amatori, D. Bigazzi, R. Giannetti e L. Segreto, Torino, Einaudi, 1999, pp. 551-616.

riforma agraria, dalla lotta contro i monopoli, che coinvolse soprattutto l'industria elettrica, al ruolo della mano pubblica nell'economia - alle infrastrutture non fu riservato un trattamento particolare.

Una tale sottostima era motivata dall'intima convinzione, condivisa da quanti stavano progettando la vita economica della nuova realtà democratica, che in realtà le infrastrutture non costituissero un nodo in assoluto particolarmente delicato da sciogliere. In sostanza non vennero scorte né pensate serie alternative a quanto fu fatto, non si seppe prevedere e neppure immaginare un futuro che fosse diverso dal passato; né però, e questo risulta ancora più grave ai fini del giudizio storico sulla prima classe dirigente dell'Italia repubblicana, si affidò alle infrastrutture quel ruolo strategico che viceversa avrebbero meritato all'interno della riflessione più ampia sui termini dello sviluppo economico e sociale del paese.

Il risultato è dunque facilmente sintetizzabile: il semplice restauro di quanto era stato danneggiato finisce per denotare una netta continuità rispetto al passato, anche perché in realtà al momento della rinascita del paese non venne elaborata una vera e propria politica globale all'interno del settore. Alle infrastrutture così toccò uno spazio decisamente defilato nell'ambito del dibattito sulle riforme ed in generale sul nuovo orientamento da darsi all'economia italiana.

La ricostruzione immediata inoltre, nell'ottica dominata dall'emergenza, avrebbe permesso anche di alleviare le conseguenze del dramma della disoccupazione. L'unica preoccupazione appariva quella relativa alla programmazione delle fasi della ricostruzione e non tanto l'eventualità di imboccare una strada diversa<sup>2</sup>. Non solo, ma nei primi anni del dopoguerra "la politica dei lavori pubblici viene considerata strumentalmente come uno dei mezzi coi quali resistere alla pressione delle sinistre"<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> G. Di Raimondo, *Ricostruire*, in "Ingegneria ferroviaria", 1946, 1, pp. 3-8.

<sup>3</sup> L. Bortolotti, *Storia della politica edilizia in Italia. Proprietà, imprese edili e lavori pubblici dal primo dopoguerra ad oggi (1919-1970)*, Roma, Editori Riuniti, 1978, p. 275.

Un'occasione, per una vera riflessione sul futuro delle infrastrutture nel momento della rinascita della nazione e una considerazione contestuale delle varie infrastrutture sul territorio, si presentò effettivamente ai governanti della Repubblica, ma non venne colta. La Commissione per lo studio del piano regolatore generale della rete ferroviaria, istituita nel gennaio del 1947 presso il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, nacque con lo scopo di studiare la condizione delle linee ferroviarie del paese in modo da ottenere informazioni sufficienti per una loro razionalizzazione e per poter costruire nuove linee in quelle zone poco servite o nelle quali era prevedibile un buon sviluppo economico<sup>4</sup>.

A questo organismo fu affidato anche l'esame del piano regolatore delle autostrade. La rete autostradale italiana all'epoca contava già un numero rilevante di percorsi. L'Italia era uno dei pochi paesi, insieme soprattutto con la Germania, che aveva creduto nello sviluppo autostradale, nonostante il traffico automobilistico ancora asfittico. L'attenzione concessa dal Fascismo ai trasporti su strada è testimoniata anche dalla creazione, avvenuta nel 1928, dell'Azienda autonoma delle strade statali, trasformata all'indomani della fine della guerra nell'Azienda nazionale autonoma delle strade (Anas)<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Ministero dei Lavori Pubblici. Consiglio Superiore, *Relazione della Commissione per lo studio del piano regolatore delle ferrovie*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1953.

<sup>5</sup> Sulla questione delle autostrade in epoca fascista, cfr. L. Bortolotti, *Origini e primordi della rete autostradale in Italia, 1922-1933*, in "Storia urbana", 1992, 59, pp. 35-69; G. De Luca, *La costruzione della rete autostradale italiana: l'autostrada Firenze-Mare, 1927-1940*, ivi, pp. 71-1126; L. Bortolotti-Giuseppe De Luca, *Fascismo e autostrade. Un caso di sintesi: la Firenze-mare*, Milano, Franco Angeli, 1994; L. Bortolotti, *Progressi autostradali internazionali del 1931 e del 1932: le prime proposte di un sistema autostradale europeo*, in "Storia urbana", 1996, 75, pp. 5-26; L. Bortolotti, *Fra politica, propaganda e affari: l'autostrada Roma-Berlino, 1927-1942*, in "Storia urbana", 1997, 81, pp. 47-79; M. Moraglio, *L'autostrada Torino-Milano (1923-1933): i progetti e la costruzione*, in "Storia urbana", 1999, 86, pp. 103-121; M. Moraglio, *Per una storia delle autostrade italiane: il periodo fra le due guerre mondiali*, in "Storia urbana", 2002, 100, pp. 11-25. Questo ultimo saggio fa parte di un volume monografico dedicato dalla rivista "Storia urbana" alla questione autostradale dal titolo *La formazione della rete autostradale europea: Italia, Spagna, Francia, Germania. Saggi e documenti*, curato da L. Bortolotti, autore anche del saggio introduttivo: *La formazione della rete autostradale europea: presentazione* (pp. 5-10).

Non è dunque fuori luogo affermare che la Commissione costituì l'unico, ma sicuramente ancora insufficiente, passo in direzione di una seria programmazione delle infrastrutture. Si trattò senza dubbio di un primo tentativo di risolvere i problemi relativi al coordinamento dei trasporti e delle comunicazioni nel loro complesso; era la prima volta insomma nel secondo dopoguerra che si provava a ragionare in termini di rete di infrastrutture.

La firma posta in calce agli atti della Commissione recava la data del 30 settembre 1951; all'epoca dunque la ricostruzione ferroviaria poteva considerarsi terminata e con lei la secolare preminenza del trasporto ferroviario<sup>6</sup>.

Si trattò probabilmente di una mancanza grave, anche se sarebbe sicuramente ingiusto trascurare le oggettive difficoltà, in cui venne a trovarsi chi allora ebbe fra le mani il timone dell'economia del paese, difficoltà che portarono inesorabilmente alla scelta meno costosa in ogni senso, cioè la conservazione dell'esistente, e che garantiva il conseguimento di buoni risultati in tempi brevi.

Chi aveva il compito di programmare con un respiro più ampio di quello imposto dalla fretta postbellica, indubbiamente non dimostrò lungimiranza tanto che di lì a poco perse la partita. L'evidente inadeguatezza della rete, la maggiore elasticità della politica stradale, gli elementi gestionali che fin dall'inizio volsero al peggio per le Ferrovie dello Stato e non pochi altri elementi avrebbero nel giro di pochi anni facilitato un mutamento che al giorno d'oggi pare ormai irreversibile.

