

Percorrere le geografie della *Commedia* sulle strade dell'Italia (sempre più) Unita: Daniele Sterpos, *Luoghi danteschi dalla Milano-Napoli* (1965)

GIOVANNA CORAZZA

Università Ca' Foscari Venezia

giovanna.corazza@unive.it

RIASSUNTO:

Accanto alla geografia fantastica dei regni oltremondani, nella *Commedia* affiora un'altra geografia, reale e scrupolosamente realistica, tale da delineare un'immagine vivida e dettagliata, benché frammentaria, dell'Italia del Trecento. Il Romanticismo europeo valorizza le topografie dantesche in chiave itineraria, mentre nella cultura italiana la ricognizione dei territori descritti dal poeta è funzionale alla costruzione di una coscienza unitaria nel segno di Dante custode della patria-nazione. La saldatura tra poema dantesco e paesaggio italiano, odeporica e unificazione nazionale sarà riproposta all'indomani della costruzione, fra il 1959 e il 1964, dell'Autostrada del Sole Milano-Napoli, la prima autostrada italiana a lunga percorrenza, l'opera pubblica di maggior rilievo dell'Italia post-bellica, strumento cruciale della modernizzazione nazionale e dell'avvicinamento fra il Nord e il Sud del Paese. Daniele Sterpos, dirigente responsabile dell'Ufficio Stampa della Società Costruttrice Autostrade S.p.A., nel settimo centenario della nascita di Dante pubblica *Luoghi danteschi dalla Milano-Napoli* nel mensile «Autostrade», organo promozionale della Società. Il saggio associa la memoria del poeta all'infrastruttura, inaugurata il 4 ottobre dell'anno precedente,

proponendo una sequenza di topografie fra il Po e Montecassino, menzionate nella *Commedia* e connesse dal nuovo nastro viario. Ciascun luogo è presentato mediante l'accostamento delle terzine alle inquadrature fotografiche dei paesaggi ritratti dal punto di vista stradale, nella successione delle tappe chilometriche. Secondo la prospettiva dell'autore, interprete del momento di massimo impulso della trasportistica su gomma, le geografie del poema diventano concreti percorsi entro il paesaggio italiano, arricchito dall'eredità dantesca, finalmente unificato da una mobilità razionale e moderna, offerto alla fruizione del futuro.

PAROLE CHIAVE: Dante, *Commedia*, geografia, paesaggio italiano, Vittorio Ali-nari, Daniele Sterpos, Autostrada del Sole.

ABSTRACT:

In addition to the imaginary geography of the Otherworld, Dante's *Comedy* contains a real and scrupulously realistic geography, which outlines a fragmentary, but vivid and detailed image of fourteenth-century Italy. European Romanticism enhanced Dante's topographies in an itinerary key, while in Italian culture the recognition of the territories described by the poet aims to build up a unitary consciousness in the sign of Dante, upholder of the homeland-nation. The connection between Dante's poem and Italian landscape, odeporical tradition and national unification would be proposed again after the construction, between 1959 and 1964, of the Autostrada del Sole Milan-Naples. This was the first Italian long-distance motorway, the most important public work of post-war Italy, and a crucial instrument to modernize and to connect the North and South of the Country. On the seventh centenary of Dante's birth Daniele Sterpos, Communications and Press Office Manager for the Italian Società Autostrade S.p.A., published *Luoghi danteschi dalla Milano-Napoli* in the monthly «Autostrade», the promotional periodical of the Company. The essay associates the memory of the poet with the infrastructure, mapping out a series of topographies between the Po and Montecassino, mentioned in the *Comedy* and connected by the new motorway. Each place is presented through the juxtaposing of Dante's tercets to the photographic shots of the landscapes portrayed from the perspective of the motorway, following the regular sequence of the kilometer milestones. According to the author, an exponent of the moment of maximum impulse of road transport, the geographies of the poem thus become concrete paths within the Italian land-

scape, enriched by Dante's legacy, unified by rational modern mobility, and offered to future fruition.

KEYWORDS: Dante, *Divine Comedy*, geography, Italian landscape, Vittorio Alinari, Daniele Sterpos, Autostrada del Sole.

Nel quadro della riflessione dedicata alle diverse forme della persistenza di Dante entro la cultura del Novecento, vorrei valorizzare un importante aspetto della *Commedia* – la sua geografia reale e terrestre – attraverso un punto di osservazione particolare: un piccolo saggio, per vari aspetti originale e oggi dimenticato, pubblicato nel 1965 nel ricorrere dei settecento anni dalla nascita del poeta. Il saggio, opera di uno studioso dal profilo atipico, si intitola *Luoghi danteschi dalla Milano-Napoli*, e associa la memoria di Dante all'Autostrada del Sole, dimostrando la vitalità della componente geografica del poema, la ricchezza dei suoi significati e la sua incessante capacità di riproporsi alla coscienza contemporanea.

1. GEOGRAFIE DANTESCHE: IL VIAGGIO, LA NAZIONE

Straordinario inventore di scenari ultramondani, nel poema Dante si mostra, allo stesso modo, attento osservatore e creatore di paesaggi di questo mondo. La geografia immaginaria dell'Eterno, che costituisce la scena primaria del racconto, è costellata di evocazioni indirette di luoghi e territori appartenenti alla spazialità temporale dell'ecumene, frutto della sintesi di fonti eterogenee, scritte, orali, esperienziali, colte, meno colte, pratiche. Attraverso il succedersi di brevi quadri ambientali Dante compone, per frammenti, un'immagine sincronica, realistica, non generica bensì circostanziata e puntuale dello spazio geografico. È un'immagine particolarmente nitida, come è ovvio, per le aree di cui il poeta ha potuto maturare una conoscenza diretta, sia in qualità di cittadino *intrinsicus* sia soprattutto durante i percorsi dell'esilio, ossia Firenze e la Toscana, la

Romagna, le città padano-venete, forse l'Umbria, Roma. Dal poema emerge così un ritratto circostanziato, benché parziale, dell'Italia del tempo, presente nella varietà delle sue topografie, nei paesaggi naturali e rurali, nella costellazione degli insediamenti urbani, nei nodi della viabilità peninsulare: luoghi reali, che possiamo ancor oggi identificare nonostante le alterazioni della modernità. L'autentica coscienza geografica che Dante dimostra è senza precedenti nella tradizione letteraria anteriore, e deve essere considerata una delle forme più notevoli dello sperimentalismo della *Commedia*, espressione d'avanguardia dell'attenzione che la civiltà urbana bassomedievale rivolge al dato ambientale, e antecedente decisivo per la formazione stessa dell'immagine del territorio italiano. (Cachey 2015, 2016, 2017, 2021, 2022; Azzari 2012; Azzari e Rombai 2021; Corazza 2020, 2022).

L'importanza culturale di questa dimensione è rimasta tuttavia generalmente inosservata dall'antica esegesi. Soltanto il movimento romantico, nella varietà delle sue istanze, sembra porre i luoghi danteschi al centro di un rinnovato interesse. Il culto di Dante «bello di fama e di sventura» come l'Ulisse foscoliano sollecita una nuova attenzione al cammino dell'esule fra biografia e poesia. Nell'orizzonte europeo le topografie della *Commedia*, facilmente riconoscibili, dense di risonanze storiche e di seduzioni paesaggistiche, diventano percorsi concreti, solo parzialmente sovrapponibili alle tappe consolidate del *Grand Tour* e tali da indurre la scoperta di contesti minori e ancora segreti. Il viaggio in Italia diventa viaggio dantesco, che si snoda tra ermeneutica del poema e diaristica itineraria, immersione nel passato e discussione del presente, polemica politica e celebrazione della patria dei progenitori (Tomassini 1998; Cavalieri 2006, 2007, 2009; Brilli 2015). Lo schema odeporico trova espressione erudita nel *Voyage dantesque* di Jean Jacques Ampère¹ e nelle

¹ Il *Voyage dantesque* di Jean-Jacques Ampère (1839), letterato e Accademico di Francia, figlio del celebre fisico André Marie, fu pubblicato nel 1839 in due uscite della «Revue des deux mondes», poi accresciuto e raccolto in volume entro una più ampia silloge di geografie letterarie (Ampère 1848). Dal '41 circolavano una versione tedesca falsamente ascritta a Theodor Hell – pseudonimo del poligrafo Karl Gottfried Theodor

Orme di Dante in Italia di Alfred Bassermann,² ma conoscerà declinazioni più spiccatamente narrative, focalizzate sui paesaggi cari alla tradizione anglosassone, come il Casentino delle sorelle Ella e Dora Noyes (1905, 2001) o gli scenari toscani di Mrs. Colquhoun Grant (1912).³

Nella cultura italiana l'esplorazione delle topografie del poema accompagna piuttosto la costruzione della coscienza unitaria post-risorgimentale, nel segno di Dante custode dell'integrità geografica della patria-nazione.⁴ La *Commedia* e le sue geografie offrono la chiave per illustrare la storia e i territori dell'Italia antica e contemporanea, valorizzandone l'identità plurisecolare suggellata dai versi danteschi. È una lettura che troverà un vettore essenziale negli ambienti educativi, scolastici ed extrascolastici: dai Licei, nei quali i Programmi attuativi della Legge Casati, promulgata nel 1859 e dopo l'Unità estesa al Regno d'Italia, prescrivevano lo studio della *Commedia* in una posizione di primo piano, agli spazi dell'educazione femminile e dell'infanzia. In questa prospettiva assume uno specifico rilievo un gruppo di repertori storico-geografici pubblicati da imprese tipografiche, come le fiorentine Barbèra e Bemporad, specializzate nel settore dell'editoria pedagogica al centro del

Winkler – e una versione italiana del testo tedesco attribuita a re Giovanni di Sassonia “Philalethes”. Nel 1855 Felice Le Monnier stampò a Firenze la traduzione di Eustachio Della Latta con la corretta indicazione autoriale, oggi pubblicata nell'edizione bilingue del *Voyage* di Polistampa, 2018, per le cure di Massimo Colella, che nell'*Introduzione* ricostruisce le intricate vicende editoriali della sua prima diffusione europea (Colella 2018: 5-15). Cfr. Ceserani 1984; Bruni 2008: 335-353; Mehlretter e von Stein 2018.

² La prima edizione di *Dantes Spuren in Italien. Wanderungen und Untersuchungen von Alfred Bassermann* (1897) era corredata da 67 riproduzioni di opere d'arte ispirate al poema e da una carta geografica dell'Italia di Dante. Dalla seconda edizione (Bassermann 1898), spogliata delle immagini – troppo costose da riprodurre – e nella quale solo la carta accompagnava il testo, sarà tratta la traduzione italiana di Egidio Gorra (Bassermann 1902), del tutto priva di iconografie (ed. anast. 2006). Cfr. Sirtori 2019; Marcozzi 2021; Cavalieri 2021.

³ Definisce magistralmente lo stereotipo di queste rappresentazioni Attilio Brilli (2006: 264-305, in part. 274-277).

