

## L'Autolaghi sta per compiere 90 anni

**Pubblicato:** Mercoledì 23 Luglio 2014



**Il 21 settembre 1924**, alla presenza di Vittorio Emanuele III,

Re d'Italia, con a fianco il quarantenne ingegner Piero Puricelli, milanese di nascita e varesino d'adozione, progettista e costruttore dell'opera, **un corteo di auto percorre per la prima volta l'Autostrada Milano-Varese, inaugurando di fatto la prima Autostrada del Mondo.**

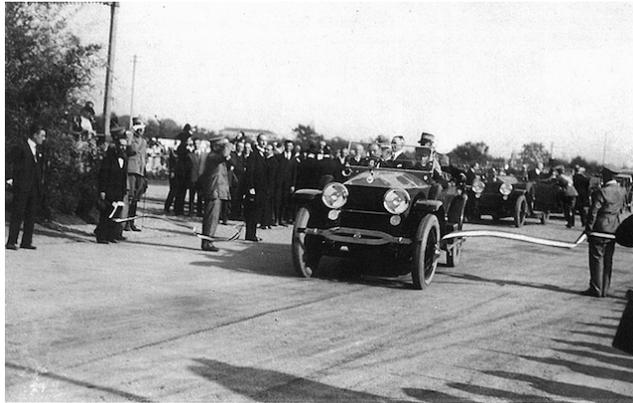
**Domenica 21 settembre 2014 saranno trascorsi novant'anni** dall'inaugurazione della prima Autostrada del Mondo: è la Milano – Varese.

**Per celebrare questo importante evento** i due Club ASI, CMAE di Milano (Club Milanese Auto Moto Veicoli d'Epoca) e il VAMS di Varese (Varese Auto Moto Storiche), hanno organizzato in quella data una manifestazione storico-culturale non competitiva. Si tratta di una passerella rievocativa di auto e moto d'epoca, rigorosamente legate a quel periodo storico (anni '20 '30 con alcune eccezioni fino al '40). Prestigioso partner dell'evento è Autostrade per l'Italia.

Collaborano con i due Club di Milano e Varese – oltre alla Regione Lombardia, Provincia di Milano e Varese, il Comune di Varese e ACI Varese – anche altri Club ASI che operano da anni sul territorio solcato dall'Autostrada Milano – Laghi: si tratta del Veteran Car Club Como, del Club Gallarate Auto Moto Storiche, del Club Ruote Storiche Lainatesi, del Club Ariel Moto d'Epoca Saronno e del Club Chiapparini di Legnano.

**L'obiettivo è celebrare insieme la storia e i suoi protagonisti** (progettisti, esecutori dell'opera, auto e moto divenute testimoni della mobilità e della comunicazione dell'Uomo), ponendo in rilievo un'opera di straordinaria importanza strategica ed economica che favorì l'industrializzazione dell'Alto Milanese, Varesotto e Comasco ed esaltò Automobile, Motocicletta, Camion e Autocorriere come soggetti principali del trasporto individuale e collettivo su gomma.

Domenica 21 settembre **verrà creato un corteo di "mezzi storici" che unirà il Capoluogo regionale alla Città giardino**: il corteo di auto e moto prenderà il via da Piazza Lombardia (sede della Regione Lombardia in Via Melchiorre Gioia 37) e percorrerà Viale Certosa per entrare, scortata dalla Polizia



*Il taglio del nastro inaugurale in corsa: 21 settembre 1924.  
Il Re è a bordo di una Lancia "Tricappa" a 8 cilindri di 4594 cc.*

Stradale, in **Autostrada (A8)**; verranno fiancheggiate Lainate, Legnano, Castellanza, Busto e Gallarate per poi giungere a Varese: è prevista in centro città una sfilata con presentazione di tutti i mezzi partecipanti per concludere la passerella nei settecenteschi Giardini Estensi: qui residenti e turisti potranno ammirare i veicoli d'epoca, dialogando con collezionisti e restauratori, alimentando un fenomeno culturale in piena espansione in questi anni, quello del motorismo storico.

**Vetture e moto saranno selezionate, ammesse in numero limitato** (al massimo 80 auto e 40 moto) e tutte appartenenti al periodo anteguerra, al fine di poter essere più fedeli al Corteo Reale del 1924, aperto da una Lancia Trikappa, motore 8 cilindri, 4600 da 100 HP, capace di raggiungere i 130 orari. Saranno presenti mezzi storici di istituzioni lombarde, Vigili del Fuoco, Carabinieri, Polizia di Stato, Stradale.

