



90° DELL'AUTOSTRADA MILANO - VARESE INAUGURATA IL 21 SETTEMBRE 1924

MOSTRA STORICO-DOCUMENTALE

31 AGOSTO - 20 SETTEMBRE 2014

EX SCUDERIE CONTE PURICELLI

21 SETTEMBRE 2014

CORTEO RIEVOCATIVO DI AUTO D'EPOCA DA MILANO A VARESE

LA MOSTRA SI SPOSTA A MUSTONATE

23 SETTEMBRE - 12 OTTOBRE 2014

dalla LANCIA TRIKAPPA alla FERRARI

LA MOSTRA PROSEGUE A VILLA PURICELLI



21 Settembre 1924

Il Re Vittorio Emanuele III e l'ingegner Piero Puricelli, conte di Lomnago, inaugurano la Milano-Varese, prima AUTOSTRADA del mondo.

In occasione del 90esimo anniversario Appenzellermuseum ha allestito presso la propria sede una mostra rievocativa con fotografie, giornali, oggetti e molto altro.

Inaugurazione domenica 31 Agosto alle ore 17.00



Appenzeller Museum - Bodio Lomnago



Club Auto Moto Storiche Varese - federato ASI

INVITO

In occasione della celebrazione dei 90 anni dell'inaugurazione dell'autostrada A8 Milano - Varese, l'Appenzeller Museum di Bodio Lomnago e il Club Auto Moto Storiche Varese invitano stampa, soci, appassionati di motorismo storico e di storia locale all'apertura della MOSTRA dedicata all'ing. PIERO PURICELLI, Conte di Lomnago, progettista della più antica autostrada del mondo!

L'apertura della mostra si terrà **Domenica 31 agosto 2014, alle ore 17**, presso le ex scuderie di **Villa Puricelli a Bodio Lomnago (Va)**.

L'interessante esposizione curata da **Appenzeller Museum** si trasferirà a Varese nella giornata di domenica 21 settembre in occasione delle celebrazioni ufficiali dei 90 anni dell'Autostrada, organizzate dal **Club Auto Moto Storiche Varese**, dal **Club Milanese Autoveicoli d'Epoca** e da altre associazioni e club.

INFO MUSEO APPENZELLER BODIO - Liborio Rinaldi - tel. 3357578179

INFO CLUB AUTO MOTOSTORICHE VARESE - Angelo De Giorgi - tel. 335-6511.000



Piero Puricelli, conte di Lomnago, nacque a Milano il 4 Aprile 1883 da Angelo e da Carlotta Combi. Si laureò in ingegneria nel 1905 presso lo ETH di Zurigo.

Sposò Antonietta Tosi dalla quale ebbe il figlio Franco. Morì l'8 Maggio 1951.

Fu nominato senatore del regno nel 1929, carica che mantenne fino al 1945, quando fu dichiarato decaduto dalla Alta Corte di Giustizia per le sanzioni contro il Fascismo.

In realtà l'ingegnere non ebbe parte attiva nella vita politica, in quanto si occupò sempre, anche attraverso le sue numerose società, della realizzazione delle rete autostradale italiana (fu lui ad inventare il termine) e soprattutto della sua organizzazione, essendo membro del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

La villa "Puricelli"



La grande villa fu dimora dell'ingegnere fin dal 1911.

Realizzata su un preesistente edificio dei primi anni del 1700 di proprietà del reverendo sacerdote Sebastiano Ranzani, fu poi dal 1843 della famiglia Fè e dal 1893 della famiglia Manzi.

Il nucleo originario della villa abbracciava tre corpi di fabbrica disposti ad U. Le modifiche più importanti furono realizzate tra la fine del '700 e la prima metà dell'800 e poi all'inizio del 1900 quando la villa raggiunse il numero di 40 vani.

La chiesa di San Giorgio



Fu fatta erigere dal Senatore Piero Puricelli nel 1919/1921 con la canonica.

Si presenta armoniosa, con elementi di più stili: romanico, gotico, neoclassico.

L'altare in marmo, dono dei Marchesi Florio di Marsala, è opera dello scultore Corrado Vigni, autore fra l'altro delle fontane del Duomo di Terni.

La chiesa sostituì la vecchia, già esistente nel 1595, pure dedicata a San Giorgio, abbattuta per far posto alla nuova strada.

La via Bartolomeo Bai



La via Bai di Bodio Lomnago era in origine un grande viale fiancheggiato da un doppio filare di tipici pioppi lombardi.

Fu realizzata dall'ingegnere per avere una diritta e scenografica via d'accesso alla sua villa provenendo da Galliate Lombardo.

L'ingegnere aveva anche predisposto un progetto per proseguire poi fino a Gazzada, raccordandosi con l'autostrada.

La via vanta il primato d'essere stata la prima strada bitumata d'Italia.

L'Appenzeller Museum



La villa comunica con una grande corte delimitata da edifici (il più antico già presente nel catasto teresiano) adibiti a stalle, scuderie e granai.

Il complesso fu terminato attorno agli anni 1920.

Nel 2001 il complesso è stato interamente ristrutturato: le ex stalle sono adibite ad uffici, le ex scuderie sono sede del Museo.



Una Villa
attraverso le cartoline
di
VINCENZO CUOCO
(collezionista e ricercatore)

LOMNAGO: UNA VILLA E UN PERSONAGGIO -
VILLA PURICELLI E L'ING. PIERO PURICELLI

DURANTE IL 1800 LE AMMINISTRAZIONI COMUNALI DI LOMNAGO E DI BODIO ERANO CIASCUNA PER PROPRIO CONTO, VENNERO UNIFICATE CON LA DENOMINAZIONE "LOMNAGO" DAL 1927 AL 1946 E QUINDI CON LA DENOMINAZIONE "BODIO-LOMNAGO" DAL 1946 AD OGGI..

A DIMOSTRAZIONE SI HA:



LOMNAGO: 1858 • DOCUMENTO DI ESATTORIA DOVE COMPARE TIMBRO DEL COMUNE DI LOMNAGO, CON LA DICITURA SULLA CIRCONFERENZA: "PROVINCIA DI COMO - DISTRETTO DI VARESE".
PROVENIENZA: IL PRESENTE DOCUMENTO VENNE ACQUISTATO CON ALTRI AL MERCATINO CARTOFILO DI PORTA PORTESE (STAZ. FERROVIARIA DI TRASTEVERE A ROMA) OTTOBRE 1992.