⁴ Ancora fondamentale la sintesi di Carlo Dionisotti (1966, poi [1967] 1996: 255-303).

processo di formazione nazionale (Porciani 1982; Chiosso 2003 per gli ottimi saggi introduttivi e le schede di Di Bello 2003: 43-47, Bacchetti 2003: 65-68, Bianchini 2003: 481-482; Ascenzi 2004, 2009; Moretti 2009). La *Descrizione geografica dell'Italia ad illustrazione della "Divina Commedia" di Dante Alighieri accompagnata da una carta speciale* di Andrea Covino, stampata ad Asti nel 1865, l'anno delle solenni celebrazioni centenarie, è opera di un attivo protagonista della produzione manualistica per l'insegnamento della storia e della geografia nella scuola primaria e secondaria. *L'Italia nella "Divina Commedia"* di Cesare Loria, redatto e pubblicato a Mantova nel 1868 con una vibrante dedica a Vittorio Emanuele II, nasce come un sussidio di storia italica ripercorsa attraverso le topografie del poema, del quale l'autore – secondo la corrispondenza mantovana di Giuseppe Iaré ne «L'Educatore Israelita» (1868: 243) – «regalava cinquanta copie all'Istituto di Torino per le figlie dei morti nelle patrie battaglie»,⁵ e sarà successivamente accresciuto in due volumi per la più impegnativa edizione di Firenze presso Barbèra (1872). Vent'anni dopo, *I luoghi d'Italia rammentati nella "Divina Commedia", raccolti e spiegati alla gioventù italiana* di Teresa Gambinossi Conte per i tipi di Bemporad (1893) propone l'abbinamento originale di due pregevoli cartografie dell'Italia e della Toscana dantesca, tracciate dalla mano dell'autrice, nelle quali sono localizzati i toponimi presenti nel poema, e di un dizionario in cui tali nomi si accompagnano a una breve illustrazione storico-geografica.⁶ L'opera, pensata per la didattica e

⁵ È l'Istituto Nazionale per le Figlie dei Militari Italiani, fondato nel 1866 a Torino per l'educazione e l'istruzione femminile con il concorso di Vittorio Emanuele II, che donerà all'Istituto la sede di Villa della Regina.

⁶ Le due Carte vennero offerte già nel 1883 a padre Giambattista Giuliani, primo titolare della cattedra dantesca al Regio Istituto di Studi Superiori di Firenze, poi arricchite dal Dizionario e descritte, avanti la pubblicazione, nel quotidiano fiorentino *La Nazione*, XXX/41 del 10 febbraio 1888 (*Carta dantesca*). L'articolo ci informa che l'autrice, «laureata con splendido successo in Lettere, Geografia e Storia» presso il medesimo Istituto, ricopriva allora l'incarico di direttrice della Scuola Tecnica e Commerciale Femminile cittadina e partecipava con «bellissimi articoli danteschi» alla pubblicistica educativa per ragazze. Il *cursus studiorum* di Gambinossi Conte, professoressa abilitata all'insegna-

rivolta agli insegnanti, cui si raccomanda di «avvivare con l'amore al paese il culto efficace di Dante» (Gambinossi Conte 1893: XV), si fregia della presentazione di Raffaello Fornaciari, letterato e accademico della Crusca, esponente di rilievo del mondo della scuola, collaboratore del Consiglio superiore dell'Istruzione pubblica e del ministero di Ruggero Bonghi.⁷

Appare significativa, negli stessi anni, la presenza di Dante tra le pagine di periodici complementari all'istruzione scolastica di bambini e fanciulle: nel 1882 Emma Perodi ne traccia il profilo di poeta civile nella *Passeggiata al Pincio* del «Giornale per i Bambini», a. II, n. 32 del 10 agosto (Loparco 2014, 2016);⁸ Teresa Gambinossi moltiplica gli interventi danteschi nelle «Letture per le Giovinette» dirette dalla contessa Della Rocca Castiglione (*Il "Purgatorio" di Dante*, 1886; *Le Arpie*, 1887; *Guido e Bonconte di Montefeltro*, 1887); nel 1893 *La "Divina Commedia" presentata senza il sussidio de' commenti all'intelligenza de' giovani dal Professore Agostino Ferdinando Capovilla* è pubblicata in 30 fascicoli in «Cordelia. Rivista per giovinette» diretta da Ida Baccini – di cui Gambinossi Conte appare saltuaria collaboratrice – e riunita in volume, l'anno successivo, per il medesimo editore Cappelli nella collana

mento secondario e nella scuola Normale, e il suo intenso impegno didattico negli Educatori femminili fiorentini degli Angiolini e delle Signore Montalve alla Quiete verranno ripercorsi nella miscellanea *in memoria* che la famiglia e i colleghi le dedicarono a un anno dalla morte (1909) e sintetizzati da Rovito 1907: 114. Per l'ambiente culturale dell'Istituto di Studi Superiori di Firenze, le attività dantesche, il magistero geografico e cartografico, le diverse forme della presenza femminile cfr. Soldani 2010; Dei 2016, in part. Soldani: 15-109, Maccari: 443-509, Vaucher-de-la-Croix: 513-539, Cassi: 541-600; Tagliabue 2022.

⁷ I *Luoghi danteschi* saranno recensiti sia in «Cordelia. Rivista per giovinette», XII (1893), 34, p. 403, sia nei periodici di orizzonte accademico, espressione del dantismo specialistico contemporaneo, quali «La Cultura», n.s. II (1893), 19-20, pp. 367-368; «Nuova Antologia», s. III, 50 (1894), pp. 159-160; «Giornale dantesco», I (1893), 2, p. 85; «Bullettino della Società Dantesca Italiana», n.s., I (1893-1894), 7, 1894, pp. 139-140.

⁸ Successivamente raccolta in Perodi 19[..].

«Biblioteca della Cordelia» (Stival 2000; Cini 2013; Bloom 2015; Tongiorgi 2016-2017).

In occasione del sesto centenario della morte di Dante nel 1921 – le prime celebrazioni dantesche dell'Italia Unita successive alla Grande Guerra – importanti lavori quali *Il paesaggio italico nella “Divina Commedia”* del fotografo Vittorio Alinari (1921; Scapecchi 2002; Quintavalle e Maffioli 2003, in part. Tomassini: 147-215 e Miraglia: 253-263) e *L'Italia nella “Divina Commedia”* del geografo Paolo Revelli (1922, oggi al centro di una meritoria rivalorizzazione: 2021, 2022) confermarono al massimo livello della cultura ufficiale la necessità di funzionalizzare la topografia dantesca al disegno della fisionomia della Nazione, ancora drammaticamente incerta sia nell'integrazione delle sue parti interne, sia nelle questioni irrisolte del suo perimetro confinario. Le due opere propongono la disamina di tutti i luoghi citati nel poema mediante un racconto territoriale realizzato, nel primo caso, attraverso 213 scatti fotografici di paesaggi contemporanei e 12 riproduzioni di opere grafiche, dipinti e acquarelli; nel secondo caso, attraverso le analisi dettagliate della geografia e della cartografia storica.

L'uso della fotografia quale mezzo di illustrazione puntuale del poema, che Alinari pratica con sensibilità e padronanza autoriali, aveva avuto un precedente di rilievo ne *La “Divina Commedia” di Dante Alighieri illustrata nei luoghi e nelle persone, con 30 eliotipie e 400 zincotipie*, a cura di Corrado Ricci (1898), dove al testo del poema, approntato dal curatore sull'edizione di Karl Witte, si accompagnavano fotografie di luoghi, monumenti, architetture e iconografie raccolte in prima persona, commissionate a vari collaboratori e amici o richieste alle istituzioni locali, come ricordato nella *Prefazione* (Ricci 1898: XXVI-XXX). L'opera, uscita in 32 fascicoli già fra il 1896 e il 1897, fu anch'essa riproposta nel 1921 in una seconda edizione che presentava però un corredo molto diverso, «arricchita di tavole con riproduzioni di affreschi e opere d'arte e un numero largamente inferiore di fotografie di paesaggi» (De Laurentiis 2012: 474; cfr. Ceriana 1999). Dal confronto con la *Commedia* di Ricci emerge net-

tamente la specificità e il carattere originale del *Paesaggio* dell'Alinari, «che appare già dal titolo» e dallo «sforzo dell'autore tutto teso a rendere, con la fotografia, la peculiarità dell'assunto» (Scapecchi 2002: *ad locum*, 45). Egli non vuole, dunque, «postillare Dante», ma proporre «un testo vivo, diverso e parallelo» a testimonianza «dell'attualità sempre presente della *Commedia* e del suo valore ideale di esperienza dello spirito» (Miraglia 2003: 255-256). Ad ogni modo, i libri di Ricci e Alinari, pur nella diversità d'impostazione, affondano entrambi le proprie radici sia nella cultura letteraria del viaggio dantesco come variante del *Grand Tour*, sia nella tradizione visiva ottocentesca dell'album fotografico del viaggio in Italia, un prodotto di consumo che giocò un ruolo importante nel processo di monumentalizzazione e patrimonializzazione collettiva del paesaggio italiano anche in senso nazionale (Tomassini 2014). È chiaro, inoltre, che la concezione della *Commedia* quale libro fotografico e la sua immissione in un mercato editoriale tanto ampio da garantire la sostenibilità economica dell'operazione è resa possibile, alla fine dell'Ottocento, dalla nuova tecnica fotomeccanica, che consente la riproduzione dell'immagine direttamente sulla carta, e dalla messa a punto del metodo Kodak, entrambi potenti fattori di semplificazione del processo fotografico.

La saldatura tra poema dantesco e paesaggio italiano, cultura del viaggio e unità della Nazione, luoghi della *Commedia* e fotografia sarà riproposta nell'Italia repubblicana del secondo dopoguerra, all'indomani di un episodio cruciale del suo sviluppo: l'inaugurazione della prima autostrada italiana di lunga percorrenza, la A1 Milano-Bologna-Firenze-Napoli "Autostrada del Sole". Nel maggio del 1965, settimo centenario della nascita di Dante, Daniele Sterpos, alto dirigente della Società Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A., l'azienda di Stato realizzatrice dell'opera, pubblica *Luoghi danteschi dalla Milano-Napoli* nel mensile «Autostrade», organo promozionale della Società, rinnovando il dantismo territoriale ottocentesco entro le coordinate della modernità più avanzata.