### *La scelta a favore del motore e il sogno autostradale*

---

<sup>6</sup> La Commissione divise le linee ferroviarie in tre categorie sulla base dell'urgenza della ricostruzione: al primo posto vennero poste le linee indispensabili, la cui urgenza dunque era massima; al secondo figuravano quelle utili e necessarie, il cui ripristino però era anche differibile ad un secondo momento; al terzo infine finirono le linee di limitato interesse, per le quali non si prevedeva nessun tipo di intervento né immediato né vicino nel tempo. Con alcune linee poi, oltre che con quelle a scartamento ridotto, la Commissione fu ancora più dura e si schierò per l'abbandono definitivo.

Chi pensa che il ribaltamento fra il trasporto su rotaia e quello su gomma fosse già deciso fin dai primi anni dopo la fine della guerra, probabilmente sbaglia. Almeno fino all'inizio degli anni Cinquanta non viene mai apertamente espressa una chiara preferenza nei riguardi di un'alternativa che non fosse ferroviaria, né a livello politico né imprenditoriale. Nei discorsi e negli scritti ufficiali l'opinione dominante era ancora orientata verso la prevalenza del mezzo ferroviario e per tutta la seconda metà degli anni Quaranta l'avvenire dei trasporti è pensato ancora in termini di ferrovie. Nei primi interventi al termine della guerra anzi la concorrenza con l'automobile sembra addirittura avere i connotati di elemento destabilizzante dell'assetto finanziario che le Ferrovie cercano di assumere. Né venne mai messa in discussione la proprietà delle ferrovie stesse, nel senso che nessuna concreta ipotesi di tipo privatistico venne avanzata.

La legge 17 aprile 1948 di riorganizzazione dell'Anas, che aumentandone l'autonomia rendeva possibile la concessione ad enti pubblici o privati della costruzione di nuove autostrade, gettava in pratica le premesse legislative per il futuro *boom* autostradale, consegnando l'affare nelle mani dei grandi gruppi pronti ad intervenire nel settore. L'ammissione della pratica dell'aggiudicazione mediante licitazione privata per i lavori pubblici favoriva le imprese private, dalle quali in ultima analisi finirono per essere condizionati i criteri stessi alla base della realizzazione del nuovo sistema di infrastrutture.

*Evoluzione della rete stradale  
(in km)*

Anno	Strade statali	Strade provinciali	Strade comunali	totale
1948	20.901	41.639	107.965	170.505
1949	21.546	41.639	107.965	171.150



1950	21.673	41.639	106.995	170.657
1951	21.834	42.075	106.753	170.662
1952	21.851	42.351	106.481	170.683
1953	24.814	39.965	106.032	170.811

Fonte: Istat, *Annuario statistico italiano*, anni indicati

La svolta politica veniva sanzionata prima dall'opera di Aldisio, ministro democristiano dei Lavori Pubblici dal 1950 al 1953 nel sesto e settimo governo De Gasperi, poi proseguita dal socialdemocratico Giuseppe Romita, che gli succedette sulla stessa poltrona dal 1954 al 1957 nel governo Scelba e nel primo governo Segni<sup>7</sup>. Il piano di sviluppo delle infrastrutture di trasporto, che privilegiava chiaramente le autostrade, rappresenta la chiave di volta del cambiamento, che si concretizza in un aumento dell'intensità di traffico sulle strade italiane, fra il 1950 e il 1955, del 25% annuo, il più alto in assoluto nel mondo. Nel suo discorso di insediamento governativo, il primo ministro Fanfani il 26 gennaio 1954 annunciava il lancio di un piano autostradale di 1.300 km per un totale di 270 miliardi di lire di investimenti, stimando ben 200.000 nuovi posti di lavoro.

Lo sviluppo del settore stradale rappresentò anche il veicolo che alcune grandi *lobbies* economiche sfruttarono per imporsi sulla scena della nuova Italia. In questa epoca infatti alcune grandi imprese - dalla Fiat all'Italcementi, dalla Pirelli, all'Italstrade, ma anche i petrolieri, i costruttori edili e le imprese assicurative - interessate direttamente allo sviluppo delle autostrade, e riunite a partire dal 1952 nella Federazione italiana della strada, cominciano a spingere per un mercato sviluppo stradale e una decisa opzione motoristica<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Per uno sguardo complessivo alla questione autostradale in questi anni, risultano utili anche le memorie di uno dei principali protagonisti del tempo F. Cova, *Autostrade ed altri episodi di vita vissuta*, Milano, Editoriale Domus, 1983.

<sup>8</sup> Esisteva poi in Parlamento un gruppo "Amici dell'automobile" rappresentato dal democristiano Foderaro e composto da uomini politici di primo piano appartenenti a

L'emanazione nel 1955 della legge Romita, la n. 463, dava il via alle costruzioni autostradali a partire dalla dorsale Milano-Napoli, per un ammontare complessivo di investimenti pari a 100 miliardi, ripartiti in dieci esercizi finanziari dal 1955 al 1965 in ragione di 10 miliardi per anno, destinati alla costruzione e all'esercizio di nuove autostrade e al raddoppio di alcune già esistenti. Uno spazio era riservato anche all'autostrada del Brennero, pur non ritenuta infrastruttura di primo livello, cui concedere priorità.

Alla prima previsione normativa fecero seguito una lunga serie di altre leggi e interventi di regolamentazione, che spingevano verso una direzione ben individuata. Mentre alle autostrade si concedevano finanziamenti illimitati, alle ferrovie si stringevano i cordoni della borsa per rallentarne lo sviluppo. A partire dagli anni Cinquanta la politica governativa nei riguardi delle ferrovie consiste nel relegarle in un angolo, evidenziando al contrario la valenza modernizzante delle autostrade.

Da parte loro le forze di sinistra puntavano il dito sulla sterzata governativa in tema di infrastrutture, invocando la necessità di curare anche la rete ordinaria della viabilità, trascurata per puntare tutto sulle autostrade. Investimenti troppo cospicui, a detta dei partiti di minoranza, venivano indirizzati verso un unico settore, perdendo di vista altri aspetti dello sviluppo economico e sociale della nazione. Sistemazioni idrogeologiche, case, scuole, ospedali, opere igieniche non risultavano destinatarie di una massa altrettanto ingente di finanziamenti. Ma è indubbio che i cantieri autostradali offrono lavoro, contribuendo a risolvere molti problemi di disoccupazione, senza contare il ruolo dell'industria automobilistica nello stesso ambito. Le sirene autostradali finirono per attirare anche comunisti e socialisti.

