

LA PRIMA AUTOSTRADA DEL MONDO: settant'anni fa il primo colpo di piccone della Milano-Laghi

Per partire, siamo partiti male. Mentre la Francia si arrogava il merito della prima vettura a vapore, quella di Cugnot, già nel 1769; mentre la Germania costruiva la prima automobile a benzina, nel 1886, e con Berta Benz due anni dopo rivendicava il primo viaggio automobilistico con auto a benzina; mentre la Francia rispondeva con il primo “Salon de l'Auto”, reparto di quello del ciclo, e vantava nel 1899 ben 300 fiacres automobiles (ossia vetture pubbliche), mentre succedeva tutto questo...in Italia era ancora in vigore una legge sarda del 1855, poi resa operante anche nella successiva legislazione italiana (1865), che proibiva la costruzione di una strada importante tra due località già unite da una linea ferroviaria. Alla strada veniva lasciato il solo compito di sobbarcarsi il traffico locale; a tutto il resto doveva pensare la ferrovia.

Questo è tempismo. L'intera Europa si attrezzava per l'automobile; e l'Italia decretava anche per legge l'assoluta supremazia della strada ferrata. Oggi (dati 2002), che sul territorio nazionale circolano 33 milioni di automobili, una ogni 1,7 abitanti (compresi infanti e centenari), e che da ogni parte si invocano misure atte a restituire vivibilità alle nostre città, sollievo ai nostri polmoni, e misure alternative per il traffico privato e commerciale, soffocato dalla sua stessa crescita, il trasporto delle merci su gomma negli ultimi dieci anni è salito dal 70% all'80%. Le nostre automobili, se messe una dietro l'altra, potrebbero circondare la terra in un triplice abbraccio nel suo punto di circonferenza massima, l'Equatore; se si unissero a quelle circolanti in Francia e in Germania, potrebbero tranquillamente coprire la distanza Terra – Luna: un serpentone di gomma, metallo e plastica di 384.000 chilometri.

Pensare che era abissale il distacco tra la nostra circolazione automobilistica all'inizio del Novecento, e quella nei più grandi paesi europei. Nel 1922 in Inghilterra vi erano 600.000 automobili; in Francia 300.000; in Italia 41.000. Il rapporto con la popolazione era dunque di 1 auto ogni mille abitanti, per noi; 8 auto su 1000 abitanti in Francia; 15 auto ogni 1000 abitanti, in Inghilterra. Fuori dal confrontabile la situazione in America, dove, con una circolazione di circa 10 milioni di automobili, se ne contavano 100 ogni 1000 abitanti. Questa “forbice” non si attenuava se si prendeva in considerazione la rete ferroviaria: dovunque si guardi, eravamo indietro. L'Inghilterra vantava 1,2 km di ferrovia ogni 1000 abitanti; la Francia 1 km; gli Stati Uniti (sempre esagerati) 4 km; l'Italia, 500 metri.

Vi fu però una realizzazione di cui l'Italia poté vantare la priorità assoluta, primato di ideazione e realizzazione, e successe proprio quando più profondo ed incolmabile sembrava il divario con le altre nazioni europee. E' vero che in Germania era stata realizzata la prima strada costruita appositamente per le automobili: la fece allestire l'imperatore Guglielmo nel 1904 nei dintorni di Hombourg, piccola stazione termale della Prussia meridionale. Ad Hombourg doveva svolgersi la quinta edizione della Coppa Gordon Bennett, famosa gara automobilistica di velocità (vedi Auto d'Epoca del...), e l'imperatore non badò a spese, sapendo che tutto il mondo avrebbe parlato di questa corsa. Così destinò 120.000 marchi a ricoprire la strada di un manto di catrame, in modo sia da bloccare le pietre della massicciata sia da impedire il sollevarsi della polvere. Nello stesso anno negli Stati Uniti fu costruito il Tunnel che collegava New York, Long Island e il New Jersey, superando con un sottopasso l'estuario dello Hudson. Ma se si esclude ancora l'Avus, una strada urbana riservata esclusivamente ai veicoli a motore, costruita a Berlino nel 1921 in occasione di un Salone dell'Auto, nulla era ancora stato fatto per riservare alle automobili strade speciali.