2. IL CONTESTO

Ma com'era l'Italia prima dell'Autosole? All'inizio degli anni Cinquanta, al netto delle distruzioni infrastrutturali causate dalla Seconda guerra mondiale, l'organizzazione dei trasporti e della mobilità restava sostanzialmente quella dell'Italia fascista, che, in un Paese in prevalenza rurale e a basso tasso di industrializzazione, aveva raccolto soprattutto l'eredità dello sviluppo delle Ferrovie promosso a partire dall'Unità. La rete viaria si mostra in massima parte non asfaltata, sempre più rarefatta a mano a mano che ci si inoltra nei territori meridionali e complessivamente poco idonea al traffico su gomma. Le uniche autostrade esistenti, nell'accezione di strade a pedaggio, progettate per il traffico automobilistico e almeno ufficialmente interdette a pedoni, biciclette, carriaggi a trazione animale, sono ancora quelle realizzate negli anni Venti e Trenta: la Milano-Laghi, la prima al mondo, aperta nel 1924 con una percorrenza di 85 km,⁹ poi la Milano-Bergamo (1927), la Napoli-Pompei e la Via del Mare tra Roma e Ostia (1928), la Bergamo-Brescia (1931), la Torino-Milano (1932), la Padova-Mestre e la Firenze-Mare (1933), la camionabile Genova-Serravalle Scrivia (1935). Sono tronconi brevi e isolati, che nelle aree interne settentrionali e padane rivestono un ruolo commerciale; negli altri territori, verso le coste, assolvono a una funzione soprattutto turistica, in un contesto in cui non sussiste un vero mercato per l'automobile se non quello proprio di una ristretta *élite*.

La ricostruzione, avviata attraverso il programma di aiuti finanziari americani ai Paesi europei – lo *European Recovery Program* o Piano Marshall –, innesca un processo di crescita delle attività economiche che non ha i caratteri della pianificazione, ma si polarizza tra lo spontaneismo dif-

⁹ Le caratteristiche di questo nastro stradale, lontane da quelle di un'autostrada di oggi, e le modalità della sua fruizione sono ben documentate nel film di Mario Camerini *Gli uomini, che mascazzoni!* presentato all'edizione inaugurale della Mostra del Cinema di Venezia nel 1932, in cui un giovane Vittorio de Sica, in qualità di *chauffeur* di un aristocratico milanese, la percorre più volte, ad alta velocità, alla guida di una Fiat 525 Torpedo.

fuso della manifattura e la concentrazione della grande industria in posizione geograficamente squilibrata nel triangolo Milano-Torino-Genova: condizioni che fanno lievitare in pochi anni il bisogno italiano di mobilità a medio e ampio raggio. In particolare, si crea un orizzonte di attesa per lo sviluppo di un'arteria di scorrimento veloce lungo la Penisola, funzionale a movimentare le merci su gomma, secondo modalità più flessibili e capillari e senza il problema della rottura di carico imposta dal trasporto su rotaia, in tempi e forme tali da abbassare quanto più possibile i prezzi, e adatta, inoltre, alla motorizzazione individuale, che emerge quale soluzione immediata ai bisogni sociali in rapida maturazione. Pensiamo, ad esempio, agli spostamenti innescati dalla migrazione massiccia dal Mezzogiorno deindustrializzato verso i centri industriali del Nord: flussi di lavoratori che fanno ritorno al Sud per passare le vacanze nel luogo di origine, percorrendo periodicamente l'Italia nelle due direzioni, oppure alla migrazione altrettanto massiccia dalla campagna alla città, dove si concentrano le funzioni principali e le occasioni di lavoro, con movimenti periodici anche su ampie distanze. Nuovi scenari sono connessi, poi, all'aprirsi delle comunicazioni commerciali e turistiche con l'Europa pacificata del dopoguerra. Naturalmente, viaggiare ha dei costi: la crescita dell'occupazione stabile e l'incremento del reddito medio costituiscono il presupposto del successo dell'automobile di massa, a sua volta pilastro del programma autostradale. Il 1954 è l'anno che vede l'immissione sul mercato della Fiat Seicento, al costo minimo, rateizzabile, di circa 20 mensilità di un salario operaio – ne verranno vendute oltre 2.700.000 unità – e, insieme, l'anno cui risale il primo progetto dell'Autostrada del Sole.

La costruzione dell'opera venne avviata con la formula delle partecipazioni statali, un consorzio di imprese a capitale misto privato e pubblico, controllate dallo Stato e guidate dalle scelte del Governo. Sotto l'egida dell'IRI-Istituto per la Ricostruzione Industriale si costituisce la Società Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. con il compito di realizzare l'infrastruttura, mentre aziende quali Fiat, Pirelli, Eni, Italcementi forniscono lo sfondo industriale di riferimento. Il governo espresse

così una scelta decisiva in favore della motorizzazione privata, che segnò il vertice dell'investimento pubblico sulle strade in una prospettiva non di integrazione, ma a scapito della ferrovia e senza un'adeguata valutazione dei parametri complessivi dello sviluppo nazionale. Una scelta che orientò la politica italiana dei trasporti almeno fino alla crisi petrolifera del 1973, quando la riduzione delle forniture da parte dei Paesi esportatori avrebbe imposto la consapevolezza che la disponibilità degli idrocarburi non era – non è – illimitata né incondizionata.

Alla carica di Amministratore Delegato della Società Autostrade fu nominato l'ingegnere novarese Fedele Cova, un tecnico con alte capacità manageriali, pragmatico mediatore fra poteri dello Stato e imprenditoria privata, e tuttavia molto attento alla costruzione di un solido consenso pubblico e culturale intorno alla nuova infrastruttura. Cova riuscirà a portare a compimento l'intero nastro dell'Autosole, circa 755 chilometri, in soli otto anni dal 1956 al 1964, riproducendo fedelmente il modello strutturale dell'autostrada a pedaggio americana, in fase di piena espansione: un progetto grandioso, del tutto inedito in Italia, volto ad applicare quanto di più moderno la tecnologia trasportistica aveva concepito alle difficili morfologie della Penisola. L'esecuzione avvenne per tronconi successivi a partire dai due estremi Milano-Parma verso sud (1958) e Napoli-Capua verso nord (1959), una intelligente strategia a garanzia dell'integrità del tracciato; poi i tratti Parma-Bologna (1959), Bologna-Firenze (1960), Napoli-Roma (1962), Roma-Firenze (1964) [FIG. 1]. A Campi Bisenzio, in posizione baricentrica rispetto al percorso di allora, fu stabilita la sede direzionale e gestionale dell'intera arteria (Bortolotti 1985: 344-366; Menduni 1999; Innocenti 1999; Azzari 2011; Berrino 2011).

Il 4 ottobre 1964, nel giorno di San Francesco patrono d'Italia, all'epoca festa nazionale, l'Autostrada del Sole fu inaugurata con la solennità degna del concludersi di un'epopea: un evento mediatico cui presero parte i massimi esponenti del Governo e le alte cariche religiose, eccezionalmente trasmesso dalla televisione di Stato. L'allora Presidente del Consiglio Aldo Moro, esponente di spicco della Sinistra democristiana,

pronunciò un discorso che riassume il senso dell'opera e formulò le aspettative alle quali essa avrebbe dovuto rispondere:

La preoccupazione di unificare economicamente e socialmente il Paese dopo l'avvenuta unificazione politica spiega la priorità che la classe dirigente del Risorgimento diede al programma ferroviario. [...] Al livello del più complesso e articolato sistema dei trasporti moderni [...] il programma autostradale, con la sua rete di base per le grandi comunicazioni interregionali, rappresenta l'analogo di quel primo coraggioso atto dei governi unitari. Noi confidiamo che esso possa costituire un ragionevole elemento di correzione dell'attuale schema geografico degli insediamenti industriali e turistici, cooperando validamente al raggiungimento di quella unificazione economica che il Risorgimento ci ha lasciato in eredità come problema ancora non del tutto risolto. [...] Una nuova modernissima strada è dunque tracciata, la quale vince le asperità del terreno, rivela un nuovo paesaggio, avvicina città e regioni, agevola i traffici, sviluppa l'economia, rende più vivo e più ricco il nostro Paese. Attraverso questa strada la vita italiana si fa più intensa e l'Italia si avvicina all'Europa e vi si inserisce meglio come parte integrante, secondo la sua vocazione e la sua consapevole determinazione.¹⁰

Asse portante dello sviluppo economico, strumento della modernizzazione del Paese e della sua unificazione civile e culturale, in grado di ricucire la frattura storica fra Nord e Sud che il proliferare disordinato dell'industria aveva accentuato e di riconnettere l'Italia all'orizzonte europeo: l'Autostrada del Sole è il simbolo di un nuovo Risorgimento, auspicato a sanare le problematiche ancora aperte dalla nascita della Nazione. Un Risorgimento che comunque, almeno per il momento, si arresta a Napoli, come in passato la maggior parte delle pratiche itinerarie del *Grand Tour*.

¹⁰ Il testo del discorso di Moro fu pubblicato dal quotidiano «Il Popolo» del 5 ottobre 1964 con il titolo *L'inaugurazione dell'Autostrada del Sole* (oggi in Moro 1986: 1667-1671).

3. L'AUTORE

Daniele Sterpos nasce nel 1920 a Luco di Mugello, un paese sui primi contrafforti dell'Appennino alle spalle di Firenze, in una famiglia artigiana dove il padre è impegnato nella lavorazione artistica del ferro.¹¹ Nel quadro dell'Italia del tempo, in cui meno dell'1% della popolazione possiede un titolo universitario,¹² si laurea in Lettere nel 1948 presso l'Ateneo fiorentino, discutendo con Carlo Morandi una tesi in storia del Risorgimento sul patriota repubblicano Ferdinando Petruccelli della Gattina (Sterpos 1948), e frequenta poi il Perfezionamento in discipline storico-geografiche nella stessa Università. Avviato all'insegnamento nella scuola secondaria, nel 1956, alla vigilia del progetto Autosole, contatta Fedele Cova e – in un incontro propiziato forse da conoscenze comuni – gli propone il disegno di una collana di monografie dedicate alla ricostruzione della storia della viabilità in età romana, medievale e premoderna, ciascuna delle quali avrebbe accompagnato la realizzazione di un troncone autostradale. Il progetto convince immediatamente Cova, che vede in esso un efficace strumento a supporto dell'opera intrapresa. Nasce così *Comunicazioni stradali attraverso i tempi* in cinque volumi, pubblicati dall'Istituto geografico De Agostini per conto della Società Autostrade: *Milano-Piacenza-Bologna* (1959), *Capua-Napoli* (1959), *Bologna-Firenze* (1961), *Firenze-Roma* (1964), *Roma-Capua* (1966). I volumi non riportano il nome dell'autore, bensì, in basso e nel *colophon* sul verso del frontespizio, la semplice indicazione della curatela; ma in-

¹¹ Devo alla gentilezza del Prof. Marco Sterpos, fratello minore di Daniele, molte importanti notizie relative alla sua formazione umana e culturale. Marco ha narrato qualche memoria familiare anche nel volume autobiografico *Amarcord da una vita* (2018) e nel suo *Ricordo* (1999: 203-206) raccolto negli Atti del convegno fiorentino del 1998 dedicato a Daniele e al suo contributo alla storia della viabilità in Italia (Stopani e Vanni 1999). Si vedano anche il *Ricordo* redatto da Giuseppe Cannito per lo stesso volume (1999: 201-202), e il *Ricordo di Daniele Sterpos* che «Autostrade cronache» (XIII/6, 1994, p. 32) ha pubblicato in occasione della morte dello studioso.