### *Nel boom*

---

svariati partiti, anche se quello di maggioranza relativa era il più gettonato. Il gruppo pubblicava anche una propria rivista, "Politica della motorizzazione".

L'atteggiamento improntato ad un chiaro favore nei riguardi dei costruttori autostradali fu mantenuto ancora per tutti gli anni Sessanta, prendendo le forme legislative più varie. Il piano decretato nel 1961 - *Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali* - presentato al Parlamento il 12 gennaio, rappresentava una previsione organica di interventi, pur componendosi soltanto di una legge che stanziava dei fondi e indicava otto percorsi principali oltre ad altre direttrici<sup>9</sup>, per i quali venne previsto il pagamento di un pedaggio. Si collocava ancora al di fuori di un piano complessivo, che tenesse quindi in considerazione anche le ferrovie e la concorrenza che si sarebbe venuta a creare fra i due mezzi di trasporto. Fra i molti aspetti della virata autostradale non vanno neppure trascurate le motivazioni di ordine sociologico, ampiamente note, che facevano dell'automobile un simbolo di libertà e di progresso; il sogno autostradale dunque era pienamente in sintonia con i profondi mutamenti sociali e del costume che l'Italia stava vivendo all'epoca<sup>10</sup>.

La spesa complessiva, per la realizzazione di un patrimonio autostradale che ci pose ben presto ai vertici europei, superò di parecchio ogni previsione, gonfiando ulteriormente i profitti delle società private e scaricando ogni onere sulle spalle dello stato. Nel 1973, quando la spinta verso le costruzioni autostradali cominciava ad affievolirsi, l'Italia figurava per lunghezza assoluta la terza nazione al mondo dopo gli Stati Uniti e la Germania.

La caduta dell'interesse nei riguardi del trasporto pubblico negli anni Cinquanta-Sessanta dunque è netta. L'evidente inadeguatezza della rete ferroviaria costituita da tracciati vecchi, accidentati e tortuosi, la maggiore

---

<sup>9</sup> Milano-Napoli, Serravalle Scrivia-Milano, Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Napoli-Bari, il raddoppio della Napoli-Pompei, quello della Padova-Mestre, la Savona-Ceva e la Torino-Ivrea.

<sup>10</sup> Per un approccio di questo tipo si rimanda a E. Menduni, *L'autostrada del Sole*, Bologna, Il Mulino, 1999; e a F. Paolini, *Un paese a quattro ruote. Automobili e società in Italia*, Venezia, Marsilio, 2005.

elasticità della politica stradale, gli elementi gestionali che fin dall'inizio volsero al peggio per le Ferrovie dello Stato sono solo alcuni dei principali motivi che nel giro di pochi anni produssero un cambiamento decisivo nel sistema dei trasporti italiano.

I dati relativi al periodo 1951-1962 mostrano chiaramente il nuovo *trend* dei trasporti in Italia negli anni del miracolo economico:

*Unità trasportate in miliardi  
(tonnellate/km)*

Anno	Ferrovie	Strade
1951	14.1	18.5
1952	14.3	19.2
1953	14.7	20.5
1954	14.8	23.9
1955	14.6	26.0
1956	14.2	29.0
1957	14.4	31.5
1958	13.2	34.0
1959	14.4	37.0
1960	15.8	40.0
1961	15.5	43.0
1962	15.8	46.0

*Viaggiatori/km.*

Anni	Ferrovie	Strade
1951	21.5	21.8
1952	22.5	25.5
1953	22.3	30.0
1954	22.6	34.0
1955	24.0	39.0
1956	24.8	43.0
1957	25.1	46.9
1958	25.6	52.0
1959	26.8	58.0
1960	27.8	62.0
1961	28.3	68.0

1962

31.6

73.0

Fonte: G. Pala-M. Pala, *Lo sviluppo dei trasporti, in Lo sviluppo economico in Italia. Storia dell'economia italiana negli ultimi cento anni*, vol. III, Studi di settore e documentazione di base, a cura di G. Fuà, Milano, Franco Angeli Editore, 1969

Lo sviluppo delle autostrade però non riuscì a valorizzare aree del paese più arretrate. I percorsi infatti tesero per lo più a ricalcare quelli ferroviari già esistenti, ribadendo dunque la struttura territoriale ed economica anziché promuoverne l'evoluzione. In certi casi anzi, com'è stato osservato, le autostrade non sono state capaci per nulla di ridistribuire territorialmente le attività economiche, provocando forti concentrazioni, come lungo la via Emilia, o viceversa attraversando zone come quelle appenniniche che non ne hanno tratto alcun giovamento economico.

Molti dei fenomeni ambientali e di congestione che caratterizzano oggi il nostro sistema di trasporti hanno la propria genesi in questo periodo, durante il quale mancò del tutto ogni capacità previsionale e qualsiasi considerazione lungimirante.

*Il ruolo della Regione Trentino-Alto Adige*

Alla fine del 1948 debuttava la neocostituita Regione Trentino-Alto Adige, la quale rivolgeva fin da subito le proprie attenzioni al settore turistico, congiuntamente con gli Enti Provinciali del Turismo. Si intuiva che una delle direttrici di maggior rilievo era proprio quella del Brennero, in grado di orientare il turismo del nord dell'Europa verso l'Italia<sup>11</sup>. Del resto dal Brennero passava la grande arteria autostradale prevista dall'accordo di Ginevra, firmato il 16 settembre 1950<sup>12</sup>, che dalla Scandinavia scendeva fino a Roma. All'epoca l'Italia era ancora lontana da una vera motorizzazione: circolava nelle strade del paese un autoveicolo ogni 81.9 abitanti.

Si trattava di un grande progetto poliennale per le autostrade europee elaborato dal Gruppo di lavoro per le grandi strade di traffico internazionale. La E6 muoveva da Oslo e proseguiva per Berlino, Monaco, Innsbruck, Bolzano, Verona, Modena, Bologna e Roma. Il tracciato, dunque, seguiva la statale del Brennero sino a Modena e si identificava poi nella progettata autostrada del Sole da Modena a Roma.

Qualche anno più tardi, nel 1952, il presidente della Giunta Regionale Tullio Odorizzi, il motore della prima fase della storia dell'autostrada del Brennero, proponeva la costituzione di un gruppo di lavoro, incaricandolo di preparare degli studi sulla viabilità della regione e affidandone la

---

<sup>11</sup> La prima idea di un'autostrada attraverso il Brennero risaliva al 1934 e venne descritta nel volume *Strassen der Welt* di Karl Burger. Tre anni più tardi, in un'epoca in cui anche la Germania come l'Italia stava intensificando le proprie costruzioni autostradali, venne preparato un progetto per un'autostrada Monaco-Seefeld-Mittenwald-Innsbruck. In piena guerra infine venne predisposto uno studio sul tragitto Kufstein-Innsbruck-Matrei.

