

LegnanoNews

Le news di Legnano e dell'Alto Milanese

90 anni fa, inaugurata l'autostrada Milano-Varese

Redazione · Sunday, September 21st, 2014



Un significativo primato italiano, lombardo in particolare, è l'apertura della prima autostrada al mondo, prima ancora delle autostrade americane o tedesche.

L'inventore delle autostrade fu l'ingegnere Piero Puricelli (1883-1951), milanese. La sua idea è tanto semplice quanto geniale: costruiamo una strada solo per le autovetture (camion, motociclette) senza i problemi delle strade "normali" e facciamo pagare un pedaggio che possa ripagare la società che l'ha costruita e le spese di manutenzione. Senza incroci e senza il problema del traffico lento (biciclette, cavalli, carri...) le autostrade avrebbero rappresentato una novità foriera di ulteriori sviluppi: aumento della produzione di autoveicoli, sviluppo del commercio, del turismo, forte occupazione nel settore.

La lunghezza dei rettilinei, le ampie curve, i servizi lungo l'autostrada (distributori di benzina e altro), il buon asfalto per favorire la velocità sono aspetti già studiati da Puricelli e messi in cantiere nelle opere successive.

In sostanza si pagava l'ingresso in autostrada così come si pagava il biglietto delle ferrovie oppure il biglietto del cinema o del teatro. È probabilmente la ferrovia il punto di riferimento di Puricelli: un percorso obbligato ma esclusivo, rapido, veloce, in grado di incentivare il progresso.

La Milano-Varese fu la prima autostrada d'Europa e del mondo: lunga 49 km, aveva due corsie e **venne aperta al traffico il 21 settembre 1924**. Il 27 giugno 1925 venne aperta la Milano-Como, lunga 36 km.

Come mai in Italia le prime autostrade?

Non dobbiamo dimenticare che nei primi anni Venti il triangolo Milano-Torino-Genova rappresentava un'area di forte sviluppo, non inferiore affatto alle maggiori aree industrializzate di Germania, Gran Bretagna e Francia. Il resto dell'Italia era arretrato, non così alcune aree del Nord che beneficiavano della favorevole posizione geografica a contatto con i mercati al di là delle Alpi. Dopo la Prima guerra mondiale i centri industriali dell'Italia del Nord avevano una densità automobilistica simile alle città tedesche: nel 1930 Torino aveva un'auto ogni 56 abitanti, Milano una ogni 60, a fronte di un'auto ogni 68 abitanti a Francoforte.

Le autostrade costruite in Italia prima della Seconda guerra mondiale furono la Milano-Laghi (84,5 km, aperta nel 1924-25), la Milano-Bergamo (48,8 km, 1927), la Napoli-Pompei (20 km, 1928), la Torino-Milano (125,8 km, 1932), la Firenze-Viareggio (81 km, 1933), la Roma-Ostia (20 km, 1928), la Genova-Serravalle (50 km, 1935), la Bergamo-Brescia (45 km, 1935). Questi spezzoni di autostrade non erano però connessi in una rete nazionale integrata.

Se il triangolo industriale italiano competeva con l'Europa, l'arretratezza complessiva

dell'economia italiana frenava la motorizzazione: nel campo della viabilità stradale c'erano le idee ma mancavano le risorse e nel 1932 solo il 3,2% dei 20.000 km di strade in Italia aveva la superficie cementata o asfaltata.

Furono i tedeschi tra le due guerre mondiali a prendere l'iniziativa delle costruzioni autostradali fino a farne un perno del loro sviluppo economico soprattutto con l'ascesa di Hitler al potere. Grande notorietà ebbe Puricelli in Germania i cui progetti vennero studiati attentamente. Infatti nel 1934 Puricelli, al settimo Congresso internazionale sulla costruzione delle strade, tenuto a Monaco di Baviera dal 3 all'8 settembre, presentò un piano di costruzione di una rete autostradale europea di 14.000 km.

Da notare che Puricelli inizia a studiare un sistema autostradale nei primi anni Venti quando l'Italia è ancora liberale. Nel 1924 l'Italia è ormai diventata fascista e Puricelli collabora con Mussolini e guida l'autovettura del re durante la cerimonia di apertura del 21 settembre. Nel '34 Hitler è al potere da un anno e il nazismo non ha fatto mistero dei suoi programmi razziali eppure Puricelli è sempre al centro dell'attenzione (durante la repubblica di Weimar era chiamato il "re delle strade"). La collaborazione tra scienziati, tecnici, specialisti con i vari regimi, senza guardare il loro colore, è una delle caratteristiche salienti del Novecento.

Ne ricaverà tanti benefici a livello personale e professionale (era a capo di un'azienda specializzata nelle costruzioni stradali con più di mille dipendenti). Puricelli ebbe onorificenze da molti governi europei: tra esse la Legion d'onore, la più alta onorificenza attribuita dalla Repubblica francese.



L'inaugurazione

Vittorio Emanuele III inaugura la Milano-Varese. Ore 14.30, Lainate. Il re è su una Lancia Trikappa guidata dall'ingegner Puricelli. Scrive il Corriere della Sera del 22 settembre 1924: "Mentre tutt'intorno scrosciano gli applausi, la vettura parte di scatto tagliando lo sbarramento simbolico costituito dal nastro. La Milano Varese è ufficialmente aperta. Dietro la vettura reale si snoda il corteo di auto sulle quali hanno preso parte autorità e giornalisti. Singolare corteo automobilistico perché si vedono sopra le vetture da turismo anche signore in toilette e diversi guidatori in tuba". I casellanti sono in pompa magna, già sono aperti i primi distributori di benzina e ovunque, nelle città lungo il percorso, il re è accolto dalle bande musicali e dalle rappresentanze cittadine.

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 (uno a Legnano), 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 dalla 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).

A conclusione dei lavori 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.



Una curiosità

Il casello di Legnano fu costruito nel 1924, ossia nell'anno dell'inaugurazione dell'autostrada. Venne demolito nel 1965 per una diversa sistemazione dello svincolo d'uscita. Fu sempre abitato dal primo casellante, Enrico Ruspi, cavaliere di Vittorio Veneto; un personaggio che i legnanesi più vecchi hanno conosciuto soprattutto per i tanti aneddoti che amava raccontare legati alla vita dell'autostrada.

5 ottobre 1924

Il 5 ottobre del '24 l'autostrada Milano-Varese fu percorsa dal capo del governo, Benito Mussolini (guidava ancora Puricelli), quando visitò Legnano e nella stessa giornata Gallarate. In quel giorno Mussolini portava al sindaco di Legnano, Fabio Vignati, la Regia patente di concessione del titolo di Città.

Da quel giorno Legnano divenne città a tutti gli effetti... novant'anni fa!

Per approfondire queste vicende si veda di Stefano Maggi, "Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX) : una storia della modernizzazione italiana", Il Mulino 2001

Giancarlo Restelli e Renata Paschetto

This entry was posted on Sunday, September 21st, 2014 at 2:48 pm and is filed under [Cronaca](#), [Legnano](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.