¹² ISTAT-Istituto centrale di statistica, *Archivio delle serie storiche, Istruzione e Lavoro*, <https://seriestoriche.istat.it>. Il dato è relativo al Censimento del 1951.

teramente a Sterpos si devono le ricerche e la stesura dei testi, la raccolta del cospicuo apparato iconografico e molte delle fotografie di paesaggio che lo arricchiscono. Sarà soprattutto grazie ai primi libri di questa serie che otterrà la direzione dell'Ufficio Stampa e Pubbliche Relazioni della Società Autostrade con sede a Firenze, diventando l'artefice della politica culturale della Società e il referente del mensile «Autostrade», edito da Firem del Gruppo IRI e organo ufficiale dell'azione governativa per lo sviluppo autostradale.¹³

Il ruolo di Sterpos non assolve a una mera operazione di marketing, ma appare piuttosto il frutto di una politica lungimirante e l'esito della convergenza fra la vocazione scientifica dello storico e l'esigenza promozionale della Società. Infatti egli si dimostra, in *Comunicazioni stradali* come in altri suoi saggi e interventi, uno studioso di alto livello e soprattutto un innovatore, anzi un pioniere.¹⁴ Contribuisce a fondare, in Italia ma anche in rapporto all'ambito europeo, un nuovo campo di studi, la storia della viabilità, e la sua metodologia specifica, radicalmente multidisciplinare, basata sull'integrazione tra fonti storiche, letterarie, archeologiche, la rigorosa ricerca d'archivio, l'analisi delle immagini del territorio (miniatura, pittura, fotografia, cartografia storica, cartografia contemporanea) e la ricerca sul campo, l'osservazione diretta, la scrupolosa lettura del paesaggio. Una metodologia oggi acquisita, che tuttavia Sterpos elabora e persegue in totale autonomia, utilizzando gli strumenti scarsi e precari disponibili in un Paese ancora gravato dalle devastazioni della guerra. La lezione dello studioso circa la centralità della strada e del suo corredo di funzioni quale luogo privilegiato dell'interazione fra l'uomo e l'ambiente, fattore di organizzazione del territorio e principio strutturante sul piano economico, politico e civile, svolgerà un ruolo fondamentale nei successivi sviluppi della geografia storica (Uggeri 1999; Rombai 1999; Bortolotti 1999).

¹³ «Autostrade. Rivista di tecnica e di informazioni autostradali» uscirà, con periodicità diverse, dal 1959 (1/1, gennaio) al 2009 (51/1-2, gennaio-giugno).

¹⁴ Una esaustiva bibliografia degli scritti in Vanni 1999: 207-236.

4. LUOGHI DANTESCHI DALLA MILANO-NAPOLI

Fra le numerose iniziative per le celebrazioni dantesche del 1965, l'omaggio di Sterpos al poeta è senza dubbio uno dei più singolari. Innanzitutto, la sede nella quale è pubblicato è eccentrica non solo rispetto al circuito accademico bensì anche allo stesso ambito letterario: il numero di maggio di «Autostrade» (VII/5, pp. 19-34), in uscita sei mesi dopo l'inaugurazione dell'Autosole [FIG. 2]. Si tratta di una rivista divulgativa ma dai contenuti tecnici, rivolta al pubblico "speciale" e di recente formazione degli utenti autostradali. Nella copertina del fascicolo in questione campeggia l'immagine a colori del cantiere della A9 Como-Chiasso all'altezza di Monte Olimpino, un ampliamento allora in costruzione della Milano-Laghi. Fra i titoli dei contributi compendiat dal *Sommario* – il primo dei quali è *Clotoidi di flesso "miste" per curve stradali* del Prof. Ing. Renato di Martino – l'argomento dantesco del saggio di Sterpos ci appare subito leggermente *déplacé* [FIG. 3].

L'intervento, in bianco e nero come l'interno della rivista, è composto di due parti, la prima delle quali consiste in un breve testo scritto che occupa la colonna di destra di due pagine successive (Sterpos 1965: 20-21). Il contenuto del testo si focalizza sulla *Commedia* quale pilastro dell'unificazione nazionale attraverso la lingua: il poema fonda l'unità linguistica, «promessa e premessa dell'unità politica» (Sterpos 1965: 21). Fin qui niente di nuovo, ma notiamo comunque un dettaglio significativo. Le tre illustrazioni che decorano il frontespizio a tutta pagina (Sterpos 1965: 19) e la colonna di sinistra delle due pagine seguenti (Sterpos 1965: 20-21) sono riproduzioni fedeli delle tre lettere iniziali, abitate e riccamente decorate, appartenenti all'importante codice laurenziano trecentesco della *Commedia* Plut. 90 sup. 126, che serve da modello anche per l'impaginazione tipografica [FIGG. 4-5; 6-7; 8-9]. Ciascuna lettera inaugura una cantica: entro l'iniziale di «Nel mezzo del cammin» (*If* I 1) si distinguono Dante e Virgilio nella selva, innanzi alle tre fiere; l'iniziale di «Per correr miglior' acque» (*Pg* I 1) contiene «la navicella» dell'ingegno dantesco, e «la gloria di Colui che tutto move» a *Pd* I 1 è raffigurata

nell'ultima. Attraverso l'esatta ripresa grafica dei tre *incipit* – non, dunque, semplici disegni moderni in stile medievale, che del resto sarebbero stati perfettamente adatti a un periodico come «Autostrade» – Sterpos intende presentare il poema al lettore nella sua completezza, e rivela un tratto fondamentale della propria metodologia: il rigore documentario e l'attenzione all'iconografia come aspetto essenziale di ogni discorso storico.

La seconda parte del saggio (Sterpos 1965: 22-34) è la più importante e consiste in 12 magnifiche fotografie in bianco e nero, realizzate verosimilmente dall'autore, o sotto il suo diretto controllo, raffiguranti paesaggi italiani menzionati nella *Commedia* e ritratti «come ci appaiono dal percorso autostradale» (Sterpos 1965: 21), procedendo lungo l'Autosole da Nord a Sud, dalla «'Lombardia' solcata da Po» (Sterpos 1965: 23) a Montecassino [FIGG. 10-21].¹⁵ Sterpos propone un viaggio poetico attraverso le geografie della *Commedia* che è anche un viaggio per immagini attraverso le geografie della Penisola, oggi finalmente avvicinate dalla più moderna tecnologia rotabile. Come Dante ha unificato l'Italia attraverso la lingua, così l'Autosole ha unificato l'Italia attraverso la percorribilità del suo territorio. L'itinerario si snoda attraverso dodici tappe: il Po tra Milano e Piacenza («in sul paese ch'Adice e Po riga», *Pg* XVI 115), il Reno nei pressi di Bologna (*If* XVIII 60-61), l'Appennino (*Pd* XXI 106-108), Firenze e l'Arno (*If* XXIII 94-95), il Pratomagno (*Pg* V 115-117), la Valdichiana (*If* XXIX 46-49), il Soratte (*If* XXVII 94-97), Roma (*Pd* IX 139-141), Anagni (*Pg* XX 86-87), Ceprano (*If* XXVII 15-16), Montecassino (*Pd* XXII 37) e infine Orvieto. Se la città umbra «non ha una menzione speciale nella *Divina Commedia*» (Sterpos 1965: 34), può essere però considerata «luogo dantesco» grazie ai celebri affreschi realizzati da Luca Signorelli fra il 1499 e il 1504 nella Cappella di San Brizio

¹⁵ Le immagini, prive di attribuzione d'autore o di indicazione di provenienza, potrebbero forse derivare da una selezione di fotogrammi operata dallo stesso Sterpos sull'ingente quantità di materiale filmico prodotto dall'Ufficio Stampa di Autostrade S.p.A. e destinato a cinegiornali, televisione, documentazione audiovisiva, o essere frutto di scatti realizzati in occasione di una di queste campagne di riprese.

del Duomo: il ciclo del Giudizio Universale, il famosissimo ritratto di Dante, le scene tratte dalla seconda cantica nei tondi monocromi, una delle quali, relativa a *Pg VII*, viene riprodotta a conclusione del saggio.

Il modello di Sterpos è certamente il libro fotografico di Vittorio Alinari, innanzitutto nella strutturazione della pagina, che viene organizzata a partire dal testo dantesco, benché sia la componente visiva a campeggiare in primo piano. Le terzine di interesse geografico sono riportate in alto; in basso, la didascalia dell'area rappresentata e una breve spiegazione del passo; ancora più in basso, l'esatto chilometraggio, in progressione crescente a partire dall'imbocco autostradale, relativo al punto dal quale la foto è stata scattata. L'esempio di Alinari ritorna anche nella qualità non documentaria ma pittorica dell'immagine: come il fotografo fiorentino, Sterpos non vuole suggerire un'esegesi visuale del poema, ma far risaltare il paesaggio come valore in sé e la potente fascinazione che esprime. Mentre gli scenari dell'Alinari si mostrano aperti anche alle emergenze contemporanee e a sporadiche presenze antropiche, indistinguibili nella lontananza o composte in una retorica estetizzante, armoniosa o pittoresca (i barcaroli a Empoli, le lavandaie sul Montone a Forlì, le attrezzature fluviali dell'Arno a Pisa), Sterpos ritrae invece in modi più scabri un territorio dal quale è assente la figura umana ed escluso oppure minimizzato ogni segno di modernità. Si tratta di una precisa strategia rappresentativa: non c'è un intento mistificatorio, volto a occultare le trasformazioni del presente, ma lo sforzo di ricostruire un ambiente che potrebbe essere ancora quello osservato da Dante, la volontà di valorizzare il paesaggio italiano come un bene culturale assoluto e senza tempo, che l'eredità della *Commedia* ha ulteriormente arricchito, e, infine, l'intento di evidenziare come la nuova viabilità, attraverso prospettive e angolazioni territoriali fino a quel momento sconosciute, consenta a un'Italia inedita di rivelarsi, per essere definitivamente acquisita alla conoscenza e alla fruizione del futuro.