<sup>12</sup> I paesi firmatari furono il Belgio, la Francia, il Lussemburgo, l'Olanda e il Regno Unito. In un secondo momento aderirono anche la Repubblica Federale Tedesca, l'Austria, la Grecia, l'Italia, la Norvegia, il Portogallo, la Svezia e la Turchia. La convenzione di Ginevra venne ratificata dall'Italia con la legge 16 marzo 1956, n. 371.

responsabilità all'assessore regionale ai Lavori Pubblici, Donato Turrini, a quello al Turismo, Giovanni Battista Girardi, ed al consigliere regionale Antonio Alberti Poia, presidente dell'Ente Provinciale Turismo di Trento. Il gruppo si avvalse del responsabile del Compartimento Anas di Bolzano, Piero Francescatti.

Da questo primo incontro di politici e tecnici nacque la proposta di un'autostrada, che raccolse fin dall'inizio consensi e apprezzamenti. Più tiepido invece si mostrò il ministro Aldisio, più propenso a limitarsi ad un miglioramento della statale esistente. Avvicinato da Turrini nel marzo 1953 al convegno palermitano sulla viabilità, Aldisio dichiarava di ritenere sufficiente di migliorare la viabilità esistente, senza cedere sulle richieste di una nuova autostrada.

Il Consiglio Regionale da parte sua non fece mancare il proprio favore all'iniziativa, coinvolgendo a sostegno dell'iniziativa anche le due Camere di Commercio di Trento e di Bolzano, i cui due Presidenti, Leo Detassis e Walter von Walther, aderirono con entusiasmo. Contribuì agli studi di preparazione in questa fase della vicenda anche l'ing. Guido de Unterrichter, all'epoca noto professionista trentino, sostenitore della prima ora dell'autostrada, di cui sarà il progettista ufficiale.

La Regione non si scoraggiò per lo scacco parziale subito e si rivolse, oltre che al palazzo romano, anche a quanti in Austria sponsorizzavano il tratto Innsbruck-Brennero. Unire le forze avrebbe rappresentato una maggior garanzia di riuscita e infatti nel 1954 il presidente della Camera di Commercio del Tirolo e futuro presidente della società autostrada Innsbruck-Brennero, Heinz Knoflach, lanciava il progetto dell'autostrada di collegamento con l'Italia attraverso il Brennero.

*La paziente tessitura della tela*

Nonostante l'incipiente decollo autostradale, l'idea faticava a sfondare. Anche Romita, successore di Aldisio, pur pressato dalla *lobby* parlamentare creatasi intorno al progetto del Brennero - guidata dai due senatori Benedetti e Mott - negava la possibilità di inserirla nel primo lotto di costruzioni. I tecnici interpellati rispondevano che conveniva irrobustire la statale n. 12 e lasciare in lista d'attesa l'autostrada.

Secondo una consuetudine tipica della realizzazione della rete infrastrutturale italiana, l'iniziativa dal basso rappresentava una strada ritenuta possibile. Coalizzare una serie di forze periferiche e cercare la scalata al potere centrale aveva rappresentato la strada più battuta fin dal secolo precedente.

Lo schema si riproduceva, in definitiva, anche in termini di concorrenza, la quale andava necessariamente messa in programma. Avanzava infatti una proposta alternativa all'autostrada del Brennero, che consisteva nella Venezia-Cortina-Zillertal-Monaco<sup>13</sup>, sulla quale convergeva compattamente il Veneto, i cui politici democristiani erano sicuramente più ascoltati a Piazza del Gesù di quelli trentini e atesini. L'ostacolo fisico opposto dalle Alpi Aurine, per il cui superamento venne prevista una lunga e costosa galleria, impedì che la proposta facesse strada.

Incapaci di convincere a comprendere l'autostrada del Brennero fra le direttrici di base del nuovo sistema italiano, i più ferventi sostenitori del progetto proponevano di farsi direttamente carico della costruzione. La Regione si sarebbe accollata le spese, ma domandava di essere ammessa almeno alle agevolazioni finanziarie concesse dalla legge 463. Anche questo tentativo, però, venne frustrato per il diniego ricevuto.

Allora veniva costituito nel giugno 1957 un comitato appoggiato alla Camera di Commercio di Trento, con la denominazione di Comitato Piani-

---

<sup>13</sup> *L'autostrada Venezia-Monaco integrata dal nuovo Porto di S. Ilario e dall'oleodotto diretto al centro Europa*, Venezia, Edizioni Spec, 1957. La questione continuerà ad essere riproposta ancora a lungo: A. Usigli, *L'autostrada "Alemagna" Venezia-Monaco*, Rovigo, Istituto padano di arti grafiche, 1978.



Vie di Comunicazione della Regione Trentino Alto Adige. Il nuovo soggetto veniva incaricato di occuparsi della divulgazione del progetto autostradale, preparato dall'ing. de Unterrichter, in modo da tenere informata l'opinione pubblica a proposito della questione e di svolgere la necessaria azione di propaganda. Nel comitato confluivano tutti gli enti locali ed economici coinvolti, italiani ed austriaci, in più veniva invitato a partecipare anche il Compartimento dell'Anas di Bolzano.

Il 9 luglio una grande assemblea sanciva la mobilitazione intorno al progetto autostradale. Mantova, Modena e Reggio si univano definitivamente al gruppo, facendogli perdere la connotazione meramente regionale. Da questo momento l'azione di promozione si intensificava e si diffondeva ulteriormente.

#### *La costituzione della società*

A partire dall'inizio del 1958 gli sforzi venivano convogliati verso la costituzione della società, che avrebbe curato la costruzione dell'autostrada, promuovendo e curandola autonomamente. L'intenzione manifestata ne comprendeva anche l'esercizio una volta aperta. Nel giugno un primo schema di statuto per la nuova società veniva predisposto e approvato dai rappresentanti della Regione Trentino-Alto Adige e delle amministrazioni Provinciali, Comunali e delle Camere di Commercio di Trento, Bolzano, Mantova, Modena, Reggio Emilia e della società autostrada Brescia-Padova, che avrebbe incrociato il percorso proveniente dal Brennero. I veronesi inizialmente nicchiarono, motivando le proprie perplessità sulla base di una presunta eccessiva lontananza della città dal tracciato autostradale. Richieste di adesione provennero addirittura da La Spezia e Parma. Nel giro di qualche mese il gruppo era formato; nel febbraio del 1959 la costituzione della società veniva formalizzata ufficialmente a Trento. Dotata di un capitale sociale di

120.000.000 milioni di lire, era presieduta da Turrini, che ne rimase alla guida ininterrottamente fino al 1982, quando venne sostituito da Enrico Pancheri.

