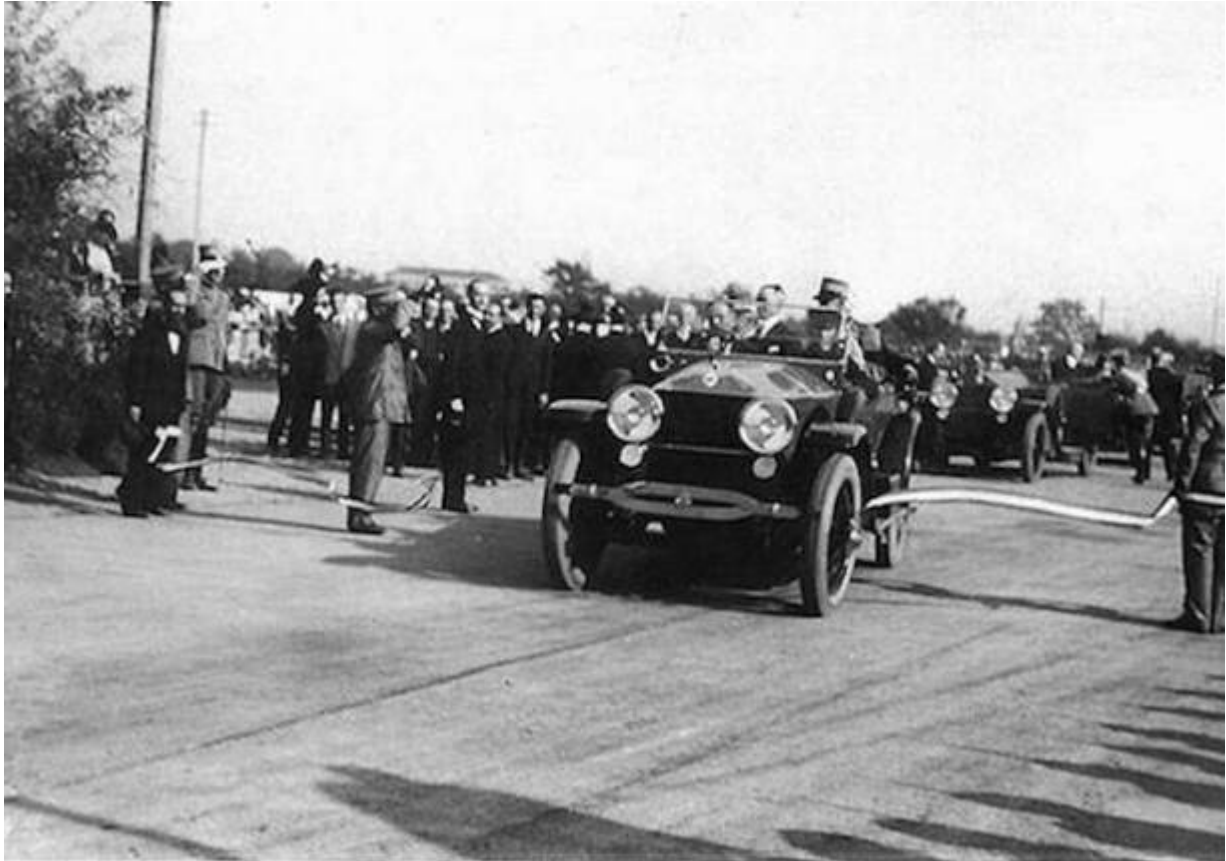


VareseNews

Il giorno in cui è nata la “Autolaghi” Milano-Varese, la prima (vera) autostrada del mondo

Pubblicato: Venerdì 20 Settembre 2024



La data è certa: il 21 settembre 1924 un corteo di auto – tra cui la Lancia Tripla otto cilindri del re Vittorio Emanuele III – **percorreva per la prima volta l’Autostrada Milano-Varese**, inaugurando **la prima autostrada del mondo**. Una infrastruttura nata per il turismo, ma che avrebbe dato slancio anche allo sviluppo di un territorio tra i più industrializzati d’Italia, che già a inizio secolo **aveva introdotto importanti novità come i treni elettrici**.

Il primato italiano è rivendicato con orgoglio, anche se serve sempre fare qualche precisazione.

In Germania erano già state realizzate strade riservate solo ai veicoli a motore – il cui traffico era in forte crescita dopo la Prima Guerra Mondiale – ma il primato italiano sta nel fatto che **l’Autolaghi era una strada a pedaggio per uso generale**, concetto poi sviluppato soprattutto negli Stati Uniti (in precedenza infatti strade a pedaggio erano state aperte in Usa e Germania, ma erano usate anche come circuiti per gare automobilistiche e quindi non sempre accessibili).