In una fase ancora aurorale della trasportistica su gomma, Sterpos reinterpretava il concetto tradizionale della strada creatrice di paesaggio e occasione di esperienza, dunque di consapevolezza, del territorio. Non

registra le criticità che alcune voci già formulavano e che si moltiplicheranno con la rapida crescita della rete autostradale: l'impatto ambientale, spesso impossibile da mitigare, in un territorio costellato di difficoltà orografiche, fragile sul piano geologico, ricchissimo di tracce del passato. Ad esempio, il passaggio del Po e il valico degli Appennini, punti cruciali in ogni epoca della viabilità della Penisola e ardue sfide dell'ingegneria strutturale, furono superati mediante soluzioni innovative, di altissima qualità progettuale e tecnicamente all'avanguardia, ma foriere di interventi onerosi e irreversibili sul paesaggio.¹⁶ Di essi non abbiamo alcuna traccia viva nel racconto fotografico, che offre due immagini monumentali, integralmente naturalistiche. Tuttavia, la possente infrastruttura del ponte sul Po è celebrata dall'enfasi conferita dalla doppia pagina e dalla collocazione del punto di vista dell'inquadratura sul transito fra le due sponde, a sottolineare la maestosità del panorama [FIG. 10]. Allo stesso modo, l'Appennino è colto, quasi trionfalmente, dal punto più elevato del tracciato, a una quota di oltre 726 m. nei pressi del valico del Citerna: un'altezza davvero notevole nel rispetto degli standard costruttivi [FIG. 12]. La spinta culturale verso la modernità, la fiducia nelle sue forme e nel suo linguaggio concorrono a presentare l'autostrada come un valore aggiunto, portatore in sé di un elemento di bellezza e capace di accrescere la dignità estetica del territorio: non diversamente dalla strada romana, la cui complessità costruttiva aveva implicato vaste operazioni sul terreno, ma che oggi percepiamo come perfettamente integrata nell'ambiente. Ad ogni modo, l'universo autostradale in ampliamento, con il suo corollario di attrezzature e servizi, sarà presto oggetto dell'analisi antropologica e assimilato agli scenari dell'alienazione, i "non-luoghi" della modernità di Marc Augé: un nastro uniforme e senza memoria, un mondo a sé, nel quale l'individuo rimane isolato dal paesaggio – nulla

¹⁶ Per l'eccellenza della cultura strutturalistica italiana espressa nell'Autosole cfr. Poretti 1997; Poretti, Iori e Giannetti 2017. Saggi, materiali e documenti fotografici relativi alla costruzione dell'Autostrada sono consultabili nel sito del Progetto ERC (European Research Council) Advanced Grant 2011 di Tullia Iori e Sergio Poretti (Project ID: 295550): *SIXXI - XX Century Structural Engineering: the Italian Contribution*, <http://www.sixxi.eu/>.

più che un mero fondale attraversato a grande velocità –, separato dai centri abitati di norma distanti dai caselli di ingresso e uscita, escluso dalla storia e da ogni forma reale di socialità (Augé 1986, 1992, 1994).

E, necessariamente, nelle immagini di Sterpos la città è sempre una presenza lontana, benché incida l'orizzonte con alta densità evocativa. Firenze, sullo sfondo dell'Arno in primo piano (Sterpos 1965: 26), si impone con il segno forte della Cupola brunelleschiana e del Campanile di Giotto, che Dante non conobbe ma che oggi per noi sono simboli essenziali dell'identità cittadina [FIG. 13]; Roma è individuata soltanto dalla Cupola di San Pietro ai margini di una prospettiva sorprendentemente vuota (Sterpos 1965: 30). La foto è scattata dal punto in cui l'Autosole si immetteva nel Grande Raccordo Anulare già esistente, all'altezza della Salaria, in uno spazio ancora ineditato che non presenta interposizioni alla visuale. Rispetto ai numerosi passi del poema dedicati all'esaltazione della città imperiale, Sterpos sceglie la Roma vaticana dei martiri della Chiesa, «cimitero / a la milizia che Pietro seguette» (*Pd IX* 140-141), con un'opzione forse non estranea al monocolorismo democristiano che governava allora il Paese [FIG. 17]. Fra Firenze e Roma la via scorre attraverso il Pratomagno (Sterpos 1965: 27; FIG. 14), teatro della battaglia di Campaldino, la Valdichiana (Sterpos 1965: 28; FIG. 15), al tempo di Dante stagnante e malarica, oggetto di radicali interventi di bonifica in età moderna, e il monte Soratte (Sterpos 1965: 29; FIG. 16), alla quota non elevata di neppure 700 m ma dall'apparenza imponente perché si staglia isolato nella pianura del Tevere, che forse anche Dante ebbe modo di osservare percorrendo la Cassia-Francigena, la via per Roma che procede costeggiando il fiume.

L'Autosole tocca Arezzo prima di avanzare a sud attraverso la Valdichiana: nonostante la città sia menzionata spesso nella *Commedia* e Dante verosimilmente la conoscesse in modo diretto, Arezzo è ignorata da Sterpos, che non le dedica nemmeno una foto nel plausibile intento di evitare qualsiasi spunto polemico. Come ogni processo di unificazione, anche il percorso dell'Autosole aveva suscitato rivendicazioni e contrasti, non esenti da risvolti di colore politico, provenienti dalle comunità locali. Le

amministrazioni delle città inserite nella nuova geografia autostradale, come Modena, Bologna, Firenze, temevano gli effetti negativi del traffico sugli assetti economici e paesistici, mentre le località escluse dal tracciato temevano di non poterne godere i benefici. La protesta si era levata con particolare veemenza da Siena e da Perugia, in passato centri importanti della mobilità peninsulare, ora entrambi lontani dalla nuova arteria, e latori senza fortuna di varianti alternative al percorso aretino, probabilmente invece il più razionale. Rispetto a questo clima di controversie, Sterpos propone la celebrazione della memoria di Dante come un elemento di pacificazione: un simbolo di unità territoriale nel quale riconoscersi.

Anagni (Sterpos 1965: 31; FIG. 18) e Ceprano (Sterpos 1965: 32; FIG. 19), nel basso Lazio, rimandano a due cruciali episodi danteschi di storia recente: la drammatica cattura di Bonifacio VIII nel feudo papale da parte dei Francesi, la disfatta sveva a Benevento e la conquista angioina del Regno di Napoli. Dante quasi certamente non c'è mai stato, e nessun indizio avvalorava una conoscenza territoriale diretta per le località a sud di Roma. In questi territori di antica ruralità, economicamente marginali, il passaggio dell'Autosole non produsse alcun reclamo: in esso si riponeva la speranza che, unitamente agli investimenti della Cassa per il Mezzogiorno, potesse costituire un volano per lo sviluppo locale. Infine, Montecassino (Sterpos 1965: 33) e l'Abbazia evocata dal poeta nell'incontro con il fondatore San Benedetto, al centro di improbabili leggende biografiche circa la presenza dantesca nel luogo sacro. Anche qui la fotografia valorizza la bellezza perenne del paesaggio, compreso fra l'Abbazia sulla cima del monte e la distesa arborea in primo piano, dal quale ogni traccia dell'insediamento umano o impronta infrastrutturale è accuratamente espunta [FIG. 20]. È questa l'ultima delle topografie dantesche lungo l'Autosole, il luogo più a sud che possa esser citato, dato che Napoli, allora punto terminale del percorso rotabile, rimane estranea alla *Commedia*. Sterpos ci conduce però a Orvieto per un'ultima tappa, seguendo le orme di Ampère e di Bassermann, i quali, nonostante il ruolo del tutto marginale del centro umbro nel poema, includono nelle proprie ricognizioni le immagini di ispirazione dantesca affrescate dal Signorelli

nel Duomo cittadino. La fotografia ci restituisce un affascinante e appena distinguibile profilo urbano, ma quello che importa sono i tesori d'arte ora più facilmente accessibili alla fruizione interna e internazionale, come afferma l'enunciato conclusivo: «Gloriosa Italia, dove anche il viaggio sulla più moderna arteria, pur nella sua estrema, logica funzionalità, diventa agevolmente occasione d'incontri con le più sublimi trasfigurazioni dell'arte e della poesia» (Sterpos 1965:34; FIG. 21). L'Autosole è dunque strumento, ancora una volta nel segno di Dante, della valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale italiano, in un contesto dove ancora il turismo di massa non aveva pieno sviluppo e la memoria del *Grand Tour* era forse più nitida del presagio dell'*overtourism*.



Fig. 1 – A1 Milano-Napoli 'Autostrada del Sole', 1956-1964 (755 km)



Fig. 4 – Luoghi danteschi dalla Milano-Napoli, frontespizio, p. 19

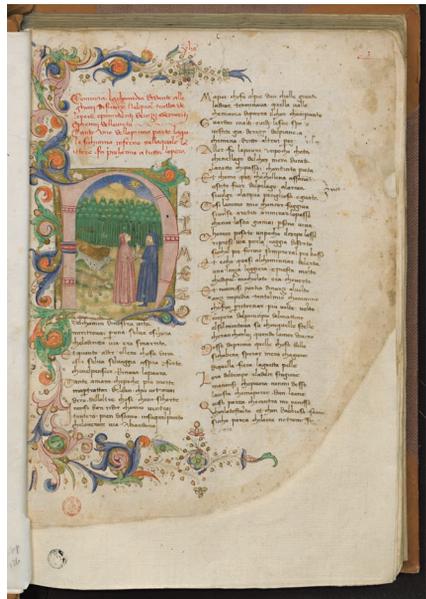


Fig. 5 – Firenze, Bibl. Medicea Laurenziana, Plut. 90 sup. 126, c. 1r, iniziale N



Fig. 6 – Luoghi danteschi dalla Milano-Napoli, p. 20



Fig. 7 – Firenze, Bibl. Medicea Laurenziana, Plut. 90 sup. 126, c. 36r, iniziale P



l'ave divina e a insegnamento dell'umanità intera, con un pellegrinaggio attraverso le sedi di coloro che già appartengono all'eterno. I sentimenti, l'esperienza interiore, il studio di Dante si sono così immischiati, per i lettori d'ogni tempo e d'ogni patria, nella rappresentazione della realtà interiore, assoluta.

Alla eccellenza dell'opera corrisponde l'eccellenza dell'autore come uomo, perché la funzione della nostra poesia in una impostazione così straordinaria non poteva avvenire senza una fede profondissima, una volontà costantemente tesa, un pensiero eterno intellettuale. Dal primo all'ultimo verso, il poema sacro è ci presenta un matrone capace di essere l'orgoglio e l'esempio del popolo che lo ha prodotto.

Oltre a questo valore poetico e morale, l'opera di Dante ne ha uno storico di non minore altezza. Il volgare, usato come lingua della nazione con i Comuni, aveva fino al Trecento funzione limitata al campo pratico, professionalità di regola per l'alta espressione il latino ed anche il provenzale. Nella « Divina Commedia » esso trova il suo splendore e il modello che, dimostrandosi la capacità ed esemplificandone elevatamente l'uso, gli autorizzava il ricorso alla posteriori opere del Petrarca: una tradizione stabile e unitaria su tutto il territorio degli Italiani. Per merito proprio di Dante la nostra gente conquistò definitivamente, a un livello solido, l'unità linguistica, promossa e protetta dal Papa politico. E per l'importanza di lingua e ragione da lui stesso più volte affermata, quando ad esempio chiama Senzamide « imperatrice di molte lingue », per dire di molte popoli, Dante, celebrando l'avvenire della lingua italiana, ha costruito quello della nostra Italia.

Creatore di un'opera epittora la più alta misura del valore della civiltà, simbolo attraverso i secoli di superiore coscienza morale, maestro sommo del nostro idioma, Dante Alighieri ha diritto, nella presente ricorrenza commemorativa, all'omaggio di ogni italiano, omaggio che dovrà prima di tutto esprimersi in una nuova, commossa attenzione alle sue opere.