Ammessi rari mezzi di trasporto commerciale degli anni Trenta: furgoni con cassoni in legno, auto corriere con strapuntini e tetti in tela che hanno avuto una grande importanza per lo sviluppo economico d'Italia tra le due guerre: contribuiranno a far rivivere al pubblico quel particolare periodo storico.

Chi avesse un mezzo storico conservato o restaurato degli anni Venti e Trenta e volesse partecipare alla rievocazione del 21 settembre, **contatti subito il Comitato organizzatore** ed uno dei Club ASI di Milano o di Varese che valuteranno la richiesta ed entro il 12 settembre invieranno una risposta.

Club CMAE – Via Goldoni 1 – Milano – tel. 02-76000120 – fax 02-76008888 – [www.cmae.it](http://www.cmae.it)

Club VAMS – Via Correnti 2 – Varese – tel. e fax 0332-24.25.24 – [www.automotostorichevarese.com](http://www.automotostorichevarese.com)

## LE TAPPE PIU' IMPORTANTI DELLA STORIA DELL'AUTOSTRADA

**Gennaio 1922** – Viene pubblicata la relazione tecnica che porterà ad una sorta di studio di fattibilità della "Rete stradale per autoveicoli Milano-Varese, Milano-Lago di Como, Milano-Lago Maggiore" con la quale l'ingegner Piero Puricelli, milanese di nascita e varesino d'adozione, presenta il progetto di quella che diventerà la prima autostrada del Mondo, l'Autostrada Milano-Varese. Favorevole alla realizzazione i vertici del Touring Club Italiano e dell'Automobile Club Milano. Parole di elogio vengono diffuse da Luigi Vittorio Bertarelli, presidente e direttore generale del TCI, che ritiene l'opera strategica per lo sviluppo del turismo, dell'imprenditoria e della comunicazione. Egli precisa che il progetto Puricelli non rappresenti "manifestazione di lusso ma opera che risponde a sentita necessità per la vita e per lo spirito delle industrie e dei commerci". La strada verso la grande opera era ormai spianata.

**28 aprile 1922** – Il consiglio di amministrazione della SIAS, Società Incremento Automobilistico e Sport, presieduto dal Senatore Silvio Crespi, con consiglieri delegati Arturo Mercanti e Piero Fabbre, dà incarico all'Impresa dell'ingegner Piero Puricelli di cominciare i lavori di costruzione dell'Autodromo di Monza. La costruzione dell'autodromo fu decisa dall'Automobile Club Milano per commemorare il venticinquesimo anniversario dalla fondazione. Ben 2000 lavoratori, tra progettisti, capomastri e operai, in 110 giorni, portano a termine l'opera. Vengono smossi 150mila metri cubi di terra, vengono pavimentati con calcestruzzo 100 mila metri quadrati di strade, realizzando curve sopraelevate fino a 35

gradi di inclinazione: ciò consentirà velocità di oltre 200 km. all'ora. Vengono erette sette tribune periferiche e tribune Belvedere capaci di ospitare oltre 20mila persone.

**Monza, Luglio/Agosto 1922** – Il 28 luglio 1922 i piloti Felice Nazzaro e Pietro Bordino, reduci dalla straordinaria vittoria di Strasburgo su Fiat 570, percorrono per la prima volta la pista del nuovo autodromo di Monza che si articola su una pista stradale di 5.500 metri con sette curve e un anello di alta velocità di forma ovale con due curve sopraelevate, lungo 4.500 metri. Il 24 agosto del 1922 il circuito dell'autodromo di Monza viene inaugurato. E' il terzo al mondo, dopo Indianapolis (1909) e Brooklands (1907, oggi non più esistente).

**18 novembre 1922** – L'ingegner Piero Puricelli, nato a Milano il 4 aprile 1883, successivamente venne insignito del titolo di Conte di Lomnago, nel Varesotto, dove la famiglia villeggiava. A metà del mese di novembre 1922 Puricelli fonda la Società Anonima Autostrade, capitale iniziale 50 milioni di lire, atto formalizzato nello Studio del Notaio Federico Guasti. Questo è il primo passo che lo porterà poi alla notorietà internazionale.