Proprio muovendo dall'arretratezza in cui versava il sistema dei trasporti e la rete stradale in Italia, l'ingegnere Piero Puricelli, già assorto a fama mondiale per aver costruito l'Autodromo di Monza in cento giorni, pose al centro dei suoi studi la tecnica stradale. Alla fine della prima guerra mondiale, aveva fondato al Politecnico di Milano un corso di Specializzazione in Ingegneria Stradale per i giovani laureati. Nel 1920, convinto che il veicolo a traino animale sarà presto sostituito da quello a trazione a motore, comincia a studiare l'opportunità di *“costruirgli una strada non interessata da*

altre vie, con caratteristiche geometriche, tecniche e strutturali idonee per esplicitare le prestazioni di velocità e di portata con la maggiore garanzia di sicurezza". E' altresì consapevole che "l'autostrada dovrà farsi solamente ove siano le condizioni di ambiente e di traffico motivanti la giustificazione di una somma corrispondentemente congrua di utilità economica generale"; ma, nonostante questo, è anche sufficientemente e genialmente visionario per concepire una realizzazione del genere proprio in Italia, che contava i numeri più bassi di circolazione automobilistica rispetto all'Europa, come si è visto. Il suo obiettivo è: *"creare nel nostro Paese una coscienza stradale"*. Ossia, diffondere la consapevolezza che una migliorata situazione stradale avrebbe avuto ripercussioni immediate e positive nella diffusione dell'automobile, nell'intensificarsi degli scambi, dei commerci, del turismo; che la costruzione di infrastrutture stradali avrebbe alleviato la disoccupazione, diminuito gli incidenti, allungato la vita media dei veicoli, reso più economici gli spostamenti, fatto dell'automobile un mezzo di trasporto alla portata, se non di tutti, di molti.

La sua attenzione si concentra sulle strade provinciali Milano-Varese, Milano-Como e Milano-Lago Maggiore, uno dei punti dove maggiormente si rilevava il contrasto tra intensità di traffico e condizioni stradali deprecabili, e stende rapidamente un progetto per la realizzazione di una strada riservata ai soli veicoli a motore che colleghi Milano ai Laghi Lombardi. Nel gennaio del 1922 Puricelli presenta la sua relazione per "L'Autostrada dei Laghi" all'Automobile Club di Milano, presieduto da Luigi Vittorio Bertarelli, che è anche Presidente e Direttore Generale del Touring Club Italiano. Nel giro di poche settimane il Touring istituisce un Comitato del quale chiama a far parte personalità politiche e private, oltre che Enti pubblici. Nella seduta inaugurale del Comitato (11 marzo 1922) il progetto è approvato all'unanimità, e si decide la costituzione di un Ente che provveda allo sviluppo del progetto e alla gestione dell'impianto e dell'esercizio della nuova strada. L'idea è di rifarsi all'Istituto delle concessioni ferroviarie, in base a cui il concessionario si impegna a costruire l'infrastruttura e a gestirla; in compenso percepisce i pedaggi e riscuote gli introiti da eventuali altri utilizzi (vendita di spazi pubblicitari, per esempio). Lo Stato, al termine della concessione cinquantennale, ne diventa proprietario. Puricelli ne è entusiasta, e forma al volo un Ufficio Tecnico per gli studi di fattibilità; non trascura di interessare il governo, tramite Teofilo Rossi di Montelera nella sua doppia veste di Ministro e Presidente dell'Automobile Club d'Italia.

Colpo di scena, come spesso ne succedono in Italia: cambia il governo, sale al potere Benito Mussolini, che il primo di novembre costituisce il suo Gabinetto. Puricelli non se ne fa intimidire: ai rapporti altolocati è abituato, ed anche a perorare le sue idee con determinazione. Appena tredici giorni dopo ottiene un primo colloquio con il Presidente del Consiglio, il quale non soltanto gli assicura l'appoggio del governo, ma invita i suoi collaboratori a disporre quanto necessario per il riconoscimento dell'utilità pubblica dell'opera. Mussolini infatti non perde tempo a capire che la realizzazione di un'opera del genere, peraltro sostenuta da capitale privato e dunque, per ora, finanziariamente autonoma, gli consentirà di combattere la disoccupazione, migliorerà la sua immagine di paladino del progresso, potrà avere ricadute positive sull'economia, porrà l'Italia su un gradino di eccellenza rispetto alle altre nazioni europee...tutti vantaggi che è troppo fine politico per disconoscere. Anzi, chiede addirittura di poter iniziare egli stesso i lavori con il primo colpo di piccone, e, nel ricordo della straordinaria rapidità con cui lo stesso Puricelli aveva realizzato l'Autodromo nel Parco Reale di Monza, si raccomanda che tutto venga ultimato nel più breve tempo possibile.

