

SaronnoNews

Il 22 settembre un lungo corteo di auto e moto storiche celebrerà i cent'anni dell'Autolaghi Milano-Varese

Roberto Morandi · Tuesday, September 3rd, 2024

L'ASI – l'Automotoclub Storico italiano – con il supporto dei Club Federati lombardi, il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), della Camera dei Deputati e di Autostrade per l'Italia, in collaborazione con Regione Lombardia **celebra il centenario dell'Autolaghi Milano-Varese, la prima autostrada al mondo.**

L'inviato de "La Tribuna di Roma" nel suo articolo scrive: "Viaggio attraentissimo su un cemento liscio come un parquet, senza callaie insidiose o ciclisti o simili da mandare all'altro mondo...".

È il 21 settembre 1924 e, sulla sua Lancia Trikappa, il Re d'Italia Vittorio Emanuele III inaugura il primo tronco della Milano-Laghi, la prima autostrada del mondo "certificata" come tale.

Il centenario

Domenica 22 settembre 2024 saranno trascorsi 100 anni da quel giorno e, per celebrare questo importante evento, l'ASI – Automotoclub Storico Italiano e i suoi Club Federati lombardi uniranno in corteo Milano e Varese con oltre 150 tra auto e moto d'epoca costruite fino al 1945 percorrendo proprio la A8 Milano-Laghi. La manifestazione, organizzata da ASI in collaborazione con Regione Lombardia, è patrocinata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla Camera dei Deputati e da Autostrade per l'Italia, ed è supportata da Merbag, Fineco Varese, Carioni e Mafra.

La partenza sarà dal Palazzo della Regione Lombardia, mentre l'arrivo prevede il riordino in Piazza della Repubblica a Varese e una sfilata nella centralissima Via Alessandro Volta.

Il sito web di riferimento per l'evento è www.100a8.it.

La visione di Puricelli

In realtà già esistevano la Long Island Motor Parkway a New York e la Automobil Verkehrs und Übungs-Straße (AVUS) di Berlino, pensate e costruite per le sole automobili, ma utilizzate esclusivamente per gare automobilistiche e traffico privato. Un concetto differente da quello delle moderne autostrade ideate, come la Milano-Laghi, per unire due o più destinazioni in maniera veloce e fruibile da tutti. Una distinzione nelle finalità che vale alla nuova arteria italiana la certificazione di prima autostrada a pedaggio al mondo, durante il "V Congresso Mondiale della Strada" tenutosi a Milano nel 1926. Definizione normativa poi perfezionata col Regio Decreto n. 1740 del 1933, che identifica le autostrade come riservate ai soli autoveicoli.

L'idea di una via riservata al traffico veloce e alle autovetture, senza carri, biciclette o pedoni, è un

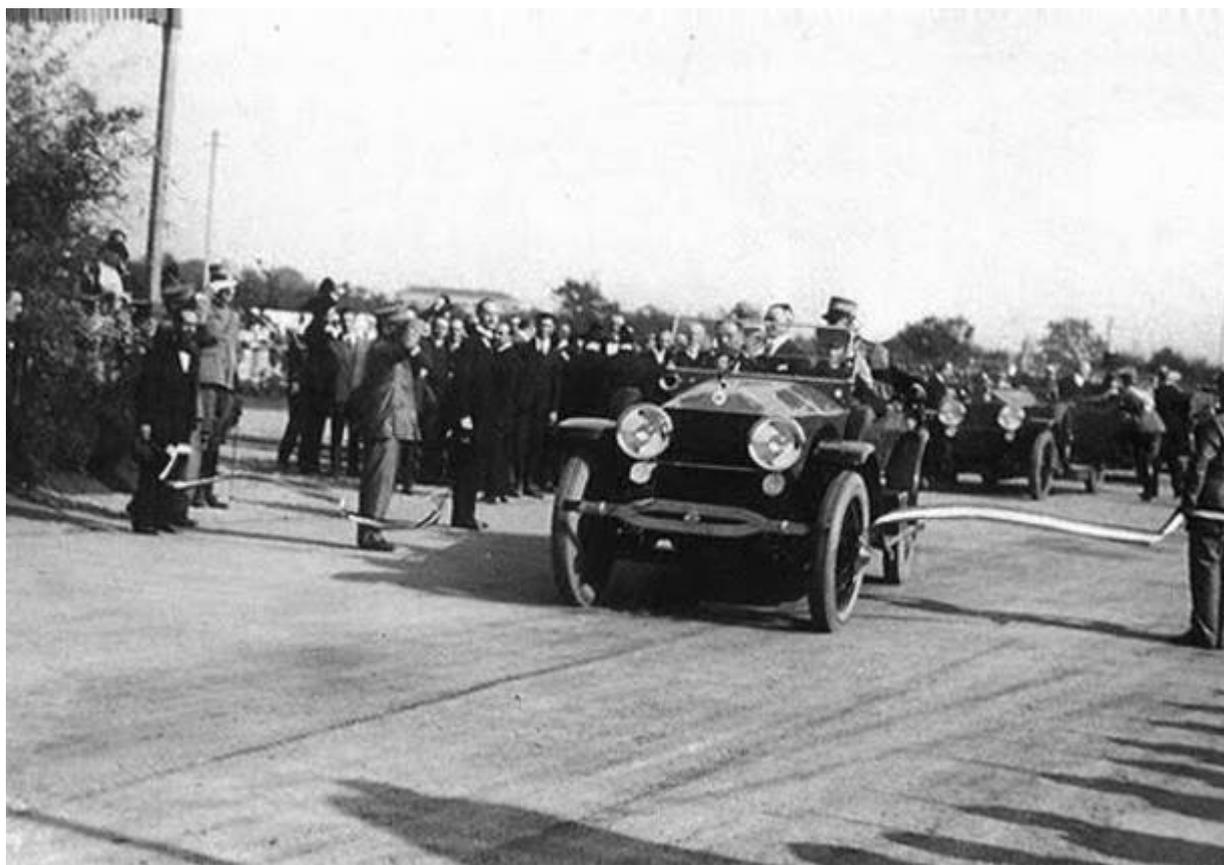
progetto avveniristico e coraggioso in un'epoca in cui la maggioranza della popolazione circola su carri trainati da animali, biciclette o treni. Il merito è dell'ingegnere Piero Puricelli, già autore nel 1922 del progetto a sei mani, con Arturo Mercanti e l'ingegnere Alfredo Rosselli, dell'Autodromo di Monza.