A quel punto potevano essere avviate le pratiche di concessione e di finanziamento. Nel giugno veniva inoltrata domanda di concessione alla Direzione Generale dell'Anas e del contributo statale nella misura prevista dalla legge 463, che però veniva negato per carenza di fondi da destinarsi a nuovi tratti non inclusi nel primo elenco. Il Brennero non rientrava nel programma di prima attuazione e dunque non poteva godere di finanziamenti, nonostante l'approvazione, da parte della settima Commissione del Senato, grazie all'intervento di de Unterrichter, che era anche senatore, di un ordine del giorno che impegnava il governo alla costruzione dell'autostrada in questione.

Nel frattempo nell'aprile dello stesso anno iniziavano i lavori di costruzione del tratto autostradale in territorio austriaco da Kufstein a Innsbruck, puntando verso il confine italiano.

### *Nuove pratiche*

Il Comitato non si scoraggiava e alla fine dell'anno, nell'ambito di una insistente azione di *lobbying*, interpellava il ministro Togni, responsabile del Dicastero dei Lavori Pubblici dal 1957 fino alla caduta del governo Tambroni nel luglio 1960<sup>14</sup>.

Il ruolo di Togni fu decisivo ai fini del buon esito della vicenda. Riconoscendo l'indiscusso rilievo dell'infrastruttura proposta, il ministro sosteneva l'esigenza di una nuova legge, all'interno della quale avrebbe trovato spazio anche l'autostrada del Brennero. Ma soprattutto Togni, negli anni della sua permanenza al Ministero, non nascose il proprio appoggio

---

<sup>14</sup> Prima di entrare a far parte del breve Dicastero guidato da Tambroni, Togni fu ministro dei Lavori Pubblici nel governo Zoli dal maggio 1957 al giugno 1958, poi venne riconfermato nel governo Fanfani dal luglio 1958 al gennaio 1959 e infine dal febbraio dello stesso anno fino al febbraio di quello successivo nel secondo governo Segni.

all'autostrada e in particolare al tracciato Brennero-Modena, per il quale si schierò apertamente.

In un'ottica di sistema, il pisano Togni vedeva con favore la realizzazione dell'autostrada del Brennero anche in funzione di un potenziamento della rete di comunicazioni della propria regione. Il punto di innesto sull'autostrada del Sole a Modena permetteva, infatti, anche una proiezione verso il Tirreno attraverso il tratto Parma-Spezia.

Le pratiche presso le autorità competenti non si fermavano. Il Comitato curava anche la preparazione del progetto esecutivo, elaborato da Guido de Unterrichter e da Bruno e Lino Gentilini, che veniva consegnato il 26 settembre 1960. Il tracciato dal Brennero seguiva l'Isarco, toccava Bressanone, Bolzano e Trento, quindi Chiusa di Verona e Mantova per allacciarsi infine all'autostrada del Sole fra Modena e Reggio Emilia.

A quel punto sembrava cosa fatta. Essere riusciti a tirare dalla propria parte anche il ministro delle Finanze Trabucchi sembrava costituire una garanzia definitiva. Alla fine del 1960 un convegno a Bolzano pareva sancire il successo dell'iniziativa.

### *La legge del 1961*

La legge del 1961 costituisce una svolta per la storia delle autostrade italiane. Veniva a cadere non a caso nel pieno dell'espansione automobilistica, che fra il 1959 e il 1963 crebbe in Italia ad un tasso annuo del 20.7%.

Nel *Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali*, presentato al Parlamento il 12 gennaio 1961, trovava finalmente ospitalità anche la Brennero-Verona fino al suo innesto nell'autostrada del Sole, per quanto non fosse indicata fra i percorsi principali. Al tratto autostradale dal confine austriaco veniva riconosciuta pieno diritto di realizzazione anche in virtù del

programma definito a Ginevra fin dal 1950. Il tracciato però non veniva ancora chiarito, imponendo un rimando alla vicenda.

La via però a questo punto era spianata. Alla fine di maggio iniziava l'esame della questione dell'autostrada del Brennero al Senato<sup>15</sup>, relatore lo stesso de Unterrichter, discussione che si dilungava ancora nei primi giorni del mese successivo per passare nel luglio alla Camera<sup>16</sup>.

Il passo successivo consisteva nella presentazione all'Anas, da parte della società promotrice, del progetto di massima diviso in due tronchi, uno dal Brennero a Verona ed uno da Verona a Modena. Ma sullo sbocco meridionale del tratto autostradale ancora permanevano dubbi.

Benigno Zaccagnini, il nuovo ministro dei Lavori Pubblici in carica dal 1960 al 1962, intravedeva in un innesto a Bologna un'opportunità per l'area romagnola, dalla quale proveniva, confermando anch'esso la propensione a difendere i propri interessi localistici anche in un caso di palese rilievo nazionale, come quello dell'autostrada del Brennero. Se la stazione terminale fosse risultata Bologna, la Riviera adriatica avrebbe goduto di una via di comunicazione più diretta, in un'epoca in cui il turismo proveniente dalla Germania stava assumendo dimensioni macroscopiche. Al momento di elaborare il progetto per il nuovo lotto di autostrade Zaccagnini vi includeva anche l'autostrada del Brennero, ma senza specificare lo sbocco, che lasciava indeterminato.

### *Il progetto tecnico*

Il tratto autostradale del Brennero risultava tecnicamente di un certo impegno, eppure fu costantemente la questione politica a prevalere nettamente nel lungo dibattito. Il tracciato aveva una lunghezza complessiva di 313.5 km. La sede stradale era prevista a doppia carreggiata, ciascuna di 7.50 m., con

---

<sup>15</sup> Atti Parlamentari, *Senato della Repubblica, Discussioni*, 9 giugno 1961.

<sup>16</sup> Legge 12 agosto 1961, n. 729.

una banchina spartitraffico di 4 m. e due banchine laterali esterne di 3.5 m. La pendenza massima del 3.7% veniva raggiunta nel tratto Bressanone-Brennero; il raggio di curvatura minimo era di 500 m nei tratti in montagna e 1000 m in quelli di pianura.

La costruzione fu suddivisa in 19 tratti; il costo complessivo venne stimato in 96 miliardi per un costo a chilometro di 481 milioni nel tratto alpino, 266.5 milioni nel tratto Bolzano-Verona e 205.5 milioni nel tratto Verona-Modena. I maggiori costi chilometrici si avevano tra Chiusa e Bolzano (650 milioni per km) e fra Bressanone e Vipiteno (550 milioni per km). Costellavano il tracciato 23 gallerie, di cui 9 lunghe più di 500 m ma nessuna di lunghezza superiore ai 1000 m, insieme con ponti, viadotti, sovrappassaggi e sottopassaggi.

