

# Storia e Futuro

Rivista di storia e storiografia

Un'“autostrada aperta” sulla via della modernità?  
Storia ed effetti socio-economici della superstrada E45

Marco Adorni, Alberto Malfitano

Una vicenda come quella legata alla E45 vede muoversi protagonisti di differente livello: internazionale, nazionale, locale. Il concetto di “itinerario europeo” nacque infatti nel lontano 1949 con un accordo internazionale che prevedeva la costruzione di grandi vie di comunicazioni che attraversassero il continente in lungo e in largo, e la cui costruzione fosse affidata ai Paesi interessati nel giro di alcuni anni. Era evidente, in un’Europa ancora alle prese con le devastazioni morali e materiali della Seconda guerra mondiale, e già divisa in due blocchi antagonisti, l’intento di rafforzare i motivi di unione anche sul piano strettamente pratico, quello delle infrastrutture indispensabili allo sviluppo degli scambi di persone, merci, idee; in altre parole, al rafforzamento dei legami economici e culturali tra le popolazioni europee. L’Italia era coinvolta da più di un itinerario, tra cui quello tra Roma e Varsavia (indicato appunto con l’acronimo E7, poi E45) conobbe forse le vicende più travagliate: solo nel 1996, infatti, fu completato il tratto Orte-Ravenna, essenziale per collegare la capitale alle reti autostradali del Nord Italia e considerare compiuto il compito affidato all’Italia per questa arteria. In mezzo, una serie di dispute locali e il difficile dialogo tra i centri decisionali dello Stato (governi e ministero dei Lavori Pubblici essenzialmente) e le diverse, per condizioni e interessi, “periferie” implicate nella costruzione di una strada considerata determinante per il loro sviluppo economico. Per quanto, infatti, le infrastrutture viarie non garantiscano, di per sé, lo sviluppo economico e sociale, è indubbio che questo difficilmente possa avvenire senza adeguamenti collegamenti.

Il programma di costruzioni viarie adottato a Ginevra sarebbe rimasto a livello di generale dichiarazione d’intenti, se non fosse stato recepito nella normativa di ciascun paese, cosa che l’Italia fece nel 1956. A questo punto il nucleo della ricerca risiede nell’analisi dei lenti passi che portarono alla costruzione e delle ragioni di questa lentezza che, almeno dal punto di vista generale, potrebbero risiedere nel rapporto tra infrastrutture di questo genere e tipologia del territorio in considerazione: infatti, la costruzione di autostrade e superstrade in aree economicamente già sulla strada dello sviluppo appare spesso come una scelta obbligata e quasi naturale per eliminare pericolose strozzature ad un’ulteriore crescita; similmente, la realizzazione di infrastrutture stradali è comunemente considerata indispensabile per il decollo di zone considerate “deprese”, come lo erano quelle interessate dal tracciato tra Orte e Ravenna. Tuttavia, in questi territori tali realizzazioni sembrano incontrare a volte ostacoli insormontabili: la mancanza di un tessuto economico consistente che supporti tale richiesta finisce per renderne più complicata la realizzazione, creando un circolo vizioso difficile da rompere. Senza considerare che una superstrada, se ha il vantaggio almeno sulla carta di rapportarsi meglio al territorio grazie ai numerosi svincoli, non “si ripaga” come fa invece un’autostrada, che grazie al pedaggio diventa un investimento appetibile anche per i grandi gruppi privati.

La ricerca in corso sulla nostra superstrada pare inserirsi in questa ipotesi. Le regioni che avrebbero dovuto essere attraversate dalla E45, Umbria e Romagna, senza dimenticare il lembo orientale della provincia di Arezzo, incastonato in mezzo all’Appennino, erano zone nella maggior parte dei casi soggette, nel dopoguerra, a un progressivo e accelerato spopolamento e prive di nuclei aziendali in grado di attrarre investimenti e lavoratori, se si esclude il polo industriale sorto in tempi recenti attorno al porto di Ravenna, che però guardava più che altro a Bologna e all’entroterra padano. Senza soggetti economici forti sul territorio, diventava allora determinante la capacità di pressione politica e sociale che gli enti e le popolazioni locali erano in grado di esercitare sul centro erogatore della spesa, vale a dire sullo Stato, e magari la sensibilità di politici ‘amici’ inseriti nelle sfere di governo. Da qui la verifica in corso negli archivi centrali e in quelli degli enti locali di un dialogo a volte sereno e produttivo, in altri casi dai forti accenti polemici, quando i ritardi, dovuti a un impegno finanziario notevole e difficile da mantenere da parte dello Stato, fecero temere il peggio.

Occorre poi ricordare che trattare di interessi “umbri” o “romagnoli” ha poco significato fino a che non si verifica sul campo, come si sta facendo ora, se le singole realtà cittadine, a lungo vere protagoniste della vicenda, si rapportassero tra loro in maniera coordinata o procedessero in ordine

sparso. Dal lavoro in corso sta emergendo infatti che c'è una "periferia", costituita dalle principali città umbre che, innanzitutto per ovvie questioni geografiche, costituendo la E45 l'asse viario della regione, fu in grado di unire le proprie rivendicazioni per una veloce realizzazione dell'opera, e ce ne fu un'altra assolutamente incapace, per molto tempo, di fare altrettanto: la designata, secondo il progetto ginevrino, Cesena si trovò a fare i conti con la concorrenza delle consorelle regionali, Forlì e Rimini, che auspicavano tracciati che le premiassero. Una querelle che trovò la sua soluzione solo quando i lavori furono effettivamente inaugurati, ad anni Sessanta inoltrati.

Il tutto sullo sfondo del dibattito sulla necessità di riequilibrare uno sviluppo nazionale che, specie a cavallo degli anni Cinquanta-Sessanta, sembrava concentrarsi sempre più nel Nord Ovest del paese, senza riuscire ad oltrepassare il meridiano di Firenze e causando nuove ansie di isolamento e decadenza.

Ecco allora che un altro degli obiettivi che la ricerca si pone è quello di verificare, per quanto possibile, l'impatto della E45, man mano che veniva realizzata, sulla situazione socio-economica delle zone attraversate. Al momento sembra possibile individuare una connessione, certo non automatica ma significativa, tra costruzione della E45 e ripresa in senso demografico ed economico dei comuni attraversati dalla superstrada. Sono considerazioni che prendono le mosse dalla convergenza spaziale e temporale tra l'ultimazione, dal 1970 al 1976, del tratto Perugia-Orte, e un tipo di sviluppo localizzato essenzialmente nel Perugino ed esploso sul piano della produttività e della dimensione occupazionale negli anni Settanta, anche se incapace di invertire la tendenza lo spopolamento delle zone decentrate rispetto all'arteria. Se i comuni attraversati dalla E45 conobbero, specie in Umbria, un certo tipo di progresso economico, legato alla imprenditoria diffusa, quelli più lontani videro confermato il proprio declino demografico ed economico.

L'E45 diventa allora la cartina di tornasole per analizzare il cammino verso lo sviluppo di zone del nostro paese che non appartengono né a quelle già industrializzate né a quelle oggetto degli interessi della Cassa per il Mezzogiorno. Una porzione di Terza Italia (o area Nec) il cui cammino non è risultato scontato e raramente è stato lineare, ma che ha conosciuto luci e ombre che ci proponiamo di portare a galla.