Puricelli obbedisce. Il 18 novembre si costituisce in Ente Giuridico la Società Anonima Autostrade, con capitale sociale di 20.000 lire; il 1° dicembre questa stessa società firma con il Ministro del Tesoro, on. Tangorra, e dei Lavori Pubblici, on. Carnazza, una convenzione (successivamente riconosciuta da un Regio Decreto Legge) che stabilisce a tutti gli effetti che:

- le opere per la costruzione della rete stradale sono di pubblica utilità;
- alle espropriazioni occorrenti per la suddetta costruzione si dovranno applicare gli articoli 12 e 13 della Legge 15.01.1885 sul risanamento della Città di Napoli;
- i lavori dovranno terminare entro il dicembre 1925.

Non si tratta di questioni marginali. Il riconoscimento di pubblica utilità libera dall'obbligo di osservanza di eventuali vincoli sul territorio e da' al concessionario facoltà di esproprio. E gli espropri sono tantissimi: complessivamente interessarono un'area di 300.000 metri quadri, per oltre 3.000 soggetti interessati e un importo intorno ai sei milioni. E' tutto concluso, pratiche burocratiche e legali comprese, in quattro mesi scarsi, e Mussolini può dare il fatidico colpo di piccone, da lui demagogicamente voluto, il 26 marzo 1923.

Non si limita a quello. Consapevole del grande vantaggio assicurato allo Stato – che allo scadere dei cinquant'anni, senza oneri, si sarebbe potuto accrescere di un patrimonio viario importante – decide di facilitare il finanziamento della costruzione, accordando a titolo di garanzia per tutta la durata della concessione, e a far tempo dall'apertura al transito dell'autostrada, una sovvenzione annua “destinata ad un'operazione finanziaria creditoria commisurata a circa un terzo del costo globale dell'opera”. Ossia, questa somma, che poteva essere prelevata dalla Società soltanto nel momento in cui mancassero avanzi netti di gestione, e che dalla Società doveva essere restituita allo Stato sugli utili netti dell'esercizio successivo, funziona come garanzia nei confronti dei “portatori di obbligazioni”, per il servizio di interessi e ammortamento delle stesse obbligazioni. Inoltre lo Stato si riserva ampia facoltà di controllo e una certa percentuale sugli utili. Insomma, fa bella figura, partecipa moralmente e plaude senza impegnarsi troppo e soprattutto senza nessun sostanziale esborso.

