

Con l'inizio delle nebbie novembrine del 1924 gli automobilisti del Nord Italia cominciarono a fruire, con parecchia soddisfazione, di una novità assoluta: una via asfaltata che univa direttamente Milano a Varese ed era riservata esclusivamente ai veicoli a motore. Quella che passerà alla storia come la prima autostrada non solo italiana ma anche europea (e secondo alcuni mondiale) era nata per dare sfogo a un traffico molto intenso che si era sviluppato tra le industrie del capoluogo lombardo e quelle dell'area nord della regione, a contatto con la Svizzera e

A destra, il casello per il pagamento del pedaggio dell'Autolaghi. Sotto, la solenne inaugurazione nel 1924



il centro Europa. L'arteria era stata ufficialmente inaugurata il 21 settembre del 1924 alla presenza del re, Vittorio Emanuele III, e delle massime autorità dello Stato, per le quali la nuova realizzazione rappresentava indubbiamente un fiore all'occhiello. Non esisteva, infatti, ancora niente di simile in tutto il vecchio continente e pochi erano disposti a scommettere sul progresso dell'automobile.

Anche dal punto di vista tecnico si dovettero risolvere problemi del tutto inediti e fu merito dell'ingegner Piero Puricelli aver dato vita a un progetto mol-

to valido che consentì di realizzare una strada riservata esclusivamente al traffico veloce delle auto, le cui spese di costruzione e manutenzione venivano ammortizzate dalla raccolta di un pedaggio.

Se si considera che allora in Italia circolavano complessivamente circa 85 mila autoveicoli, di cui 57 mila erano automobili, 25

Novembre 1924: è record

L'AUTOLAGHI PRIMA AUTOSTRADA EUROPEA

Fu inaugurata quando in Italia circolavano solo 57 mila automobili



mila autocarri e 2.685 autobus, si capisce come l'idea di realizzare un'autostrada che unisse Milano a Varese fosse un gesto davvero avveniristico. Come del resto avviene anche oggi, una volta concepita l'idea (era appena finita la Grande Guerra) ci si trovò di fronte a grandi difficoltà nel tradurla in pratica, e probabilmente quelle ingegneristiche non furono le sole. Infatti si dovettero combattere parecchie resistenze da parte dei proprietari dei terreni su cui avrebbe dovuto transitare l'autostrada. Ma il Puricelli, che aveva ottenuto molti consensi per la sua attività di imprenditore specializzato nella realizzazione di strade e industrie, riuscì a ottenere per questo progetto il riconoscimento di opera di pubblica utilità. Era il 1921 e fu quindi possibile procedere con rapidità all'esproprio dei terreni necessari alla nuova costruzione.

La storia ci ricorda che i lavori costarono la ragguardevole cifra di 90 milioni di lire, qualificando l'autostrada come una delle maggiori opere del dopoguerra. La strada era a una sola corsia per senso di marcia, rendendo sicuramente complessi i sorpassi. Va comunque ricordato che il traffico era costituito da poche decine di auto al giorno, per le quali lo spazio disponibile era più che sufficiente. Mancavano i caselli come li conosciamo oggi e il pagamento del pedaggio avveniva in un'area di servizio nella quale la sosta per gli utenti era obbligatoria.

A rendere ancora più ampia la risonanza che seguì all'inaugurazione vi furono anche le numerose visite che tecnici provenienti da tutta Europa vollero fare all'autostrada, per carpirne le innovazioni e le caratteristiche salienti. Fatto ancor più straordinario che visite furono compiute anche da ingegneri americani, considerati autentici maestri in fatto di grandi opere pubbliche.

Ma la fatica dei nostri progettisti non era ancora finita: infatti nel giugno del 1925 venne inaugurato il tratto che da Lainate conduceva a Como, lungo 24 chilometri e costato 57 milioni. Nello stesso anno venne aperto anche il percorso di 11 chilometri che univa Gallarate a Sesto Calende, schiudendo al traffico automobilistico veloce il collegamento con il Lago Maggiore, il Piemonte e l'Alta Valle del Ticino, zone di grande rilievo paesaggistico ma anche preziose per le attività industriali ■