Oltre alla questione dello sbocco modenese, si svilupparono altri dissidi sul tracciato. L'opzione che si presentò ai costruttori riguardava l'alternativa fra le valli Passiria e Isarco, sorta a Merano nel 1962 per cura di una Società per l'autostrada via Merano, che era rimasta fuori dal tracciato<sup>17</sup>. I tecnici preferirono confermare il percorso per la valle dell'Isarco e l'agitazione cessò.

### *La questione dei finanziamenti*

L'affare più spinoso era però quella dei finanziamenti. Il 30 gennaio 1962 una rappresentanza della società si recava presso la sede dell'Iri per un incontro con il presidente Petrilli, il quale negava ogni possibilità che l'ente da lui diretto potesse assumersi l'incarico di realizzare in tempi brevi il tratto richiesto. L'Iri non avrebbe messo mano all'autostrada del Brennero prima del 1970, ipotesi improponibile per i promotori. Si aprivano le porte ad una realizzazione al di fuori dello Stato, gestita cioè da enti privati e pubblici locali insieme.

---

<sup>17</sup> *Relazione delle organizzazioni economiche di Merano sul tema Autostrada del Brennero via Passiria oppure via Valle Isarco, Merano, 1962.*

Da parte sua, lo Stato era disposto, sulla base del dettato della legge relativa, a garantire un contributo trentennale non superiore al 4% del costo complessivo delle opere. Di più non era possibile ottenere; occorreva accontentarsi, pena la rinuncia alla realizzazione; del resto nessun'altra richiesta aveva conseguito maggior fortuna.

Alla ricerca disperata di fondi il comitato promotore, grazie all'intermediazione politica del senatore Giuseppe Medici, sottoponeva la questione anche al presidente del Consiglio Fanfani, il quale garantiva il proprio appoggio, senza però aggiungere nulla a quanto già concesso.

Il ruolo di intermediazione di Medici fu assolutamente rilevante. Dalla sua posizione privilegiata, l'uomo politico democristiano seguì da vicino la pratica dell'autostrada, spingendo evidentemente per la scelta dello sbocco modenese.

Il 1962 trascorreva alla caccia di finanziamenti; i promotori erano del tutto consapevoli di non poter contare più che tanto sull'intervento statale e dunque si resero sempre più autonomi nella ricerca del denaro necessario. All'inizio dell'anno successivo, il 29 gennaio 1963, finalmente Fiorentino Sullo, ministro dei Lavori Pubblici dal febbraio 1962 al novembre 1963 nel quarto governo Fanfani e nel primo governo Leone, e Donato Turrini firmavano la convenzione fra l'Anas e la società autostradale del Brennero. L'accordo si riferiva alla costruzione del tronco Brennero-Verona; il 7 agosto, in seguito alla decisione del Consiglio di amministrazione dell'Anas, veniva esteso al tronco Verona-Modena.

Per coprire la spesa della costruzione la società procedeva ad un aumento di capitale all'emissione di obbligazioni e all'accensione di un mutuo. Furono presi contatti con l'Istituto di Credito Fondiario delle Venezie di Verona, negoziando un mutuo trentennale, dunque della stessa durata della concessione stessa. Allo stesso tempo venivano avviate trattative anche con il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche e con la Banca Europea per gli

Investimenti. Il finanziamento domandato era talmente ingente da rendere necessario il ricorso a più istituti. Nel settembre 1963 l'Istituto di Credito Fondiario delle Venezie concedeva un mutuo di 85 miliardi per la costruzione del tronco di autostrada da Bolzano a Modena. Impegni superiori a quella somma non potevano essere presi. Il tasso fissato per il prestito fu del 7,25%. Anche le altre due banche risposero positivamente alle richieste di finanziamento, imponendo una serie di garanzie, fra le quali la fideiussione degli enti pubblici facenti parte della società. La legge 4 novembre n. 1464 soccorreva la società promotrice, stabilendo che la garanzia sussidiaria dello Stato diventasse operativa 60 giorni dopo le singole scadenze, qualora il concessionario e gli enti locali garanti non avessero soddisfatto gli impegni assunti.

*Modena e l'autostrada, un amore a prima vista*

Il progetto autostradale venne immediatamente compreso nella sua rilevanza dagli enti locali ed economici modenesi. Il calcolo degli interessi economici in ballo era facile: la città si sarebbe venuta a trovare su una direttrice, che prometteva di essere fondamentale. Si trattava di un miglioramento radicale delle comunicazioni tra la Valle Padana e l'Europa centro-settentrionale e come tale non poteva che rappresentare un impulso formidabile all'economia modenese in un'epoca di grande crescita per tutto il territorio.

Una spinta concreta provenne anche da quei comparti industriali che vedevano nell'autostrada il canale naturale per le proprie esportazioni verso la Germania e il nord del continente. Il settore ceramico e quello della maglieria, così come quello meccanico e dell'automobile guardavano con attenzione all'apertura dei mercati, legandosi legittimamente le proprie *chances* di successo.

Da parte degli enti locali - Comune e Provincia - l'appoggio fu pieno e concreto. In Consiglio comunale la vicenda veniva trattata per la prima volta il 26 novembre 1957. Maggioranza e minoranza trovavano nel progetto un ovvio punto di incontro, tanto che l'adesione alla società promotrice nel febbraio 1959 veniva votata all'unanimità. Nell'occasione il Comune si impegnavano a versare una quota di cinque milioni, ottenuti tramite un mutuo di 15 anni contratto con la Cassa di Risparmio di Modena. Come alla Provincia e



alla Camera di Commercio, anche al Municipio modenese vennero assegnate 575 azioni della società autostrada del Brennero<sup>18</sup>.

In parallelo anche in ambito provinciale l'interesse nei riguardi della vicenda era molto alto. Nell'agosto del 1956 la Giunta provinciale si rendeva protagonista di una serie di contatti con le altre province coinvolte.

Dunque nel complesso la mobilitazione fu tempestiva e fornì un contributo rilevante allo sviluppo della vicenda. In particolare i due enti locali modenesi si trovarono in prima linea a difendere lo sbocco a Modena contro gli attacchi dei bolognesi, i quali a loro volta spingevano per diventare il punto di arrivo del tratto autostradale proveniente dal Brennero.

### *L'opera della Camera di Commercio*

La chiave di volta della difesa dello sbocco a Modena fu l'opera della Camera di Commercio, che fece da traino all'iniziativa trentina. L'opportunità era troppo appetitosa per lasciarsela sfuggire: ottenere lo sbocco meridionale dell'autostrada era in grado di cambiare le prospettive complessive dell'economia dell'intera provincia.