**23 novembre 1922** – Un mese dopo la marcia su Roma, l'ingegner Piero Puricelli viene ricevuto dal capo del Governo, Benito Mussolini, per illustrare studi e strategie sulle reti stradali italiane e per presentare il suo progetto concreto, pensato sin dal 1919, relativo alla prima Autostrada del mondo, la Milano-Laghi. L'esposizione al Duce è così convincente e ben articolata che, nel corso della stessa udienza, il capo del Governo ordina al Ministero dei Lavori Pubblici di dare inizio agli atti legislativi per la sua attuazione, fissando sia il giorno in cui Mussolini vibrerà il promo colpo di piccone per segnare l'inizio dei lavori sia la data di consegna dell'opera. L'impresa di Piero Puricelli ha 500 giorni di tempo per completare l'opera, tempo limite fissato in virtù delle capacità e rapidità dimostrate nel costruire l'autodromo di Monza, opera ultima in soli 50 giorni. Anche Automobile Club Milano e Touring Club Italiano esprimono grande entusiasmo in relazione alla nascente opera.

**26 marzo 1923** – Non si perde tempo nelle stanze dei Ministeri e presto il finanziamento per l'opera – che passerà alla storia quale la prima Autostrada del Mondo – viene reperito: si parlò di circa ottanta milioni di lire. Fu proprio Benito Mussolini a scagliare il primo colpo di piccone al cantiere di Lainate: accanto al palco autorità viene fissato un cippo commemorativo di marmo bianco. E' l'inizio di una nuova Era nella storia della viabilità e dei trasporti italiani ed internazionali. L'autostrada Milano-Laghi del "progetto Puricelli" misurava 85,620 km. ed era suddivisa in cinque tronchi: il tratto Milano Certosa-Lainate di 12.430 metri; il secondo Lainate-Gallarate di 20.670 metri, il terzo Gallarate-Varese di 16.180 metri, il quarto Lainate-Como di 24.660 metri e il quinto, Gallarate-Vergiate/Sesto Calende di 11.080 metri.

**Perché fu la prima autostrada del mondo** – E' stato in discussione il primato mondiale dell'Autostrada dei Laghi. Esistono due scuole di pensiero: in Germania ritengono che l'Avus di Berlino possa detenere il primato (1909 progetto, 1921 l'inaugurazione). Ma AVUS, come dice il suo nome (Strada per il traffico (V) e per le prove (U) delle Automobili), era riservata solo ai test delle auto delle Case, non certo al traffico comune. Il percorso lombardo della Milano-Varese assolveva a ben altro scopo e la fruizione per tutti, i flussi turistici, gli scambi commerciali e il trasporto dei materiali per l'artigianato e per l'industria ne giustificano il primato mondiale. Nel 1923 circolavano sulle strade italiane 84.687 autoveicoli, di cui 57mila auto, 25mila autocarri e 2685 autobus.

**21 settembre 1924** – In una domenica assoluta Vittorio Emanuele III, Re d'Italia, accompagnato dal quarantenne ingegner Piero Puricelli, giunge su una Lancia Trikappa 8 cilindri 4600 cc. al cantiere di Lainate per l'inaugurazione dei primi tre tratti, la Milano – Varese di quasi 50 km, fra il tripudio di una folla plaudente. Vittorio Emanuele III la percorse interamente con soste ad ogni casello per salutare le autorità locali, scolaresche e bande musicali. Al termine della cerimonia, mentre il Re d'Italia fece ritorno a Milano con la Lancia, l'ingegner Puricelli percorse con alcuni giornalisti il tratto da Lainate a Varese a bordo di un' Isotta Fraschini torpedo: durante il viaggio citava l'opera in cifre e delineava la rete autostradale che nel futuro sarebbe nata: il 28 giugno 1925 venne inaugurato il tratto da Lainate a

Como (costo 57 milioni di lire), tre mesi dopo la Gallarate-Vergiate/Sesto Calende. Il tratto Como-Chiasso venne aperto al traffico il 10 settembre 1960. Dal 1924 agli anni Trenta la rete stradale italiana giovò di grandi realizzazioni: dalla Milano-Torino alla Milano-Genova, dalla Torino-Novati-Genova a tratti di prosecuzione per Roma e Napoli. Intuizioni geniali ed azzeccate da parte di un uomo lungimirante: la vita di Piero Puricelli si fermò purtroppo a soli 68 anni d'età, nel 1951.