1863 - INVOLUCRO DI MISSIVA CON TIMBRO DI COLORE VERDE "GIUNTA MUNICIPALE DI LOMNAGO" INDIRIZZATA A VARESE IL 30.3.1863. NEL PRIMO ANNI DEL REGNO D'ITALIA IL COMUNE DI LOMNAGO E DI BODIO AVEVANO MUNICIPALITÀ DISTINTE.



1865 - INVOLUCRO DI MISSIVA CON TIMBRO DI COLORE VERDE "GIUNTA MUNICIPALE DI BODIO" INDIRIZZATA AL SINDACO DI LOMNAGO AL 31.3.1865. QUESTA MISSIVA, DIRETTA ALL'ALTRO MUNICIPIO, DIMOSTRA ANCORA MEGLIO LA DISTINZIONE DELLE DUE AMMINISTRAZIONI.

PROVENIENZA DEI PEZZI SOVRAESPosti:
DA MERCATINO CARTOFILO DI PORTA PORTESE (STAZIONE FERROVIARIA DI TRASTEVERE - ROMA) OTTOBRE 1992

PER TORNARE ALLA STORIA DELLA VILLA PURICELLI È NECESSARIO RACCONTARE CHE ... NELLA MAPPA DEL CATASTO DI CARLO VI* (CATASTO TERESIANO) DEI PRIMI DEL SETTECENTO, L'EDIFICIO DELLA VILLA FRONTEGGIAVA, COME OGGI, LA PIAZZA PRINCIPALE DI LOMNAGO. - INIZIEREMO A RACCONTARE DELLA VILLA E I SUOI OCCUPANTI DAL 25 APRILE 1893, DALLA MORTE CIOÈ DI GIUSEPPE FE', FIGLIO DI CAMILLA BESANA-FE'. PER SUCCESSIONE LA VILLA PASSO' AL PARENTE PIU' PROSSIMO: VITTORIO MANZI.



LOMNAGO - 1902
VILLA MANZI
EDIZIONI: GARZINI
E PEZZINI - MILANO
SCATTO: 5376



LOMNAGO - 1902
VILLA MANZI
EDIZIONI: GARZINI
E PEZZINI - MILANO
SCATTO: 5108



CARTOLINA VIAGGIATA (LOMNAGO - VILLA MANZI) LUGLIO 1902 - SONO DA NOTARE, IN QUESTI INGRESSI DELLA VILLA, I TIMPANI TRIANGOLARI DI ISPIRAZIONE CLASSICA, OGGI NON PIU' ESISTENTI.

- VITTORIO MANZI, NEGLI ANNI CHE INIZIANO IL NUOVO SECOLO OPERO' IMPORTANTI TRASFORMAZIONI E MODIFICHE ALLA VILLA STESSA.



CARTOLINA VIAGGIATA - LOMNAGO - VILLA MANZI - FE' PER LA SVIZZERA LUGLIO 1907 - LA CARTOLINA RIPRESA DALLA STRADA CHE CONDUCE A CASALE LITTA RIPRODUCE IL PARCO DELLA VILLA, E' DA NOTARE SULLA SINISTRA IL CAMPANILE DELLA CHIESA CHE NEL 1921 VERRA' RIFATTA DALLA FAMIGLIA PURICELLI.

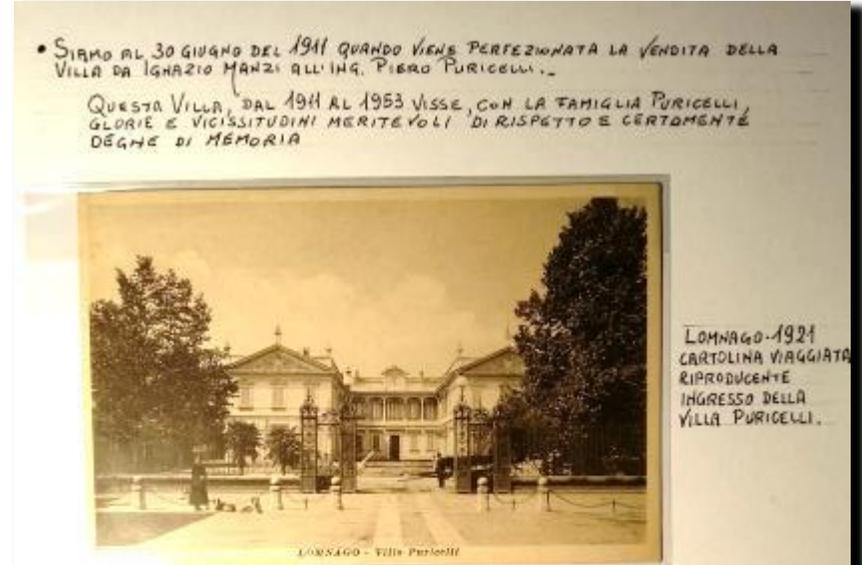


LOMNAGO - 1915
VILLA MANZI - FE
CARTOLINA VIAGGIATA
EDIZIONE: G.P.M.

TRA GLI ANNI 1904 E IL 1909 LE PROPRIETÀ DI VITTORIO MANZI PASSARONO ALLA MOGLIE ANNA REICHMANN E QUINDI AI FIGLI, MA SOPRATTUTTO AL PRIMOGENITO IGNAZIO (GIORGIO) MANZI.

LOMNAGO - 1904 FOTOCARTOLINA CHE RIPRODUCE LA FAMIGLIA MANZI ACCANTO AD UNA CARROZZA. LA CARTOLINA È VIAGGIATA DA LOMNAGO (ANNULLO DI AZZATE 1904) A BELLAGIO. LA STESSA RECA LA FIRMA DELLA CONTESSA MANZI-FE SIGNORA ANNA REICHMANN ED È DIRETTA ALLA CONTESSA OTTOLENGHI DI VALLEPIANA. SI RAMMENTA CHE LA FAMIGLIA MANZI-FE È TRA I FONDATORI DEL "CREDITO ITALIANO".