Nelle pagine che seguono presentiamo alcuni luoghi nominati nella « Divina Commedia » come il spigolo del percorso sensoriale. Milano-Napoli, indicatori che l'adduce al viaggiatore del nuovo, fondamentale itinerario spirituale visioni che il Poeta ha, con un accento, arricchito di suggestione presente, sia antiche, sia nuove forme, efficace modo di celebrazione e di ricordo.

Fig. 8 – Luoghi danteschi dalla Milano-Napoli, p. 21



Fig. 9 – Firenze, Bibl. Medicea Laurenziana, Plut. 90 sup. 126, c. 71r, iniziale L

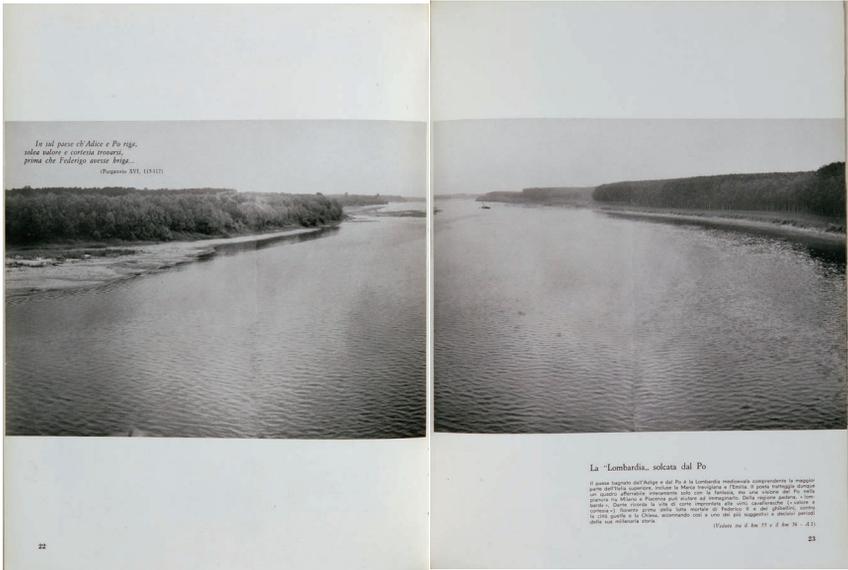


Fig. 10 – Luoghi danteschi dalla Milano-Napoli. La ‘Lombardia’ solcata dal Po, pp. 22-23

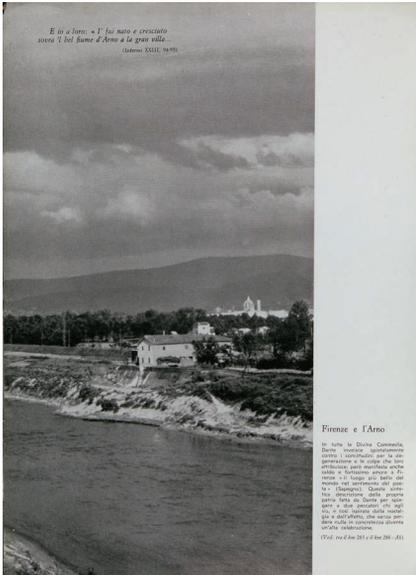


Fig. 13 – Luoghi danteschi dalla Milano-Napoli. Firenze e l’Arno, p. 26

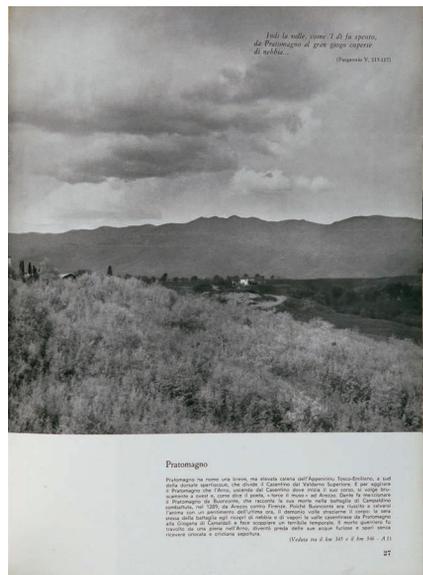
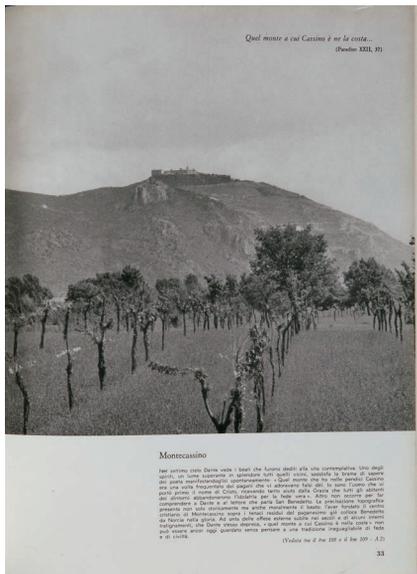


Fig. 14 – Luoghi danteschi dalla Milano-Napoli. Pratomagno, p. 27



Fig. 19 – Luoghi danteschi dalla Milano-Napoli. Ceprano, p. 32

Fig. 20 – Luoghi danteschi dalla Milano-Napoli. Montecassino, p. 33



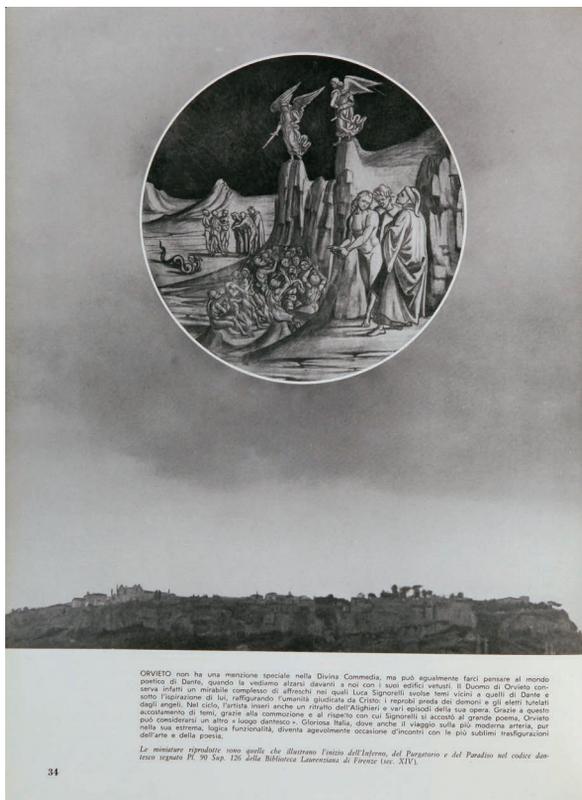


Fig. 21 – Luoghi danteschi dalla Milano-Napoli. Orvieto, p. 34

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- ALINARI, V. (1921): *Il paesaggio italico nella "Divina Commedia", con prefazione di G. Vandelli*, Firenze, Giorgio e Piero Alinari.
- AMPÈRE, J.-J. (1839): *Voyage dantesque*, «Revue des deux mondes», s. 4, XX/4, pp. 534-572, e 6, pp. 737-772.
- AMPÈRE, J.-J. (1859): *La Grèce, Rome et Dante. Études littéraires d'après nature*, Paris, Didier.
- AMPÈRE, J.-J. (1855): *Viaggio dantesco di G.-G. Ampère*, trad. dal francese, Firenze, Le Monnier.
- AMPÈRE, J.-J. (2018): *Voyage dantesque. Viaggio dantesco*, edizione con testo a fronte, introduzione, nota al testo e cura di M. Colella, Firenze, Polistampa.
- ASCENZI, A. (2004): *Tra educazione etico-civile e costruzione dell'identità nazionale. L'insegnamento della storia nelle scuole italiane dell'Ottocento*, Milano, Vita e Pensiero.
- ASCENZI, A. (2009): *Il Plutarco delle donne. Repertorio della pubblica educativa e scolastica e della letteratura amena destinata al mondo femminile nell'Italia dell'Ottocento*, Macerata, EUM.
- AUGÉ, M. (1986): *Un ethnologue dans le métro*, Paris, Hachette.
- AUGÉ, M. (1992): *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Editions du Seuil.
- AUGÉ, M. (1994): *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Paris, Aubier.
- AZZARI, M. (a cura di) (2011): *Italia in movimento: direttrici e paesaggi dall'Unità ad oggi*, Catalogo della mostra (Roma, Valle Giulia, Scala Bruno Zevi, 1° aprile-4 luglio 2011; Firenze, Rettorato dell'Università di Firenze, Accademia dei Georgofili, 13 ottobre-3 novembre 2011), Pisa, Pacini.

- AZZARI, M. (2012): *Natura e paesaggio nella "Divina Commedia"*, Firenze, Phasar.
- AZZARI, M. E ROMBAI, L. (2021): *La geografia di Dante. Toscana e Italia, città e luoghi nella "Divina Commedia"*, Firenze, ASKA.
- BACCHETTI, F. (2003): *Bemporad Roberto e F., società*, scheda n. 52, in *Teseo. Tipografi e editori scolastico-educativi dell'Ottocento*, diretto da G. Chiosso, Milano, Editrice Bibliografica, pp. 65-68.
- BASSERMANN, A. (1897): *Dantes Spuren in Italien. Wanderungen und Untersuchungen von Alfred Bassermann*, Heidelberg, Winter.
- BASSERMANN, A. (1898): *Dantes Spuren in Italien. Wanderungen und Untersuchungen von Alfred Bassermann*, München und Leipzig, Oldembourg.
- BASSERMANN, A. (1902): *Orme di Dante in Italia. Opera tradotta dalla II edizione tedesca da Egidio Gorra*, Bologna, Zanichelli; ristampa anastatica (2006) *Orme di Dante in Italia. Vagabondaggi e ricognizioni*, a cura di F. Benozzo, Bologna, Forni.
- BERRINO, A. (2011): *L'Italia nel turismo di massa*, in EAD., *Storia del turismo in Italia*, Bologna, Il Mulino, pp. 239-304.
- BIANCHINI, P. (2003): *Raspi Alessandro, tipografia, legatoria, libreria*, scheda n. 452, in *Teseo. Tipografi e editori scolastico-educativi dell'Ottocento*, diretto da G. Chiosso, Milano, Editrice Bibliografica, pp. 481-482.
- BLOOM, K. (2015): *"Cordelia", 1881-1942. Profilo storico di una rivista per ragazze*, Tesi di Dottorato, Stockholm, Stockholm University, Department of Romance Studies and Classics.
- BORTOLOTTI, L. (1985): *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in *Storia d'Italia. Annali*, 8, *Insedimenti e territorio*, Torino, Einaudi, pp. 289-366.
- BORTOLOTTI, L. (1999): *Gli studi di storia della grande viabilità e l'apporto di Daniele Sterpos per il periodo 1860-1940*, in *Daniele Sterpos e la storia della viabilità in Italia*, Atti del Convegno di Studi (Firenze,