Questa autostrada, prima in Italia e al mondo, sorge dunque per iniziativa esclusiva del capitale privato, dimostrando così che l'opera corrisponde ad un reale bisogno e che non è stata decisa solo per motivi politici, demagogici, personali o altro. Però il sistema non poteva continuare nello stesso modo, se si voleva trasformare questo primo tronco in una effettiva rete autostradale in grado di collegare tra loro le più importanti località italiane. Un passo avanti già si fece con la convenzione stipulata per la Milano – Bergamo (lunga 49 km, aperta al transito il 24 settembre 1927). Lo Stato accordò più vantaggiose condizioni rispetto alla Milano-Laghi, ossia “*riconosciuta la assoluta necessità ed urgenza di agevolare il finanziamento dell'opera*”, elargì una sovvenzione finalizzata anche alla costruzione e si impegnò a pagarla all'Istituto che aveva accordato il mutuo, a prescindere dalle risultanze dei bilanci di gestione della Società. Certo, quest'ultima era comunque obbligata a rifondere allo Stato quanto ricevuto prima di poter distribuire dividendi, ma era già il segno di un mutato atteggiamento. E difatti, questa modifica alla convenzione rese possibile il completo finanziamento dell'opera, perché trascinò gli stessi Enti pubblici e Locali ad accordare contributi a fondo perduto e fidejussioni per prestiti obbligazionari. Il concorso del capitale sociale veniva così ad essere limitato ad un terzo soltanto del costo globale. Se lo Stato favoriva la costruzione delle strade ferrate (a cui devolveva anche sovvenzioni a fondo perduto) altrettanto doveva fare nei confronti delle autostrade che assolvevano alla stessa funzione di utilità pubblica. Proprio per eliminare questa sperequazione tra ferrovie – autostrade, si giunse al convegno di Bergamo, nel maggio 1928, che si svolse sotto la Presidenza del Ministro dei Lavori Pubblici e a cui parteciparono i rappresentanti delle Autorità Locali e delle attività industriali e commerciali della zona interessata dall'Autostrada Pedalpina (Torino – Trieste). Risultato di questo convegno fu la nomina di un Commissario del Governo per le Autostrade e la nascita della AASS Azienda Autonoma delle Strade Statali (che qualche buontempone parafrasò chiamandola “Andiamo Avanti Senza Soldi”, per la cronica mancanza di denari). Nel 1932 si arrivò infine (legge 18.06.1932 n. 737) a “autorizzare la costruzione **a cura diretta dello Stato** di una strada autocamionale tra Genova e Serravalle Scrivia”. Il cerchio dunque si è chiuso: l'autostrada, nata su iniziativa e grazie a capitali privati, diventa una forma dell'attività statale, trasformandosi in tassello fondamentale della politica di viabilità nazionale. Iniziò il processo di “demanializzazione delle autostrade”, il loro passaggio a proprietà dello stato. Fu perciò riscattata la Milano – Laghi che, come prima autostrada costruita, fu anche la prima a diventare proprietà dello Stato.

Intanto il 5° Congresso Mondiale della Strada, svoltosi a Milano nel 1926, aveva sancito in tutto il mondo il termine italiano “autostrada” per indicare un sistema viario riservato esclusivamente ai veicoli a motore, regolato da particolari norme. E per tutta l'Italia cominciava a stendersi una rete di

autostrade. La Milano – Lagnhi é inaugurata solennemente per il primo tratto (Milano – Varese) il 21 settembre 1924 alla presenza del re d'Italia Vittorio Emanuele III e naturalmente dell'ideatore e progettista ing. Piero Puricelli, in stiffeilius e cilindro. E' un tratto di cinquanta chilometri, con interscambi con la viabilità ordinaria ogni 5 km, 17 caselli, 35 sovrappassi, 71 sottopassi. Il secondo troncone (Lainate – Como, 24,5 km) apre il 28 giugno 1925, e il terzo (Gallarate – Sesto Calende, 11 km) il 3 settembre 1925. Il 24 settembre 1927 è inaugurata la Milano – Bergamo, quasi 49 km, con un ponte sull'Adda ad un solo arco di 80 metri, distante 40 metri dal pelo dell'acqua. Il 28 ottobre 1928 apriva al transito la Roma – Ostia, 23 km, illuminata da 3.000 lampade elettriche e priva di pedaggi. Nel giugno 1929 era la volta della Napoli – Pompei, 21 km; nell'agosto 1931 della Bergamo – Brescia, 45 km, un ponte sul fiume Oglio di 284 metri, costituito da tre arcate di 61 metri, a 38 metri dal pelo sul'acqua. Poi ancora la Firenze Mare, aperta tra l'agosto e l'ottobre del 1932 (si cercava sempre di inaugurare nel mese di ottobre così da celebrare degnamente il regime), e la Padova – Venezia, aperta il 28 ottobre (e ridagli!) 1933. L'anno prima, il 28 ottobre, naturalmente, si era aggiunta la Torino – Milano, la più imponente: 126 km, 22 grandi ponti tra cui quello sul Sesia (305 metri, 12 luci) e quello sul Ticino (347 metri, 12 luci).