EDIZ.: POSTKARTE - CARTOLINA DI ESTREMA RARITÀ.



• SIAMO AL 30 GIUGNO DEL 1941 QUANDO VIENE PERFEZIONATA LA VENDITA DELLA VILLA DA IGNAZIO MANZI ALL'ING. PIERO PURICELLI.
QUESTA VILLA, DAL 1941 AL 1953 VISSE, CON LA FAMIGLIA PURICELLI, GLORIE E VICISSITUDINI MERITEVOLI DI RISPETTO E CERTAMENTE DEGNE DI MEMORIA

LOMNAGO - 1921
CARTOLINA VIAGGIATA
RIPRODUCENTE
INGRESSO DELLA
VILLA PURICELLI.



LOMNAGO - 21.12.1922 PORTICI INTERNI DI VILLA PURICELLI (OGGI CHIUSI PER ESSERE UTILIZZATI COME SALE DA DIPORTO E SVAGO DEL RICOVERO PER ANZIANI "CARDINALE LERCARO"). LA CARTOLINA È VIAGGIATA E FIRMATA DAL PARRCO DON GIUSEPPE BOFFI.



Lomnago (Varese)

1920 - LOMNAGO
 CARTOLINA NUOVA
 DI VILLA PURICELLI -
 EDIZ. RIFORMATA
 A. FUSETTI - MILANO



LOMNAGO

LOMNAGO - 23 LUGLIO 1921 - CHIESA DI S. GIORGIO, CARTOLINA VIAGGIATA, SCRITTA DAL PARROCO DON GIUSEPPE BOFFI CHE DICHIARA CHE LA CHIESA VERAMENTE CONSACRATA, NON IL 30 LUGLIO 1921, BENSÌ IL 6 AGOSTO 1921 DA MONSIGNORE ANTONIO STOPPANI.



*privilegiato, ma la settimana - se non voglia di fatto e per
 e l'occasione speciale della festa - in Roma proprio
 perché lo mette in tanto glielle di fare - Dato ma dato una
 descrizione, ma si dice che è un po' male - oggi bisogna
 1921 Lomnago e per via - chi non aveva - ma non c'è
 Lomnago e per via - chi non aveva - ma non c'è
 posto per l'abbazia per via - chi non aveva - ma non c'è
 ma si dice che è un po' male - oggi bisogna
 1921 Lomnago e per via - chi non aveva - ma non c'è
 Lomnago e per via - chi non aveva - ma non c'è*

1921 - CARTOLINA VIAGGIATA DI LOMNAGO CHE RIPRODUCE
 VILLA PURICELLI RIPRESA DAL PARCO. NELLO SCRITTO,
 DON GIUSEPPE BOFFI, PARROCO DI LOMNAGO, RACCONTA
 DELLA BELLEZZA DELLA NUOVA CHIESA DI LOMNAGO.
 EDIZ.: BESTETTI E TUMMINELLI - MILANO



LOMNAGO

LOMNAGO - CHIESA DI S. GIORGIO VISTA DALLA STRADA
 CHE PORTA ALLA VILLA PURICELLI.
 CARTOLINA NUOVA.

1923-1925 - PROGETTO E COSTRUZIONE DELLA PRIMA AUTOSTRADA
AL MONDO, LA MILANO - VARESE

TRA IL 1923 E IL 1925 L'ING. PIERO PURICELLI, DIVENTATO ALLA MORTE DEL PADRE, PROPRIETARIO E PRESIDENTE DELLA "SOCIETA' PURICELLI CAVE E STRADE", PROGETTO E COSTRUÌ LA PRIMA AUTOSTRADA AL MONDO, LA MILANO - VARESE MEGLIO DENOMINATA: MILANO - LAGHI.



ANNI 20 - MILANO
CARTOLINA NUOVA: SUL
FRONTE: STRADA (FORSE
VIA MONFORTE) CARROZZA,
E PERSONAGGI. AL RETRO:
RECLAME DELLA "SOC.
ANON. PURICELLI - STRADE
CAVE".

**SOC. ANON. PURICELLI STRADE
& CAVE**
[...]
MILANO - VARESE
COSTRUZIONI E SISTEMAZIONI STRADALI
PAVIMENTAZIONI CITTADINE ED EXTRA-
URBANE
MATERIALI PER L'AMPIAMENTO STRADALE
CANTIERI
MACCHINE E ATTREZZI STRADALI
CAVE DI RIESTRICO



18.8.1928 - CARTOLINA VIAGGIATA DA VARESE, A MILANO, LA STESSA
RIPRODUCE UN TRATTO DELL'AUTOSTRADA VA-MI REALIZZATA
NEGLI ANNI 1924-1925 DALL'ING. PIERO PURICELLI



**AZIENDA AUTONOMA STATALE
DELLA STRADA**
(A.A.S.S.)
GESTIONE DELLE AUTOSTRADE
MILANO - LAGHI - BERGAMO

Tessera di libero transito
Prof. Ing. Italo
AZIMONTI
Consigliere d'Amministrazione
dell'A.A.S.S.

AVVERTENZE
Chiudere una dell'autostrada, avvelenare
con il grande felpo, mordero parco
stato, ogni compagna di costruzione
in, manutenzione in A.A.S.S. anche per
casi difficili e di forte viaggio.
La strada non è pedonale, esempio strar-
teggiate, pedonale, e deve essere chiusa
ad ogni richiesta, spaventato se deri-
vato di servizio, di guida e di qualità.
L'utente esposto di tutti i danni che
per tutto giorno possono derivare in,
sola come ed in tutti, non assumendo la
A.A.S.S. alcuna responsabilità.
La tessera potrà, ad sostituzione giu-
diziale della A.A.S.S. essere sospesa,
chiusa e annullata.