Dopo appena 15 mesi di progettazione e costruzione, che rendono necessari più di tremila espropri, Puricelli riesce a far inaugurare il primo tratto di autostrada pubblica, da Milano a Varese, l'odierna A8. **La seconda tratta arriva nel 1925, e collega Lainate a Como; nello stesso anno si realizza pure il prolungamento da Gallarate a Sesto Calende.**

Sulla Milano-Laghi viene **stimato allora un transito giornaliero di mille veicoli a quattro o più ruote**, una cifra che raddoppia già nel 1938, a dimostrazione di quanto la visione di Puricelli fosse rivoluzionaria.

I numeri dell'Autolaghi

La prima autostrada al mondo nasce con **una sola corsia per senso di marcia, una larghezza variabile da 11 a 14 metri e una pavimentazione in lastre di calcestruzzo spesse da 18 a 20 cm**. Il percorso è quasi completamente rettilineo, con poche curve dal raggio non inferiore ai 400 metri e con pendenze contenute entro il 3%: dati e dimensioni più che sufficienti a ospitare un traffico giornaliero di poche decine di veicoli al giorno. Nel 1924 i mezzi circolanti in Italia sono infatti poco meno di 85mila: circa 57mila automobili, 25mila autocarri e circa 2.500 autobus. Oggi, per avere un termine di paragone, sono oltre 50 milioni.



Il costo totale dell'opera tocca i 90 milioni di lire dell'epoca (corrispondenti alla stessa cifra di oggi in euro), importo necessario a impegnare giorno e notte oltre 4.000 operai nel muovere 2 milioni di metri cubi di terra e produrre e posare 219 grandi manufatti in cemento. Per confezionare e stendere il calcestruzzo vengono addirittura fatte arrivare dagli Stati Uniti cinque betoniere

Koehring-Paving.

La nuova autostrada prevede da subito caselli e pedaggi; la barriera di Milano non nasce dove si trova oggi ma più indietro, alla fine di Viale Certosa. Il pedaggio non si paga ai caselli ma nelle aree di servizio e sosta, obbligatoria; le tariffe variano in base alla tipologia dei mezzi e alla loro potenza: 9 lire per le moto; 12 lire per veicoli fino a 17 cavalli, 17 lire per i veicoli tra 17 e 26 cavalli, di 20 lire per veicoli oltre 26 cavalli e da 40 a 60 lire per gli autobus a seconda della lunghezza. Uno sconto del 20% viene praticato per il biglietto di andata e ritorno, da tenersi esclusivamente tra le 6 del mattino e l'una di notte, orario di apertura e servizio dell'arteria. Fino al 1946, inoltre, i casellanti hanno l'obbligo di indossare la divisa aziendale e di salutare militarmente il passaggio di ogni veicolo, in entrata e in uscita. Altri tempi!

This entry was posted on Tuesday, September 3rd, 2024 at 2:46 pm and is filed under [Milanese](#), [Varesotto](#)

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