Puricelli però non è soltanto un grandissimo ingegnere, è anche capace di grandi visioni, ben oltre i confini nazionali. Concepisce un sistema europeo di autostrade, perché convinto che *“occorre pensare all'Europa, e tracciare su di essa una rete organica e razionale di comunicazioni autostradali che seguendo la linea di maggior traffico la doti di un sistema circolatorio pari ai bisogni della nostra epoca. L'Europa, che si è data in meno di cinquant'anni una rete ferroviaria formidabile, non può continuare a costringere il traffico a motore nelle angustie di un sistema stradale rimasto approssimativamente all'epoca dei carriaggi e delle salmerie napoleoniche. Le autostrade non sono strade di guerra, ma porte per la pace”*. Il che purtroppo si rivelò un'illusione. Chi credette in lui, chi lo guidò e sostenne furono i due artefici del disastro europeo e mondiale degli anni quaranta: Mussolini e Hitler. Anche il Fuhrer tedesco infatti si lasciò contagiare dalla grandiosità di questo progetto. Già nel discorso di apertura del Salone dell'Auto di Berlino (febbraio 1933, a poche settimane dall'insediamento al potere) egli affermava: *“così come per il passato i veicoli a trazione animale imposero le loro strade e le ferrovie vollero poi la loro via ferrata, così l'autoveicolo deve avere la sua strada. Se per il passato secolo la prosperità di un popolo si poteva valutare commisurandola ai chilometri di ferrovie, per il futuro la prosperità di una Nazione troverà il suo indice nei chilometri di strade riservate agli autoveicoli”*. La Germania fu infatti la seconda nazione al mondo che costruì autostrade: il primo tronco, tra Francoforte e Mannheim, fu inaugurato già nel 1933, e costituiva l'avamposto dell'imponente progetto di “Autobahn” Amburgo-Francoforte-Monaco-Salisburgo, lunga 3.200 chilometri. I tedeschi si avvantaggiarono della precedente esperienza italiana, e realizzarono due carreggiate a senso unico, larghe ciascuna 7,5 metri, separate da un tappeto erboso di 5 metri. La pavimentazione era generalmente in lastre di calcestruzzo di cemento con giuntura d'asfalto; in alcuni tratti invece vi era un rivestimento d'asfalto o di pavé. Insomma, l'Italia fu maestra: e non fu soltanto un modo di dire fascista. *“Le autostrade sono una grandiosa anticipazione italiana e un segno certissimo della nostra costruttiva potenza non indegna agli antichi figli di Roma”*, chiosò Mussolini come prefazione al libro scritto nel 1925 da Puricelli a suggello della Milano – Lagnhi. Non possiamo ridere troppo di queste parole: 450 chilometri di autostrade costruiti in otto anni (1924-1932) non sono né ridondanza né demagogia. Era semplicemente vero.

L'AUTOSTRADA MILANO LAGHI IN DETTAGLIO IL PROGETTO

Il progetto prendeva le mosse dalla “consapevolezza dello stato deplorabile delle vie principali esistenti”. La situazione non era infatti brillante. Soltanto nelle provincie di Milano e di Roma le strade venivano mantenute con cilindratura e catramatura e, in parte, con un sistema di pavimentazione permanente, e soltanto in altre dieci provincie si effettuava la manutenzione mediante cilindratura. Nel resto d'Italia ci si limitava a riportare ghiaia nei punti dove il passaggio

dei veicoli aveva causato solchi o buche; quindi lo scorrere dei veicoli stessi ne determinava la pressatura. In sostanza, dunque, la manutenzione della strada non esisteva. Grande favorita era la ferrovia, per cui lo Stato spendeva fino a 38.000 lire (di allora), all'anno, a chilometro, quando per costruire una buona strada ne potevano bastare 15.000.

Obiettivo del progetto era dunque *“dare agli automobilisti una strada comoda, sicura, essenzialmente utilitaria e compartecipare all'utile che gli utenti avrebbero tratto dalla stessa”*. Compartecipare agli utili significava imporre un pedaggio, in cambio del servizio offerto: maggiore comodità, sicurezza, velocità, risparmio. Per calcolare quanto si sarebbe potuto far pagare il pedaggio, si catalogarono le vetture in categorie, stabilendo per ciascuna categoria la presunta economia diretta ed indiretta (minor consumo di carburante, lubrificanti, pneumatici, minor deterioramento della carrozzeria ecc.). derivante dall'utilizzo dell'autostrada rispetto ad una strada ordinaria. Si stabilì che con una vettura di potenza compresa tra i 10 e i 15 HP (fiscali), sui 100 km si sarebbero potute risparmiare 30 lire, che salivano a 51 nel caso di una vettura più potente. Tale economia presunta la si ripartì per il 40% a vantaggio dell'utente; per il 60% a vantaggio della società esercente, che se ne rivaleva sull'utente sotto forma di pedaggio.