Scade il **31 DIC. 1941**
Anno XX

1939 e 1941 due TESSERE DI LIBERO TRANSITO SU AUTOSTRADA MILANO-LAGHI * PER OGNI
OPERA, PICCOLA O GRANDIOSA, CIO' CHE PUO' COSTA E' LA SUA CONSERVAZIONE. VEDIAMO COSI',
DURANTE IL PERIODO FASCISTA, LA CREAZIONE DI ATTIVITA' SPECIFICA PER LA MANUTENZIONE
DELLE AUTOSTRADE, IN MODO SPECIFICO LA "MILANO-LAGHI". * LE TESSERE RIPORTANO IL TIMBRO
A SECCO: "AZIENDA AUTONOMA STATALE DELLA STRADA, - A.A.S.S. - UNA CON DATA 31.12.1939
E' DI UN CONSIG. D'AMMINISTRAZIONE, L'ALTRA CON DATA 31.12.1941 E' DI UN OPERATORE.

LOMNAGO - anni 1920



Vista aerea da Google oggi



La villa
Puricelli

La sede del
Museo
Appenzeller



dalla

AUTOLAGHI

alla

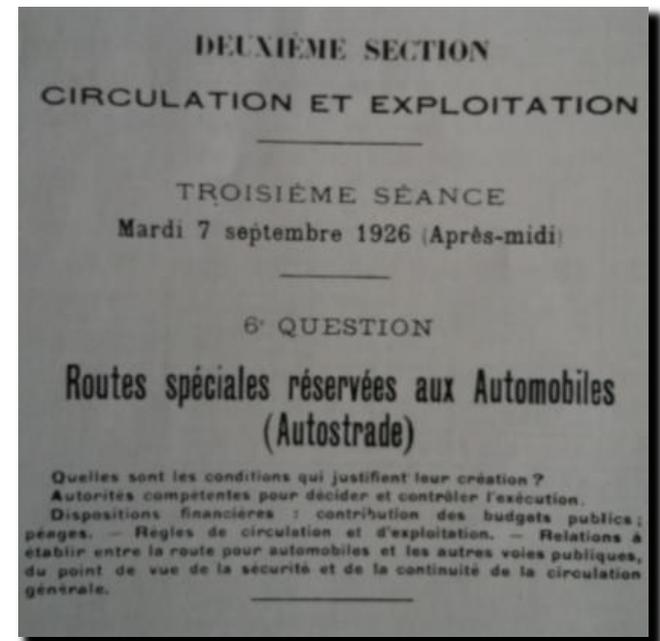
RETE EUROPEA

I NUMERI DELL'AUTOSTRADA MILANO-VARESE

Orario di servizio:	06 - 24
Interscambi con la viabilità ordinaria	ogni 5 chilometri
Caselli	17
Sovrappassi	35
Sottopassi	71
Sezione stradale Milano - Gallarate	14 metri (di cui 10 pavimentati)
Sezione stradale Gallarate - Varese	11 metri (di cui 8 pavimentati)
Costo	90 milioni
Pavimentazione	lastre di calcestruzzo
Giunti	ogni 30 metri
Protezione	spalmatura di bitume

Dopo il congresso mondiale della Strada, tenutosi a Milano nel 1926, i convenuti percorrono a bordo di 96 autobus la Milano - Varese, restandone stupiti ed entusiasti.

Il termine "AUTOSTRADA" sarà usato in italiano a lungo in tutte le lingue.



IL PRIMATO

I precedenti

- Inizio 1900 Alcune riviste tecniche esprimono varie proposte di strade riservate alle automobili.
- 1904 L'Holland Tunnel collega a New York Long Island con il New Jersey sottopassando l'estuario del fiume Hudson.
- 1921 A Berlino si inaugura la "Avus", breve strada urbana destinata allo scorrimento dei soli automezzi.

La Milano-Varese rappresenta certamente il primo esempio realizzato nel mondo di una "autostrada", come la chiamò Piero Puricelli, e cioè di una "via per l'automobile".

CRONOLOGIA DELL'AUTOSTRADA DEI LAGHI

- Anno 1919 Piero Puricelli ha la prima intuizione di una strada per le sole automobili.
- Primavera 1921 Puricelli illustra l'idea di una strada riservata alle automobili al Touring Club Italiano.
- Gennaio 1922 L'ingegnere presenta ufficialmente il progetto esecutivo dell'autostrada dei laghi.
- 18 Novembre 1922 Viene costituita a Milano la "Società anonima autostrade".
- 23 Novembre 1922 Piero Puricelli sottopone a Benito Mussolini il progetto. Il Duce lo approva, ordina al Ministro dei Lavori Pubblici di svolgere gli atti legislativi necessari e fissa l'esecuzione del primo tratto Milano-Varese in 500 giorni.
- 1 Dicembre 1922 Viene stipulata la convenzione per la concessione alla Società Anonima Autostrade di costruire l'opera.
- 27 Febbraio 1923 Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici approva il progetto.
- 26 Marzo 1923 Primo colpo di piccone.
- 21 Settembre 1924 Inaugurazione e messa in esercizio.



Già nel 1919 la società di costruzione strade Puricelli era molto attiva e il Touring Club Italiano gli dedica la copertina della rivista.

Cippo commemorativo

I lavori sono iniziati il 26 Marzo 1923
e sono terminati il 21 Settembre 1924.

500 giorni per poco meno di 40 chilometri
vuol dire 13 giorni/Km!

Mussolini non è più Presidente
del Consiglio dei Ministri,
ma è diventato Duce del Governo.