- 16 giugno 1998), a cura di R. Stopani e F. Vanni, Firenze, Centro Studi Romei, pp. 119-127.
- BRILLI, A. (2006): *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, Bologna, Il Mulino.
- BRILLI, A. (a cura di) (2015): *Il viaggio dell'esilio. Itinerari, città e paesaggi danteschi*, Argelato, Minerva.
- BRUNI, A. (2008): *Il pellegrinaggio ai luoghi del poeta: il "Voyage dantesque" di Jean-Jacques Ampère*, in *Dante e la fabbrica della "Commedia"*, Atti del Convegno internazionale di studi (Ravenna, 14-16 settembre 2006), a cura di A. Cottignoli, D. Domini, G. Gruppioni, Ravenna, Longo, pp. 335-353.
- CACHEY, T.J. JR. (2015): *Cosmology, geography, and cartography*, in *Dante in Context*, eds. Z.G. Barański e L. Pertile, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 221-240.
- CACHEY, T.J. JR. (2016): *La "Commedia" come "mappamundi"*, in *Lecturae Dantis. Dante oggi e letture dell'"Inferno"*, a cura di S. Cristaldi, Soveria Mannelli [CZ], Rubbettino, «Le forme e la storia», n.s., IX, fasc. 2, pp. 49-73.
- CACHEY, T.J. JR. (2017): *Appunti su alcuni aspetti metaletterari della "Commedia" di Dante*, in *Dante e la retorica*, a cura di L. Marcozzi, Ravenna, Longo, pp. 107-116.
- CACHEY, T.J. JR. (2021): *Il problema della lingua: il "De vulgari eloquentia" e l'"Inferno"*, in *Voci sull'"Inferno" di Dante. Una nuova lettura della prima cantica*, a cura di Z.G. Barański e A. Terzoli, II, Roma, Carocci, pp. 457-483.
- CACHEY, T.J. JR. (2022): *Mappe e strutture topografiche dell'"Inferno" dantesco*, in *Atti degli incontri sulle opere di Dante*, V, *Commedia, Inferno*, a cura di P. Allegretti, M. Ciccuto, G. Ledda, Firenze, SI-SMEL – Edizioni del Galluzzo, pp. 125-153.

- CASSI, L. (2016): *L'insegnamento della geografia: personaggi e vicende*, in *L'Istituto di Studi Superiori e la cultura umanistica a Firenze*, a cura di A. Dei, Pisa, Pacini, pp. 541-600.
- CHIOSSO, G. (diretto da) (2003): *Teseo. Tipografi e editori scolastico-educativi dell'Ottocento*, Milano, Bibliografica.
- CINI, T. (2013): *Ida Baccini, la "Cordelia" e il giornalismo pedagogico per le giovinette*, in *Ida Baccini. Cento anni dopo*, a cura di F. Cambi, Roma, Anicia, pp. 129-150.
- CANNITO, G. (1999): *Ricordo*, in *Daniele Sterpos e la storia della viabilità in Italia*, Atti del Convegno di Studi (Firenze, 16 giugno 1998), a cura di R. Stopani e F. Vanni, Firenze, Centro Studi Romei, pp. 201-202.
- CAPOVILLA, A.F. (1894): *La "Divina Commedia" presentata senza il sussidio de' commenti all'intelligenza de' giovani dal Professore Agostino Ferdinando Capovilla*, Rocca San Casciano, Cappelli.
- CAVALIERI, R. (2006): *Il viaggio dantesco. Viaggiatori dell'Ottocento sulle orme di Dante*, Roma, Robin.
- CAVALIERI, R. (2007): *Il viaggio dantesco come proposta dell'immaginario*, Monsummano Terme, Carla Rossi Academy Press, pp. 5-26, <http://cra.phoenixfound.it/2019/02/04/il-viaggio-dantesco-come-proposta-dellimmaginario/>.
- CAVALIERI, R. (2009): *L'Italia del viaggio letterario. L'esempio del "voyage dantesque"*, in *Il viaggio e i viaggiatori in età moderna. Gli inglesi in Italia e le avventure dei viaggiatori italiani*, a cura di A. Brillì ed E. Federici, Bologna, Pendragon, pp. 313-342.
- CAVALIERI, R. (2021): *Una vita per Dante. Con Alfred Bassermann tra Germania e Italia, sulle orme del Poeta*, Ravenna, Longo.
- CERIANA, M. (1999): *Corrado Ricci e l'edizione della "Divina Commedia" "illustrata nei luoghi e nelle persone" (1898)*, in *Corrado Ricci. Nuovi studi e documenti*, Atti del Convegno di studi (Ravenna, 1° no-

- vembre 1997), a cura di N. Lombardini, P. Novara, S. Tramonti, Ravenna, Società di Studi Ravennati, 1999, pp. 135-168.
- CESERANI, R. (1984): *Jean-Jacques Ampère*, in *Enciclopedia Dantesca*, diretta da G. Bosco, I, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1970; seconda edizione riveduta e ampliata, ivi, 1984, *ad vocem*.
- COLELLA, M. (2018): *Introduzione*, in J.-J. Ampère, *Voyage dantesque. Viaggio dantesco*, edizione con testo a fronte, introduzione, nota al testo e cura di M. Colella, Firenze, Polistampa, pp 5-40.
- COLQUHOUN, G. (1912): *Trough Dante's Land. Impressions in Tuscany*, London, John Long, 1912.
- CORAZZA, G. (2020): *Dante cosmografo: sensibilità territoriale e coscienza geografica nella "Commedia"*, «L'Alighieri. Rassegna dantesca», n. s, 56, pp. 31-53.
- CORAZZA, G. (2022): *"Per universa mundi climata", o quasi. Geografia dantesca*, in *Forum: Dante and Cosmology*, coordinated by T. J. Cahney Jr. and A. Pegoretti, «Dante Studies», 140, pp. 199-219.
- COVINO, A. (1865): *Descrizione geografica dell'Italia ad illustrazione della "Divina Commedia" di Dante Alighieri, accompagnata da una carta speciale*, Asti, Tipografia Raspi.
- DEI, A. (a cura di) (2016): *L'Istituto di Studi Superiori e la cultura umanistica a Firenze*, Pisa, Pacini, 2 voll.
- DE LAURENTIIS, R. (2012): *La ricezione di Dante tra Otto e Novecento: sondaggi tra bibliografia e diplomatica*, in *Culto e mito di Dante dal Risorgimento all'Unità*, Atti del Convegno di Studi (Firenze, Società Dantesca Italiana, 23-24 novembre 2011), a cura di E. Ghidetti ed E. Benucci, Firenze, Le Lettere, «La rassegna della letteratura italiana», s. IX, 116/2, pp. 443-494.
- DI BELLO, G. (2003): *Barbèra Gaspero, editore*, scheda n. 34, in *Teseo. Tipografi e editori scolastico-educativi dell'Ottocento*, diretto da G. Chiosso, Milano, Editrice Bibliografica, pp. 43-47.

- DIONISOTTI, C. (1966): *Varia fortuna di Dante*, «Rivista storica italiana» LXXVIII, pp. 544-83; poi in ID. *Geografia e storia della letteratura italiana*, Torino, Einaudi, [1967] 1996, pp. 255-303.
- GAMBINOSI CONTE, T. (1886): *Il "Purgatorio" di Dante*, «Lecture per le Giovinette», VI/2, pp. 75-89.
- GAMBINOSI CONTE, T. (1887): *Le Arpie*, «Lecture per le Giovinette» VIII/4, pp. 253-269.
- GAMBINOSI CONTE, T. (1887): *Guido e Buonconte di Montefeltro*, «Lecture per le Giovinette» IX/4, pp. 232-240.
- GAMBINOSI CONTE, T. (1893): *I luoghi d'Italia rammentati nella "Divina Commedia"*, raccolti e spiegati alla gioventù italiana, con una prefazione di R. Fornaciari, Firenze, Bemporad.
- HELL, T. (1841): *Il viaggio in Italia di Teodoro Hell sulle orme di Dante*, Treviso, Molena.
- HELL, T. (1840): *Mein Weg in Dante's Fußstapfen nach J. J. Ampère bearbeitet von Theodor Hell*, Dresden und Leipzig, Arnoldische Buchhandlung.
- IARÉ, G. (1868): *Corrispondenza dell'Educatore. Mantova*, «L'Educatore Israelita. Giornale mensile per la storia e lo spirito del Giudaismo, compilato dai Professori Giuseppe Levi ed Esdra Pontremoli», Vercelli, Tip. Guglielmoni, XVI, pp. 243-244.
- INNOCENTI, P. (1999): *Autostrade e strade statali in Italia dal dopoguerra ad oggi*, in *Daniele Sterpos e la storia della viabilità in Italia*, Atti del Convegno di Studi (Firenze, 16 giugno 1998), a cura di R. Stopani e F. Vanni, Firenze, Centro Studi Romei, pp. 129-160.
- LOPARCO, F. (2014): *Educare alla lingua italiana nell'Italia postunitaria: Dante e il "Giornale per i Bambini" (1881-1883)*, in *Virtute e canoscenza: per le nozze d'oro di Luigi Scorrano con madonna Sapientia*, a cura di G. Caramuscio, Lecce, Grifo, pp. 167-191.

- LOPARCO, F. (2016): *Il “Giornale per i Bambini”: storia del primo grande periodico per l’infanzia italiana (1881-1889)*, Pontedera, Bibliografia e Informazione.
- LORIA, C. (1868): *L’Italia nella “Divina Commedia”*, Mantova, Tipografia Benvenuti.
- LORIA, C. (1872): *L’Italia nella “Divina Commedia”, seconda edizione riveduta e notevolmente accresciuta dall’autore*, Firenze, Tipografia Gasparo Barbèra, 2 voll.
- MACCARI, P. (2016): *Insegnare, imparare e scrivere la letteratura italiana*, in *L’Istituto di Studi Superiori e la cultura umanistica a Firenze*, a cura di A. Dei, Pisa, Pacini, pp. 443-509.
- MARCOZZI, L. (2021): *Il viaggio di Dante e i viaggi danteschi*, «Scaffale aperto. Rivista di Italianistica» 12, pp. 93-102.
- MEHLTRETTER, F. e VON STEIN, J. (2018): *Frenchmen in Dante’s shoes: Sentimental Journeys to Italy in Early 19 Century Literature*, «Incontri. Rivista europea di studi italiani» 33/2, pp. 38-51.
- MENDUNI, E. (1999): *L’Autostrada del Sole*, Bologna, Il Mulino.
- MIRAGLIA, M. (2003): *Vittorio Alinari e il paesaggio pittorialista*, in *Fratelli Alinari fotografi in Firenze. 150 anni che illustrarono il mondo (1852/2002)*, Catalogo della mostra (Firenze, Palazzo Strozzi, 2 febbraio-2 giugno 2003), a cura di A.C. Quintavalle e M. Maffioli, Firenze, Alinari, pp. 253-263.
- MORETTI, M. (2009): *Dante al Ministero. Note sui programmi scolastici dell’Italia unita*, in *Dante nelle scuole*, Atti del Convegno di Siena (8-10 marzo 2007), a cura di N. Tonelli e A. Milani, Firenze, Cesati, pp. 45-69.
- MORO, A. (1986): *Scritti e discorsi*, III, 1664-1965, a cura di G. Rossini, Roma, Cinque lune.
- NOYES, E. (1905): *The Casentino and its story, illustrated in color and line by Dora Noyes*, London, J. M. Dent & Co.