Pienamente consapevole dell'importanza assoluta del progetto, l'ente economico modenese fin dall'estate del 1957 si faceva trovare puntuale agli appuntamenti fissati nell'ambito della spinta propulsiva da parte della Regione Trentino-Alto Adige. Nel settembre la questione approdava definitivamente nella Giunta camerale, per diventare a partire da quel momento uno degli oggetti maggiormente dibattuti. Al momento della costituzione del Comitato l'attivismo e la capacità di fare rete con gli altri partecipanti all'iniziativa furono decisivi.

Nella fase delicatissima del confronto dei singoli interessi di ogni provincia, il ruolo giocato dai modenesi si faceva sicuramente sentire. Al

---

<sup>18</sup> Nel 1962 sia il Consiglio comunale sia quello provinciale deliberavano di sottoscrivere altre 288 azioni del valore nominale di 100.000 lire l'una.

convegno interprovinciale di Mantova dell'8 gennaio 1958 la presenza di modenesi era massiccia ed al più alto livello: dal presidente della Provincia Gaetano Bertelli con l'assessore Bellelli al sindaco Alfeo Corassori con l'assessore Pucci, fino al presidente camerale Alessandro Bonaccini<sup>19</sup>, le realtà più attive nella vicenda ne comprendevano immediatamente la valenza, impegnandosi in prima persona. Quando Rubes Triva subentrerà a Corassori nelle funzioni di sindaco, l'impegno del Comune di Modena non muterà, marcando piena continuità rispetto all'impegno a favore dell'autostrada.

La costituzione della società nel febbraio del 1959 era dovuta in buona parte alla volontà mostrata dalla Camera di Commercio di formalizzare quanto prima la nascita di un soggetto che andasse a occupare uno spazio ritenuto fondamentale ai fini della prosecuzione dell'iniziativa. All'interno del Comitato interprovinciale per l'autostrada venivano designati, quali rappresentanti camerali, il vicepresidente dell'ente Giovanni Rossi Barattini ed Erio Zannini.

Senza perdere tempo, immediatamente all'indomani della nascita della società, veniva stabilito il punto di innesto nella costruenda autostrada del Sole. La riunione organizzata dai modenesi alla Camera di Commercio pochi giorni dopo marcava la ferma intenzione di sfruttare il momento favorevole per imporsi come punto terminale del tracciato. Convocato il progettista de Unterrichter, veniva individuata nella località Bruciata, a pochi chilometri da Modena, l'approdo del tratto dal Brennero.

### *La concorrenza con Bologna*

Una volta costituita la società nel febbraio del 1959 a Trento, i bolognesi insorgevano per l'esclusione patita dal gruppo dei promotori. Del resto la

---

<sup>19</sup> Alessandro Bonaccini, che fu presidente della Camera di Commercio di Modena dal 1951 al 1962, era un industriale di rilievo su scala nazionale. Alla sua famiglia appartenevano le Fonderie Corni.

compresenza con i modenesi in questo caso avrebbe obbligato a rimettere in discussione la questione dello sbocco. Questo in realtà avvenne ad opera di Zaccagnini, una volta occupata la poltrona di ministro dei Lavori Pubblici, che non nascose la sua maggiore inclinazione a favorire Bologna come punto terminale dell'autostrada.

Alla fine del 1959 le province romagnole si mobilitavano, saldandosi alla sollevazione bolognese. Veniva costituito anche in questo caso un comitato promotore di un progetto autostradale alternativo, che privilegiava Bologna. Nel gennaio successivo si svolgeva un convegno a Ferrara, nel quale l'idea veniva ribadita e veniva formalizzata la creazione della società autostrada Bologna-Brennero.

### *Sempre avanti*

Modena era ormai sul piede di guerra. Alla volta di Riva, sede della riunione decisiva per la costituzione della società nel giugno del 1959, muovevano compatti i tre responsabili di Comune, Provincia e Camera di Commercio. Nessuno si faceva rappresentare, tutti al contrario intendevano essere presenti in prima persona, testimoniando l'attaccamento della città al progetto. Per la Camera di Commercio parteciparono all'incontro le tre massime cariche: il presidente Alessandro Bonaccini era accompagnato, oltre che dal vicepresidente Giovanni Rossi Barattini, anche dal segretario generale Plinio Zanarotti. L'ingresso nel Consiglio di amministrazione di Corassori, Bertelli e Rossi Barattini, nominato vicepresidente della società, fa fede del ruolo cruciale assegnato ai modenesi fin dal primo momento.

Alla ricerca di un coinvolgimento sempre più ampio, la Camera di Commercio si rivolgeva anche all'Automobil Club di Modena, presieduto da Angelo Orlandi, chiedendo l'appoggio degli iscritti della città e della provincia modenesi. Per operare un'adeguata pressione sul governo occorreva

che il gruppo fosse più folto e compatto possibile. Andava nella stessa direzione il reclutamento di altre aree - da La Spezia a Brescia, da Vicenza a Lucca, da Pisa a Massa Carrara e a Livorno<sup>20</sup> - che in maniera diversa e con obiettivi altrettanto dissimili, ma in qualche misura alla lunga coincidenti, guardavano con favore alla nuova autostrada e soprattutto allo sbocco modenese.

Nella stessa ottica Bonaccini avviava una manovra di avvicinamento nei riguardi del ministro sassuolese Giuseppe Medici, che nel 1954 assumeva il suo primo incarico ministeriale come responsabile dell'Agricoltura e delle Foreste. Il personaggio era ascoltato; inoltre il presidente della Camera di Commercio aveva intuito che il momento era positivo, per l'atteggiamento di favore mostrato dal ministro Togni nei riguardi dello sbocco modenese. Di qui le continue visite romane al ministro, che sicuramente un occhio di riguardo per lo sbocco modenese l'avrebbe avuto.

Di segno opposto andava interpretato invece l'arrivo al ministero dei Lavori Pubblici di Benigno Zaccagnini, il quale, come abbiamo visto, inclinava verso lo sbocco bolognese e alle richieste dei modenesi rispondeva con tattica dilatoria.

In definitiva segnali ora positivi ora negativi si alternavano all'interno di un percorso lungo e accidentato, i cui tempi erano assai più scanditi dalla politica che non dalle questioni tecniche ed economiche. Da questo punto di vista la sostituzione di Zaccagnini con Sullo rappresentò la chiave di volta finale.

### *Al traguardo*

---

<sup>20</sup> Non a caso di lì a qualche anno si costituiva a Livorno il Consorzio per il collegamento viario Porto di Livorno-Autostrada del Brennero, che proponeva una comunicazione fra lo scalo labronico e il nuovo tratto autostradale, rispolverando in pratica un'idea ferroviaria in auge quasi un secolo prima (*La Livorno-Modena per il riequilibrio del territorio toscano-emiliano. Atti del Convegno Lucca, 24 giugno 1972*, Lucca, Nuova grafica lucchese, 1972).