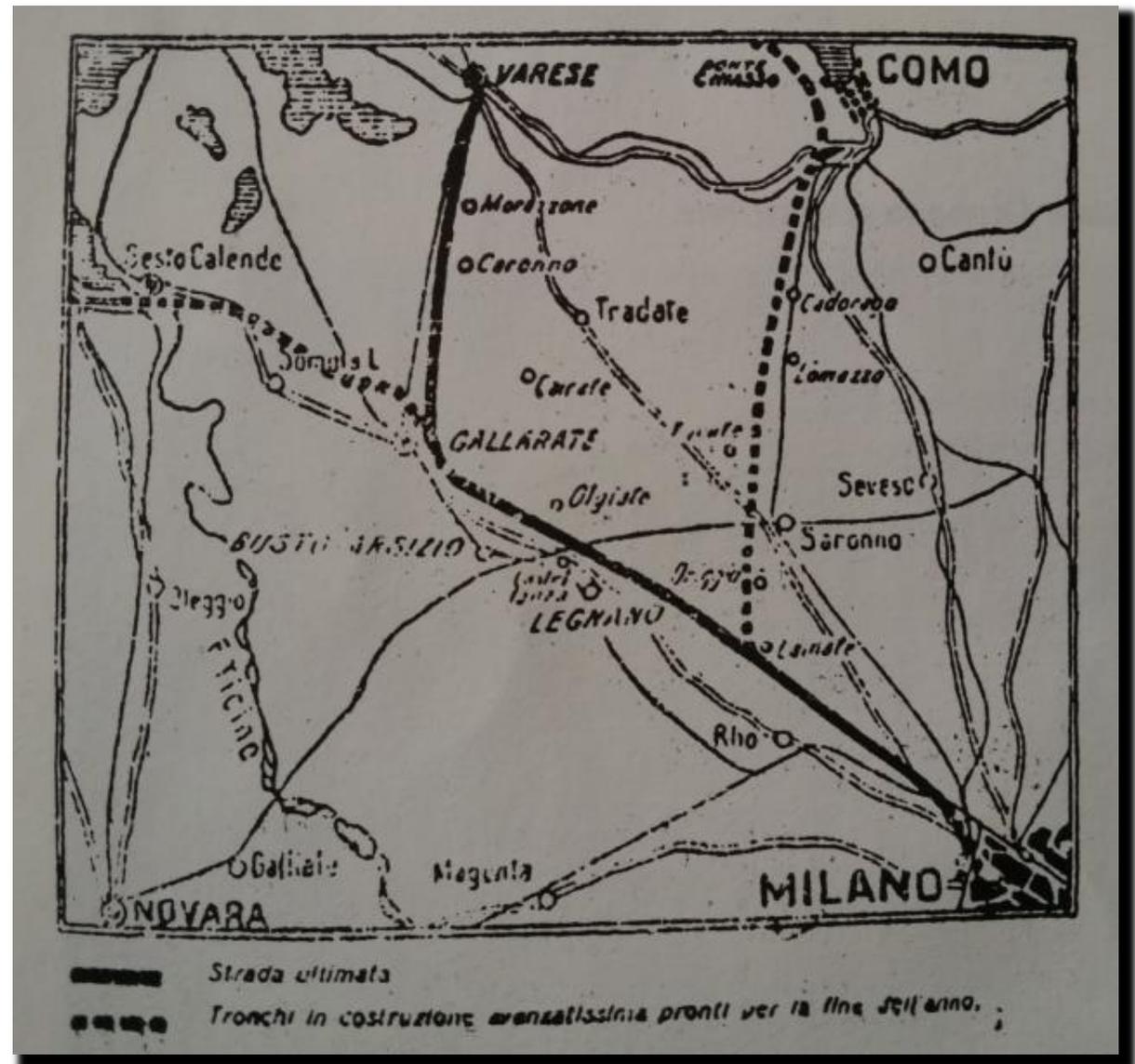
Questo storico cippo oggi non esiste più.



Il progetto dell'auto-laghi

È appena terminata la Milano - Varese e già si pensa ai nuovi collegamenti verso Como e Sesto Calende.

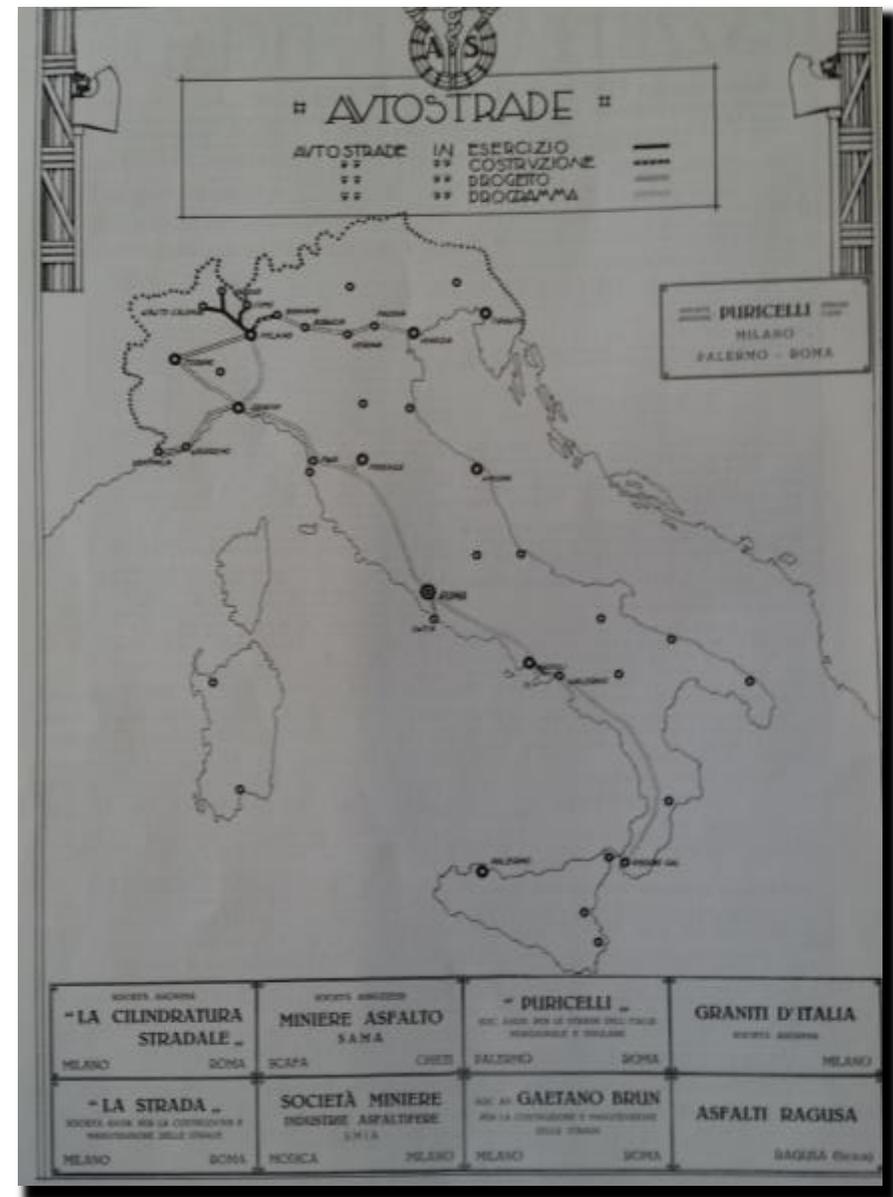
Puricelli aveva previsto anche il prolungamento oltre Sesto Calende verso il Sempione, tratto che verrà realizzato ben 70 anni dopo!