- NOYES, E. ([1995] 2001): *Il Casentino e la sua storia, illustrato da Dora Noyes*, traduzione di A. Citernesesi, Arezzo, Fruska.
- PERODI, E. (19[.]): *Le passeggiate al Pincio (l'era antica, il Medioevo e il Rinascimento). Conversazioni con i bambini*, Torino, Paravia.
- PORCIANI, I. (1982): *Il libro di testo come oggetto di ricerca: i manuali scolastici dell'Italia postunitaria*, in *Storia della scuola e storia dell'Italia dall'Unità ad oggi*, Bari, De Donato, pp. 237-271.
- PORETTI, S. (1997): *La costruzione*, in *Storia dell'architettura italiana. Il secondo Novecento*, a cura di F. Dal Co, Milano, Electa, pp. 268-293.
- PORETTI, S., IORI, T. e GIANNETTI, I. (2017): *L'Autostrada del Sole e la Scuola italiana di ingegneria*, «Firenze Architettura» 21/1, pp. 8-17, <https://doi.org/10.13128/FiAr-21054>.
- QUINTAVALLE, A.C. e MAFFIOLI, M. (a cura di) (2003): *Fratelli Alinari fotografi in Firenze. 150 anni che illustrarono il mondo (1852/2002)*, Catalogo della mostra (Firenze, Palazzo Strozzi, 2 febbraio-2 giugno 2003), Firenze, Alinari.
- REVELLI, P. (1922): *L'Italia nella "Divina Commedia", con la riproduzione diplomatica del planisfero vaticano-palatino di Pietro Vesconte del 1320-21 e una cartina "L'Italia di Dante"*, Milano, Treves.
- REVELLI, P. (2021): *L'Italia nella "Divina Commedia"*, a cura di J. Malherbe-Galy e J.-L. Nardone, con un saggio introduttivo di D. Pirovano, Toulouse, Université de Toulouse Jean Jaurès («Collection de l'É.C.R.I.T.»).
- REVELLI, P. (2022): *L'Italia nella "Divina Commedia", con la riproduzione diplomatica del planisfero vaticano-palatino di Pietro Vesconte del 1320-21 e una cartina "L'Italia di Dante"*, ristampa anastatica in cento copie numerate promossa dal Dipartimento di Storia, Patrimonio Culturale, Formazione e Società dell'Università degli Studi di Roma Tor Vergata in occasione del VII Centenario della morte di Dante Alighieri e del centenario della pubblicazione dell'originale, Roma, Universitalia.

- RICCI, C. (1891, 1921²): *L'ultimo rifugio di Dante Alighieri*, Milano, Hoepli.
- RICCI, C. (a cura di) (1898, 1921²): *La "Divina Commedia" di Dante Alighieri illustrata nei luoghi e nelle persone, con 30 eliotipie e 400 zincotipie*, Milano, Hoepli.
- ROMBAI, L. (1999): *Sterpos e la rivoluzione stradale dei tempi lorenesi in Toscana*, in *Daniele Sterpos e la storia della viabilità in Italia*, Atti del Convegno di Studi (Firenze, 16 giugno 1998), a cura di R. Stopani e F. Vanni, Firenze, Centro Studi Romei, pp. 107-115.
- ROVITO T. (1907): *Dizionario bio-bibliografico di letterati e giornalisti italiani contemporanei*, Napoli, Tipografia Melfi e Joele.
- SCAPECCHI, P. (2002): *Gli Alinari Editori*, in *Gli Alinari Editori. Il contributo iconografico degli Alinari all'editoria mondiale*, Catalogo della mostra (Firenze, Biblioteca Nazionale Centrale, 17 dicembre 2002-12 marzo 2003), Firenze, Alinari, pp. 13-33.
- SIRTORI, M. (2019): *Il viaggio dantesco di Alfred Bassermann: una prospettiva politica*, in *Sulle tracce del Dante minore. Prospettive di ricerca per lo studio delle fonti dantesche*, II, a cura di T. Persico, M. Sirtori, R. Viel, prefazione di E. Noris, Bergamo, Sestante, pp. 139-158.
- SOLDANI, S., (a cura di) (2010): *Le donne nell'Università di Firenze. Percorsi, problemi, obiettivi*, Firenze, Firenze University Press.
- SOLDANI, S. (2016): *Dall'assenza all'eccellenza. Gli studenti di Filosofia e Filologia (1859-1881)*, in *L'Istituto di Studi Superiori e la cultura umanistica a Firenze*, a cura di A. Dei, Pisa, Pacini, pp. 15-109.
- STERPOS, D. (1948): *Le idee politiche di F. Petruccelli Della Gattina*, Tesi di Laurea, Firenze, Università degli Studi di Firenze, Facoltà di Lettere e Filosofia.

- STERPOS, D. (a cura di) (1959-1966): *Comunicazioni stradali attraverso i tempi*, presentazione di F. Cova, Novara, Istituto geografico De Agostini, 5 voll.
- STERPOS, D. (a cura di) (1959): *Milano-Piacenza-Bologna*, Novara, Istituto geografico De Agostini (Comunicazioni stradali attraverso i tempi, 1).
- STERPOS, D. (a cura di) (1959): *Capua-Napoli*, Novara, Istituto geografico De Agostini (Comunicazioni stradali attraverso i tempi, 2).
- STERPOS, D. (a cura di) (1961): *Bologna-Firenze*, Novara, Istituto geografico De Agostini (Comunicazioni stradali attraverso i tempi, 3).
- STERPOS, D. (a cura di) (1964): *Firenze-Roma*, Novara, Istituto geografico De Agostini (Comunicazioni stradali attraverso i tempi, 4).
- Sterpos, D. (1965): *Luoghi danteschi della Milano-Napoli*, «Autostrade» VII/5, pp. 19-34.
- STERPOS, D. (a cura di) (1966): *Roma-Capua*, Novara, Istituto geografico De Agostini (Comunicazioni stradali attraverso i tempi, 5).
- STERPOS, D. (a cura di) (1973): *Porti adriatici e paesi dell'Appennino nel secolo XVIII. Ms. Palatino C.B.4.7.2 della Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze*, Roma, Tip. Istituto Grafico Tiberino per Società Autostrade.
- STERPOS, D. (1977): *Le strade di grande comunicazione della Toscana verso il 1790*, Firenze, Sansoni.
- STERPOS, M. (1999): *Ricordo*, in *Daniele Sterpos e la storia della viabilità in Italia*, Atti del Convegno di Studi (Firenze, 16 giugno 1998), a cura di R. Stopani e F. Vanni, Firenze, Centro Studi Romei, pp. 203-206.
- STERPOS, M. (2018): *Amarcord da una vita. Guerra, scuola, università e ricerca, sport, Facebook*, Modena, Mucchi.
- STIVAL, M. (2000): *Frammenti d'epoca. I dilemmi di Cordelia: tra tradizione e innovazione*, Padova, CLEUP.

- STOPANI, R. e VANNI F. (a cura di) (1999): *Daniele Sterpos e la storia della viabilità in Italia*, Atti del Convegno di Studi (Firenze, Palazzo Vecchio, Salone dei Duecento, 16 giugno 1998), Firenze, Centro Studi Romei «Quaderni del Centro di Studi Romei – Nuova Serie, IV».
- TAGLIABUE, F. (a cura di) (2022): *Le tesi delle prime donne laureate a Firenze*, Catalogo della mostra (Firenze, Università di Firenze, Biblioteca di Lettere, 14 dicembre 2019-30 aprile 2019), Firenze, Firenze University Press.
- Teresa Gambinossi Conte. In memoria* (1909): Firenze, Tipografia Galileiana.
- TOMASSINI, L. (1998): *Itinerari e viaggiatori. Verso una nuova percezione della Toscana nel secondo Ottocento*, in *Viaggio di Toscana. Percorsi e motivi del secolo XIX*, a cura di M. Bossi e M. Seidel, Venezia, Marsilio, pp. 237-261.
- TOMASSINI, L. (2003): *L'Italia nei cataloghi Alinari dell'Ottocento. Gerarchie della rappresentazione del 'bel paese' fra cultura e mercato*, in *Fratelli Alinari fotografi in Firenze. 150 anni che illustrarono il mondo (1852/2002)*, Catalogo della mostra (Firenze, Palazzo Strozzi, 2 febbraio-2 giugno 2003), a cura di A.C. Quintavalle e M. Maffioli, Firenze, Alinari, pp. 147-215.
- TOMASSINI, L. (2014): *Souvenir d'Italie*, in *Soggiorni culturali e di piacere. Viaggiatori stranieri nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di M. Fincardi e S. Soldani, «Memoria e ricerca» XXII/46, pp. 111-134.
- TONGIORGI, D. (2016-2017): “*Ritorni al popolo ciò che fu suo*”. *La “Commedia” in prosa e altri classici tradotti «in lingua italiana moderna»*, «Griseldaonline» 16, pp. 1-20, <https://doi.org/10.6092/issn.1721-4777/9104>.
- UGGERI, G. (1999): *Daniele Sterpos e la storia della viabilità dell'Italia antica*, in *Daniele Sterpos e la storia della viabilità in Italia*, Atti del Convegno di Studi (Firenze, 16 giugno 1998), a cura di R. Stopani e F. Vanni, Firenze, Centro Studi Romei, pp. 7-17.

VANNI, F. (1999): *Bibliografia di Daniele Sterpos*, in *Daniele Sterpos e la storia della viabilità in Italia*, Atti del Convegno di Studi (Firenze, 16 giugno 1998), a cura di R. Stopani e F. Vanni, Firenze, Centro Studi Romei, pp. 207-236.

VAUCHER-DE-LA-CROIX, J. (2016): *Il dantismo fra '800 e '900*, in *L'Istituto di Studi Superiori e la cultura umanistica a Firenze*, a cura di A. Dei, Pisa, Pacini, pp. 513-539.

SITOGRAFIA

ISTAT-Istituto nazionale di statistica, *Serie Storiche*, <https://seriestoriche.istat.it>.

SIXXI – XX Century Structural Engineering: The Italian Contribution, di Tullia Iori e Sergio Poretti, ERC (European Research Council) Advanced Grant 2011 (Project ID: 295550), <http://www.sixxi.eu/>.

CREDITI DELLE IMMAGINI

Fig. 1: rielaborazione di G. Corazza da © Arbalete (CC-BY-SA-4.0).

Figg. 2, 3, 4, 6, 8, 10-21: © Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze.

Figg. 5, 7, 9: © Biblioteca Medicea Laurenziana, Firenze. Su concessione del MiC. È vietata ogni ulteriore riproduzione con qualsiasi mezzo.



**Funded by
the European Union**

Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author only and do not necessarily reflect those of the European Union. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them.