La “Autolaghi” nacque **da un’idea dell’ingegnere Piero Puricelli**, milanese di nascita e varesino d’adozione, che già nel 1921, quando in tutta Italia c’erano appena 80mila auto e camion, ebbe l’idea di una strada veloce che dalla città di Milano portasse alle zone di **Varese, Como e del Lago Maggiore**, già allora frequentate per il turismo sui laghi. Autolaghi, appunto.

Puricelli **aveva acquistato una prestigiosa villa in un paese agricolo** dalla splendida vista sulle

Prealpi e le Alpi – Lomnago, oggi parte di Bodio-Lomnago – ma piuttosto difficile da raggiungere. Per questo nel 1921 realizzò a sue spese un tratto stradale tutto nuovo, la **Azzate-Bodio**, che fu la prima strada italiana asfaltata fin dalle origini. Un “precedente” che spinse poi Puricelli a ideare un’opera ancora più grandiosa.

La prima autostrada del mondo? È nata a Lomnago

Il quarantenne ingegner Piero Puricelli il 21 settembre 1924 **prese posto a fianco del re Vittorio Emanuele III**, che – agli albori del fascismo – ancora non aveva ceduto a Mussolini il ruolo di personalità centrale dello Stato in occasione delle inaugurazioni.



Nel corso del viaggio Vittorio Emanuele III fece sosta a **Gallarate** per salutare le autorità locali e **inaugurare il Monumento ai Caduti** (Gallarate e Busto Arsizio erano allora in provincia di Milano, mentre Varese era in provincia di Como: la provincia di Varese nacque nel 1927).

Gallarate celebra i cento anni del monumento ai Caduti

I lavori furono molto veloci, agevolati dal fatto che il nuovo asse stradale – che fino a Gallarate correva perfettamente rettilineo – attraversava un territorio fatto quasi interamente di campagne, poco discosto dalla zona, già molto urbanizzata, dell’asse del Sempione. La **costruzione dell’autostrada fino a Varese richiese solo quindici mesi di lavoro**.

Non mancarono comunque interventi importanti, come il “**trincerone**” per evitare il dosso di **Olgiate Olona** (a ridosso dell’attuale uscita di Castellanza) e l’ingresso in Milano, che **sacrificò al progresso**

uno dei due chiostri della Certosa di Garegnano, importante insediamento religioso, poi assorbito dalla informe periferia Nord milanese.



Il casello di Milano a ridosso della Certosa

La tratta da Lainate a Como, che transitava anche dal [centro industriale di Saronno](#), venne inaugurata nel giugno del 1925. A completare il sistema della “Autolaghi” arrivò sempre nel 1925 la diramazione da Gallarate a **Vergiate–Sesto Calende**, per lunghi anni poi “capolinea” dell’autostrada, ampliata solo a fine anni Ottanta con l’inaugurazione della A26 Genova Voltri-Gravellona Toce: questa diramazione serviva a raggiungere la sponda piemontese del Lago Maggiore, quella più prestigiosa, e le montagne dell’Ossola.



Il bivio di Lainate nella carta degli anni Quaranta (carta italiana aggiornata dall'esercito americano in vista dell'invasione)

Com'era fatta l'Autolaghi nel 1924

A Lainate e a Gallarate in origine il **bivio autostradale era "a raso": un normale incrocio**, dove le auto dovevano dare la precedenza. Una situazione che si protrasse fino al boom economico, quando man mano svincoli e bivi furono trasformati nella configurazione moderna, senza incroci a raso.



Il bivio di Lainate nel Dopoguerra

Per sostenere gli ingenti costi Puricelli propose il sistema della **strada a pedaggio: si pagava all'ingresso, in corrispondenza dei "caselli"**. Se oggi il termine evoca le tettoie con le sbarre e le colonnine di parcheggio, nel 1924 facevano venire in mente le case di servizio che si trovavano (e si trovano ancora) lungo le ferrovie o le cantoniere delle strade Statali. E in effetti proprio quello era l'aspetto dei caselli, alcuni dei quali (come a Vergiate o Busto) sono ancora visibili, accanto alla carreggiata direzione Milano.



I caselli erano gestiti dai **casellanti-cantonieri**: ognuno prevedeva in origine un cantoniere titolare, un cantoniere aggiunto e un cantoniere ciclista, incaricati anche della manutenzione minima e dotati di divisa. Erano persone di riferimento fisse, così che fino al Dopoguerra “il casellante di Busto” o quello di Gallarate avevano ancora un cognome preciso.

Quanto si pagava l'Autolaghi nel 1924?

Un'automobile alle origini pagava 10 lire di pedaggio, “cyclecars, vetturette e camioncini con motore sino a 17 Hp e rimorchi” pagavano 15 lire, mentre le auto più potenti (motore da 26 cavalli o più) e i “camions” 25 lire, 75 lire i veicoli con più di venti posti, di fatti gli autobus (il termine pullman, tutto italiano, sarebbe arrivato molto dopo).

?

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it