La rete autostradale italiana

Sarebbero dovuti passare molti decenni, prima che si potesse realizzare il progetto autostradale dell'ingegner Puricelli.

In questo progetto della fine degli anni 1920, Firenze veniva raggiunta via Genova. I mezzi non permettevano ancora di superare gli Appennini.



La rete autostradale europea



Fu progettata dal Puricelli nel 1938 per favorire i commerci e la prosperità.

Un anno dopo scoppierà la seconda guerra mondiale e la rete autostradale sarà realizzata solo dopo molti decenni.

Da notare che qui Firenze è raggiunta superando gli Appennini, come farà la Autosole.



EVOLUZIONE DEL PERCORSO STRADALE

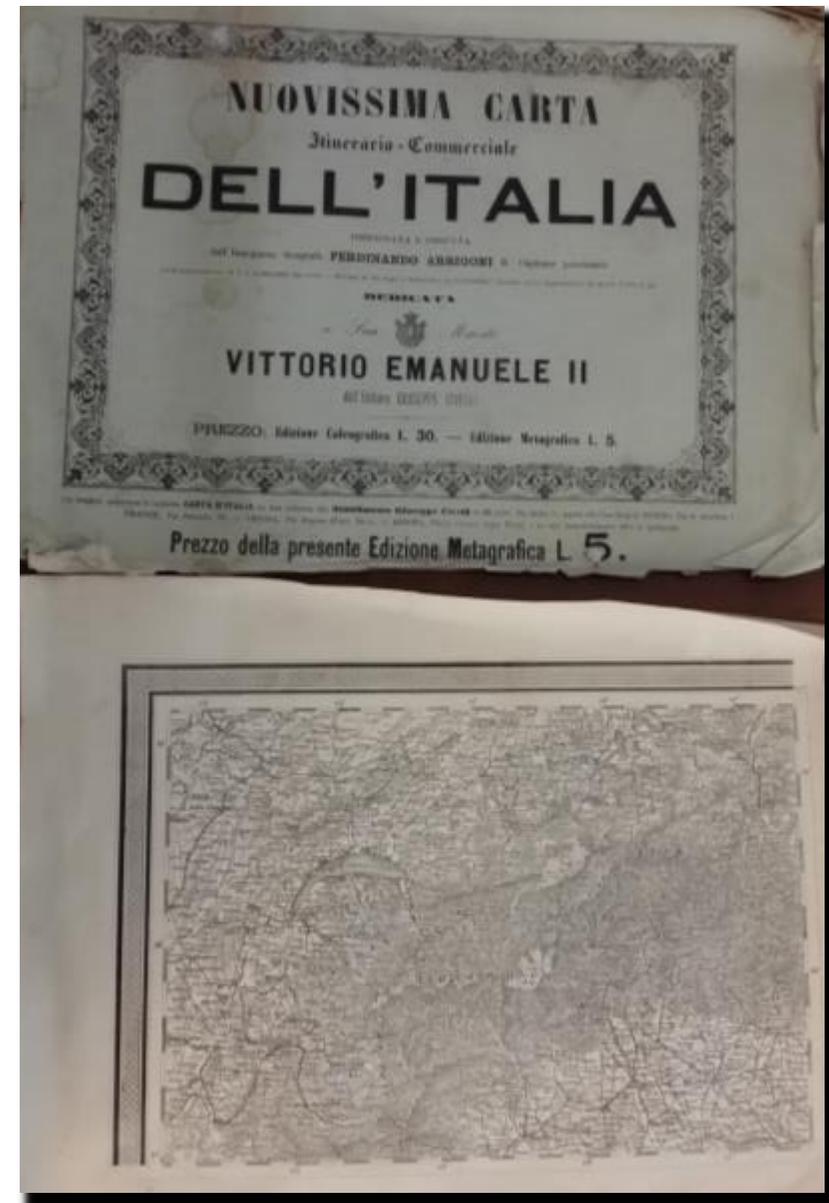
seguendo la cartografia

dell'epoca

1860

**Nuovissima carta dell'Italia
Edizione Metagrafica**

Seguendo il tracciato ferroviario
(linea nera)
si intuisce il futuro percorso dell'autolaghi.





1908
Carta d'Italia
su pergamena
vegetale
impermeabile del
Touring club italiano

Milano collega le città
"periferiche" con
strade di grande
comunicazione.



**1932
Carta d'Italia
del
Touring club
italiano**

Sono presenti
l'autolaghi,
la Milano - Torino
e la
Milano - Brescia,
appena inaugurata.

