

In viaggio sull'Autostrada del boom

Abatantuono con Abbrescia
Erri De Luca assieme a Geppi Cucciari
Coppie di personaggi in auto (e in tv)
sulla via che segnò il rilancio del Paese
«L'A1 ha avuto un ruolo sociale»

Il vecchio percorso

Delzio, di Autostrade:
«Piano per valorizzare
il tracciato panoramico
tra Firenze e Bologna»

Il cippo esiste ancora. Un po' dimesso e poco conosciuto, si trova a San Donato Milanese. È stato posato, in pompa magna, il 19 maggio del 1956 dall'allora presidente della Repubblica Giovanni Gronchi. Era la prima pietra di un progetto faraonico che si chiamava **Autostrada del Sole** e doveva congiungere nientemeno che Milano a Napoli.

Prevedeva la costruzione di 113 viadotti, 572 cavalcavia, 38 gallerie e 57 raccordi lungo 755 chilometri. Il 27 maggio si dovevano svolgere le elezioni amministrative e in molti malignavano che quella cerimonia fosse poco più di un sogno velleitario. Eppure il 4 ottobre del 1964 — con un tributo di vite importante — quell'impresa si compì con il taglio del nastro da parte del presidente del Consiglio Aldo Moro.

Una grande opera, costata 274 miliardi di lire, che si è intrecciata con il boom economico e la motorizzazione di massa. L'arteria diventa la

«spina dorsale» della Penisola che dimezza le distanze fisiche e unisce territori e culture differenti perché gli italiani scoprono il gusto della libertà di viaggiare anche solo per una gita fuoriporta o un weekend. Inoltre, intorno a questa autostrada nascono leggende imprenditoriali come gli autogrill.

Per tutti questi motivi, in questi 60 anni, l'arteria ha affascinato scrittori, saggisti e registi che hanno girato film, fiction e programmi tv come quello Rai «Milano-Roma»: un cult dopo che, nel 1997, Dario Fo seppe di aver vinto il Premio Nobel per la Letteratura proprio mentre girava una puntata in auto in coppia con Ambra Angiolini. Il programma, lo scorso lunedì, è tornato in onda su Rai2. Sono previsti altri sei appuntamenti (sempre di lunedì alle 23.15) che vedranno confrontare sul tragitto in auto «strane coppie» come quella formata da Diego Abatantuono e Dino Abbrescia a cui si aggiungono le dissacranti interruzioni «fuori campo» di Carlo Taranto, Marco Santin e Giorgio Gherarducci ovvero la Gialappa's Band. Poi sarà la volta di Erri De Luca e Geppi Cucciari, Giovanni Floris e don Mauro Leonardi, Car-

lo Lucarelli e Bruno Barbieri, Costantino Della Gherardesca e Giulia Innocenzi. «Non è solo il ritorno di un programma cult della tv — spiega **Francesco Delzio**, direttore Affari istituzionali di **Autostrade per l'Italia** che ha anche prodotto il nuovo format — ma è soprattutto l'esaltazione di quel ruolo sociale svolto dall'A1 che ha davvero unito il Nord al Sud valorizzando territori e culture. Per questo ho avuto l'idea di riportarlo sugli schermi tv, sotto forma di "branded content", e sono felice che sia diventata realtà grazie a Ilaria Dallatana e Francesca Canetta, che hanno accolto la proposta con entusiasmo, e a Zerostories che l'ha prodotta con qualità e passione». I progetti non finiscono qui. «Se da una parte con la nuova Variante di valico Firenze-Bologna si risparmia tempo ed è stata ribattezzata direttissima — conclude **Delzio** — vogliamo valorizzare il vecchio tracciato che chiamiamo "panoramica" e che sarà dedicato ai turisti che vogliono viaggiare in modo più lento per scoprire parti fantastiche d'Italia. Per questo atterreremo delle aree di sosta con postazioni anche di bird-watching».

Alessio Ribaudò

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Da Milano a Roma



Prima pietra

Il 19 maggio del '56 il capo dello Stato Giovanni Gronchi posa la prima pietra del'Autosole a San Donato Milanese