L'approvazione da parte del Consiglio di amministrazione dell'Anas del tratto Brennero-Verona nel gennaio 1963 obbligava a stringere i tempi. A quel punto la scelta sul tronco finale appariva ineludibile. L'attivismo della Camera di Commercio, nella persona delle sue figure chiave, si faceva ancora più intenso. Il testimone passava nel frattempo da Bonaccini a Claudio Leonelli<sup>21</sup>, presidente dal 1962 al 1974, ma nulla in pratica cambiava.

Riunioni fra enti consimili e con i responsabili politici delle altre città interessate dall'autostrada si moltiplicavano ancora di più. I politici modenesi vennero arruolati a tempo pieno e gettati nella mischia: oltre a Medici, anche Alberto Mario Pucci, Attilio Trebbi e Vittorino Carra si facevano strenui paladini delle ragioni autostradali modenesi. Nell'agosto avveniva la decisione, che metteva la parola fine all'intera vicenda.

### *L'ultimazione dell'autostrada*

L'inizio dei lavori di costruzione dell'autostrada del Brennero avveniva nel 1966; il tronco Verona-Modena veniva aggiudicato l'anno successivo. Il primo tratto fra Bolzano sud e Trento veniva aperto al traffico il 21 dicembre 1968; il 5 agosto 1969 entrava in servizio il Verona-Mantova. Fra il 1971 e il 1972 la costruzione dell'autostrada proseguiva, giungendo fino a Modena. Il completamento dei 313 km avveniva l'11 aprile 1974. Nel complesso parteciparono alla realizzazione ben 50 imprese<sup>22</sup>.

### CONCLUSIONI

---

<sup>21</sup> Leonelli fu un importante esponente della Democrazia Cristiana, di cui era stato rappresentante del Comitato di Liberazione Nazionale. presidente dell'Unione Regionale delle Camere di Commercio dell'Emilia-Romagna, ricoprì numerosi incarichi politici e amministrativi, presso il Consorzio per la Bonifica di Burana, la Banca Nazionale del Lavoro, la Federazione Italiana Editori Giornali e l'Avvenire d'Italia. Per diversi anni fu vicepresidente della società per l'autostrada del Brennero.

<sup>22</sup> Per i particolari relativi alla costruzione dell'autostrada, si rimanda al volume di G. Callin, *Un ponte per l'Europa. L'autostrada del Brennero*, Trento, Casa editrice Publilux, 1984; *1955-1975 le autostrade della seconda generazione*, Milano, 1990, pp. 210-215; e D. Turrini, *L'autostrada del Brennero nella sua storia*, Trento, 1991.

La vicenda dell'autostrada del Brennero si inserisce a pieno titolo nel conteso infrastrutturale del periodo di massimo sviluppo economico dell'Italia nel corso del Ventesimo secolo. Segnando una continuità profonda rispetto al progressivo snodarsi dei temi legati alla mobilità nella nazione, fa parte anche della dinamica dei rapporti fra centro e periferia, che trovano nelle questioni qui analizzate un momento di particolare rilievo. La forza della *path dependence* del resto si misura anche rispetto alla questione dello sbocco, su cui influisce il tragitto della vecchia strada preunitaria che dalla Toscana attraverso l'Abetone e Modena giungeva fino al Brennero. Rappresenta in definitiva un tassello della modernizzazione del paese, processo che riassume in sé aspetti di portata propulsiva enorme e al tempo stesso lascia inesitate questioni di lunga durata, che in certi casi non trovano soluzione neppure oggi.

Gli interessi che si confrontano nel corso degli anni oggetto della ricerca descrivono una realtà in grande movimento, caratterizzata però anche da ipoteche che frenano la corsa verso la crescita. Un'attenzione marcata meritano poi alcuni attori collettivi, le cui strategie sono state sinteticamente delineate. La comprensione dell'entità della vicenda da parte della Camera di Commercio, entratavi non tanto nella fase progettuale quanto in quella ormai realizzativa e della scelta del percorso, la rende un protagonista assoluto, in grado di mediare felicemente fra gli opposti schieramenti politici. Pragmatismo e praticità completano un quadro intonato alla prevalenza dell'obiettivo da conseguire sulle distinzioni ideologiche. Campanilismi e *lobbies* politiche sono in grado di determinare la velocità e la direzione del mutamento, provocando perfino un'evidente sottostima del problema tecnico ed economico relativo alla costruzione. La variabilità del potere politico, sottolineato dall'alternarsi dei ministri, fa propendere per l'una o l'altra delle

soluzioni proposte, confermando in ultima analisi la tesi che la rete infrastrutturale italiana nella sua evoluzione, in una lettura di lungo periodo, trovi una dipendenza più stretta dall'elemento politico che non da un'attenta considerazione di natura economica e industriale complessiva.

## NOTA SULLE FONTI

L'archivio della Camera di Commercio di Modena conserva sette faldoni di carte sparse concernenti la questione dell'autostrada, catalogati sotto il nome *Corrispondenza, relazioni, verbali e appunti* e divisi per anno di riferimento. Dai verbali degli *Atti della Giunta della Camera di Commercio di Modena* proviene la mole più cospicua di documenti utilizzati nel testo nella parte relativa alla realtà degli enti locali modenesi.

Una parte consistente delle informazioni relative alla Camera di Commercio modenese sono state rintracciate spogliando il *Bollettino mensile della Camera di Commercio di Modena*, fonte di grande importanza per la vita dell'ente.

Gli atti di una serie di convegni, tenuti fra il 1959 e il 1964, forniscono ulteriore ausilio al ricercatore impegnato nella ricostruzione della vicenda autostradale del Brennero: *La rete stradale emiliana nel quadro della viabilità nazionale ed internazionale*, Bologna 9 aprile 1959; *I traffici del Brennero*, Bolzano 18-20 settembre e 15-16 dicembre 1959; *Lo sviluppo e l'attuazione delle vie di comunicazione dall'Italia settentrionale al Mar Tirreno*, La Spezia 18-20 marzo 1960; *Prospettive economiche dell'autostrada del Brennero*, Modena 19 aprile 1964.

Per quello che concerne le prese di posizione di Comune e Provincia occorre rifarsi evidentemente agli *Atti del Consiglio Comunale e Provinciale* e delle due Giunte relative.

Sono venuti validamente in soccorso di questa ricerca molti giornali e riviste, sui quali negli anni più caldi la vicenda della realizzazione dell'autostrada del Brennero ha trovato frequentemente ospitalità. Fra i molti consultati, ricordiamo:



*Alto Adige*

*Il Resto del Carlino*

*Il Sole*

*L'automobile*

*L'Avvenire d'Italia*

*La Gazzetta dell'Emilia*

*La Gazzetta di Mantova*

*Strade e traffico*