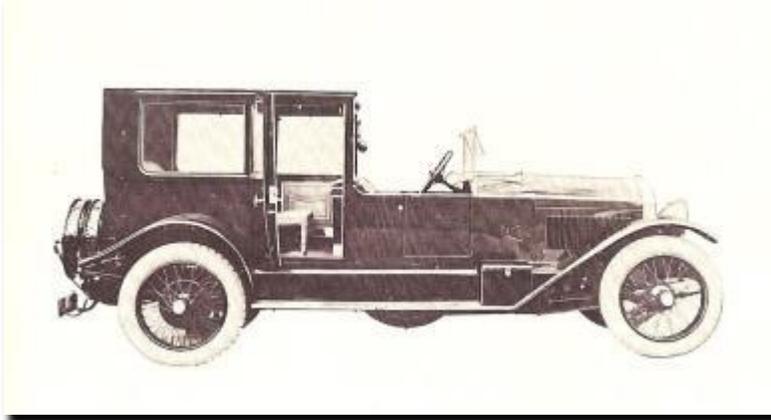


dal primo
COLPO DI PICCONE
alla
INAUGURAZIONE



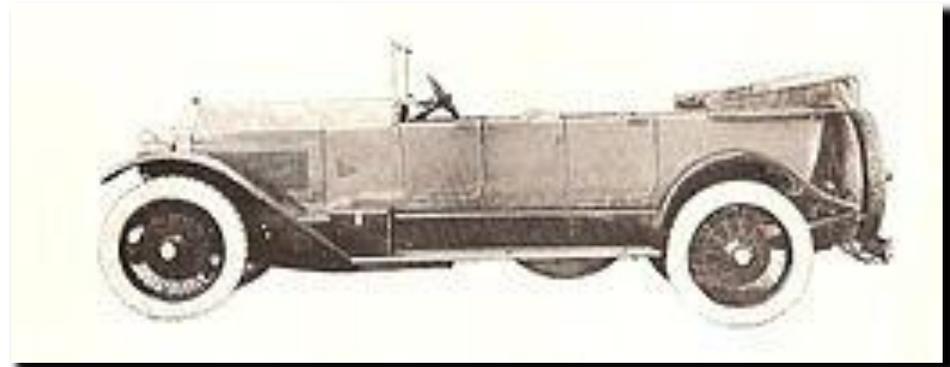
**L'insieme dei pannelli
della mostra.**

La LANCIA TRIKAPPA, l'autovettura con la quale venne inaugurata l'autostrada.

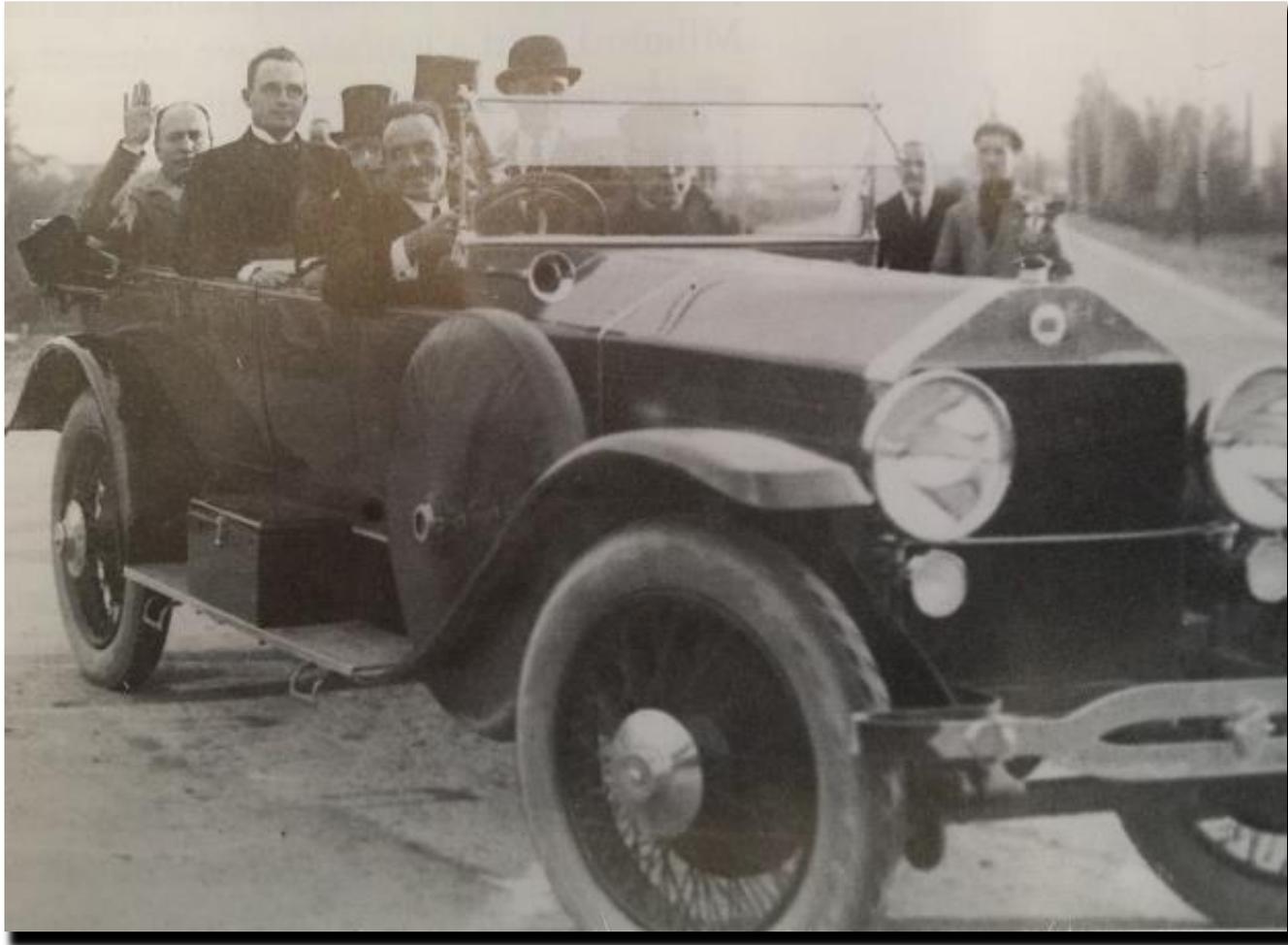


Lancia Trikappa
Coupè de ville

Lancia Trikappa
Torpedo



Nel 1922 Vincenzo Lancia mise sul mercato la sua prima vettura con disposizione dei cilindri a V: era la Trikappa, che disponeva di un 8 cilindri a V stretto a valvole in testa, cilindrata di 4594 cm³, potenza 100 HP e velocità di 130 Km all'ora. La Trikappa verrà prodotta in due serie sino al 1925, per un numero complessivo di 847 unità: inizialmente la vettura denunciava qualche problema di frenatura, ma nel 1923 venne dotata di freni a tamburo anche sulle ruote anteriori. Proprietari celebri furono Gabriele D'Annunzio, che gli dedicò il motto "*Parva igni scintilla meo*" ("Una piccola scintilla sufficiente ad infiammarmi") e Giacomo Puccini che a bordo della propria Lancia Trikappa nel 1922 compì un viaggio di oltre 3.000 km attraverso l'Europa.