Nei calcoli preventivi si era fatto assegnamento su un transito giornaliero di 1000 macchine. Al 30 settembre 1925, ad autostrada ultimata, ne passavano 800 al giorno: dunque ancora al di sotto dei pronostici, stante anche la scarsa diffusione dell'automobile in Lombardia, che pure era tra le regioni più motorizzate d'Italia (18.000 autoveicoli circolanti). Nel 1926 i passaggi, sull'anno, sono 421.406, ancora pochi. Intanto Puricelli fa disporre lungo il percorso e in prossimità delle case cantoniere alberi da frutta e piante di gelso, caratteristiche della zona. Un modo per arricchire e ingentilire la costruzione, con uno sguardo all'ambiente: di una modernità straordinaria.

Presupposti fondamentali dell'autostrada erano (e sono) l'esclusione di qualsiasi forma di traffico non a motore; l'assenza di passaggi a livello; il minor numero possibile di curve; carreggiate larghe; pavimentazione appositamente studiata per viaggiare veloci e sicuri, con un sottofondo di ghiaia e uno di calcestruzzo; l'esistenza di un certo numero di casette cantoniere per il rifornimento e l'assistenza ai viaggiatori; la presenza di segnali, stazioni di servizio, posti di pronto soccorso, punti telefonici.

Il personale cantoniere consisteva nel cantoniere titolare, che abitava la casetta insieme alla famiglia, e nei casi gravi era coadiuvato da un cantoniere aggiunto; il cantoniere ciclista, che assicurava il servizio di polizia della linea; il cantoniere e l'ispettore motociclista, che svolgevano il servizio di ispezione e soccorso. Tutti vestivano la divisa e salutavano militarmente. Era sempre il cantoniere a tenere in deposito i biglietti, e a curarne la distribuzione, nell'orario di apertura giornaliera dell'autostrada, ossia dalle sei del mattino a mezzanotte. Di notte, l'autostrada era chiusa (la prima ad osservare un'apertura anche notturna fu la Roma – Ostia).

I NUMERI

La Milano Laghi era costituita da cinque tronchi: Milano-Musocco-Lainate (12 km); Lainate – Gallarate (21 km); Gallarate Varese (16 km); Lainate – Como (24,5 km); Gallarate – Sesto Calende (11 km), per un totale di 84,5 km.

I movimenti di terra furono pari a circa 2 milioni di metri cubi.

Tra le opere di maggior rilievo, si contavano il cavalcavia della stazione di Musocco (tre luci ad arco di 21 metri ciascuno e due passaggi laterali); il ponte a monoarco sul fiume Olona a Castellanza, di 48 metri di luce; il tunnel di Olgiate Olona, lungo 70 metri; il cavalcavia di Vergiate, con tre travate di cemento, alto 15 metri.

Per le opere furono impiegati 200.000 quintali di cemento, 65.000 metri cubi di ghiaia, 32.500 metri cubi di sabbia. Nella pavimentazione cementizia, per ogni metro cubo, furono utilizzati 0,75 mc di pietrisco, 0,50 mc di sabbia, 350 kg di cemento, dosati automaticamente con acqua, il che portò a servirsi di 120.000 metri cubi di pietrisco, 62.000 mc di sabbia, 500.000 quintali di cemento, per una superficie complessiva di 750.000 metri quadrati. Per la movimentazione dei materiali, funzionarono quotidianamente 350 vagoni, azionati da 22 locomotive che si muovevano su 35 chilometri di binari. Gli operai impiegati furono oltre 4.000.

Complessivamente l'autostrada Milano – L'aghi costò meno di un milione di lire a chilometro, ossia 75 milioni, nonostante vi fossero stati circa 7 milioni di spesa non preventivata (dovuti alla necessità di un allacciamento diretto con Milano e alla soppressione assoluta di tutti i passaggi a livello).

I biglietti, sul percorso intero, variavano da 10 lire (motocarrozze) a 20 lire (vetture leggere), 25 lire (vetture), 50 lire (autobus), 75 lire (autobus oltre 20 posti).

Donatella Biffignandi
Museo dell'Automobile
2003