**Le reazioni dopo l'inaugurazione dell'Autolaghi** – In Italia la prima autostrada del mondo è un'opera che riempie d'orgoglio e stimola Case costruttrici, aziende di trasporti ed industrie a sfruttare la nuova grande arteria: accanto all'Autolaghi "fioriscono" innumerevoli fabbriche, borghi e quartieri di città in notevole espansione. Mussolini scrive soddisfatto a Puricelli nell'ottobre 1925 che l'Autolaghi è "...grandiosa anticipazione italiana, un segno certissimo della nostra costruttiva potenza, non indegna degli antichi figli di Roma". Anche Gabriele D'Annunzio si rivolge al progettista di Bodio Lomnago con parole d'elogio come colui che "...guarda con occhio potente l'avvenire della patria e del mondo, maestro di vie nuove come – afferma il Vate – io son nato maestro d'arte". Non tutti però elogiano l'Autolaghi: c'è chi parla di opera faraonica per pochi, chi di "avventura" che non avrà seguito e di umanità che "non ha più limiti alla follia della corsa sul tempo". Ma la direzione verso lo sviluppo delle comunicazioni stradali è ben delineata.

**L'opera in cifre** – L'orario di apertura del tratto va dalle 6 del mattino alle 24, ogni 5 km. uscite di collegamento con la viabilità ordinaria, 17 i caselli, 35 i sovrappassi e 71 i sottopassi. La superficie pavimentata da 4000 operai fu di 750 mila metri quadrati di un mix opportunamente dosato di pietrisco, sabbia e cemento: occorsero 120 mila metri cubi di pietrisco, 62 mila di sabbia, 125 mila metri cubi di ghiaia e 500 mila quintali di cemento. Buona parte del materiale da costruzione proveniva dalle cave Puricelli in Valceresio e trasportato vicino ai cantieri grazie alla linea ferroviaria. Per evitare la formazione di carreggiate polverose venne escogitata una speciale composizione di calcestruzzo amalgamato con acqua. I problemi principali furono l'attraversamento di grandi arterie, strade locali e fiumi (come l'Olona) e cavalcavia sulla ferrovia. Vennero costruiti ben 229 manufatti di cui cinque a travate rettilinee in ferro ed altri in cemento armato. Fra le opere maggiori il cavalcavia sulla stazione di Milano Certosa, tutt'ora esistente, composto da tre luci ad arco di 21 metri l'uno, il ponte sull'Olona a Castellanza di ben 48 metri e la galleria di Olgiate Olona per 70 metri. La nuova strada era ad una sola corsia per senso di marcia e ad una carreggiata (larga dagli 11 ai 14 metri di cui 8 o 10 pavimentati).

**Dopo l'opera i servizi** – Terminata la parte più impegnativa del tracciato stradale, l'Autostrada Milano – Varese esige una serie di servizi indispensabili al suo efficiente funzionamento. Numerose le stazioni di servizio e i posti di vigilanza, di rifornimento del carburante (benzina, nafta e miscela) e soccorso. Vennero costruite numerose case per i custodi dei caselli e per le loro famiglie. A conclusione dei lavori per la Milano-Varese l'opera costò 90 milioni di lire, dieci in più del preventivo e, nei calcoli di utilizzo, si era ipotizzato un transito giornaliero di mille auto. La cifra venne raggiunta dopo un paio d'anni e raddoppiata a metà degli anni Trenta. Nel 1926 si contarono 421.406 passaggi di veicoli, con una media giornaliera di 1.115 unità. Fino al 1946 i casellanti avevano l'obbligo di vestire la divisa aziendale e di salutare militarmente al passaggio, in entrata e in uscita, di ogni veicolo. Nel 1925 il pedaggio della tratta Milano-Varese costava 9 lire per le moto, 12 lire per veicoli fino a 17 cavalli, 17 lire per i veicoli tra 17 e 26 cavalli, 20 lire per veicoli oltre 26 cavalli e da 40 a 60 lire per autobus a secondo della lunghezza. Uno sconto del 20 per cento veniva praticato per il biglietto di andata e ritorno.

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it