Benito Mussolini, non ancora Duce, ma Presidente del Consiglio dei ministri, giunge per l'inaugurazione dei lavori.

Il regime sta muovendo i primi passi e Mussolini ha bisogno di visibilità.

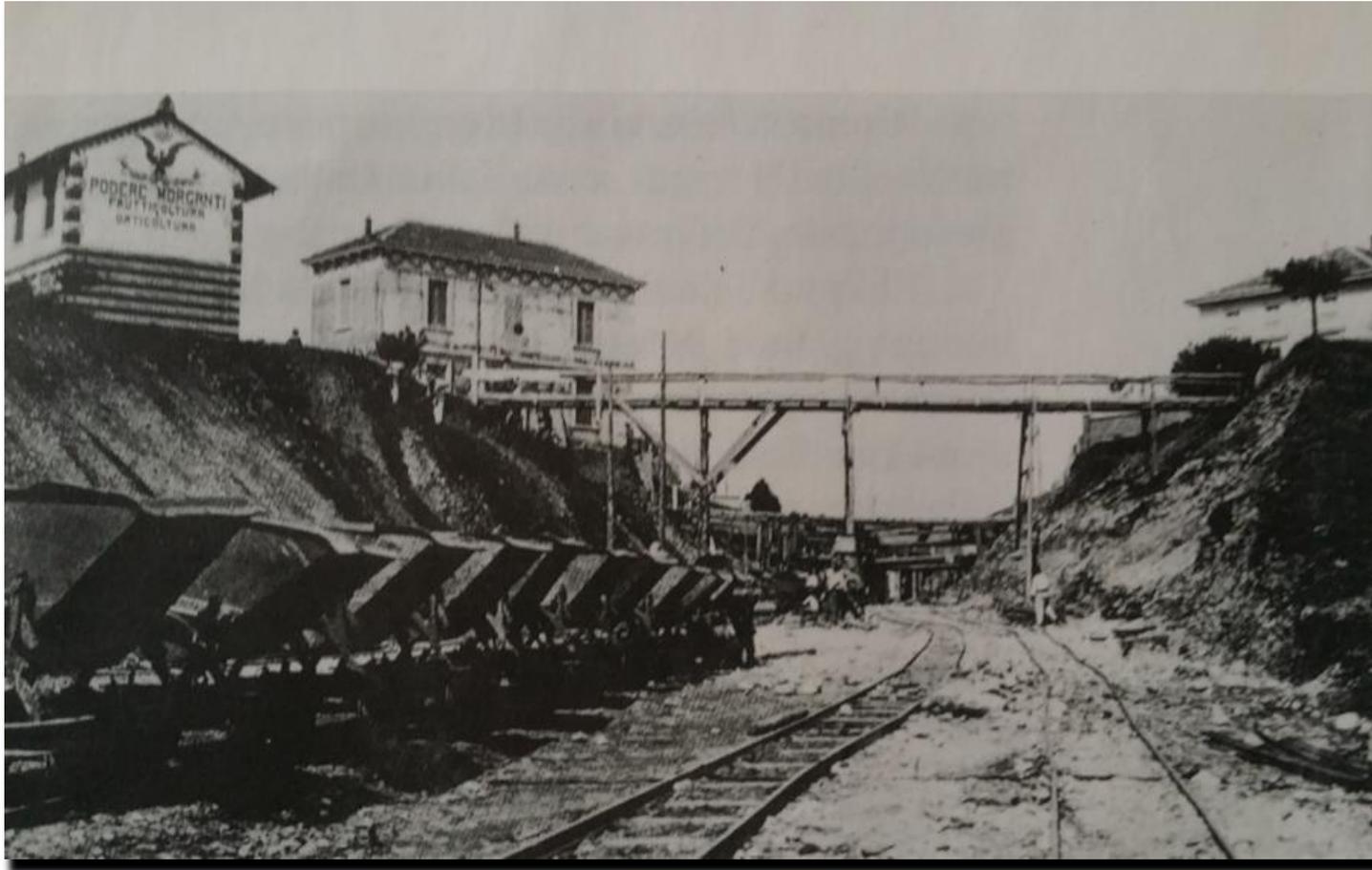


Siamo a Lainate.
Franco Puricelli, figlio dell'ingegner Piero, con alle spalle il barbuto nonno Angelo, fondatore dell'azienda Puricelli, impugna simbolicamente il piccone per il tradizionale primo colpo: è il 26 Marzo 1923.



Superamento del fiume Olona.

Il ponte è ad arco in cemento, tipologia molto diffusa all'epoca.



Attraversamento di villa Fernet a Olgiate Olona mediante la realizzazione di un tunnel.

Il Puricelli voleva strade diritte e con poca pendenza, per cui non interessava cosa si incontrava lungo il percorso.



Lavori di sterro.

Tutto era fatto a pala e piccone, non essendoci ancora mezzi meccanici.

Le maestranze (chissà se solo per la foto!) lavoravano in camicia bianca.



Realizzazione di un sovrappasso dell'autostrada mediante un ponte a struttura metallica. Questa tipologia costruttiva rimase in uso per molti decenni e a volte è usata tutt'oggi per interventi d'emergenza.



Le poche curve dell'autostrada erano sopraelevate, data la scarsa stabilità dei mezzi dell'epoca, che pur tuttavia superavano i cento chilometri all'ora di velocità.



Rullatura del fondo stradale.

Il capocantiere assume per l'occasione della foto una posa che s'ispira già ai canoni estetici del fascismo.



Rullatura con un mezzo ancora a vapore, sotto gli occhi attenti di un elegantissimo direttore dei lavori, con cappello e fazzolettino bianco nel taschino della giacca.

Due bellissimi filari di alberi fiancheggiano la carreggiata.



L'autostrada era curata nei minimi dettagli.

Qui si esegue l'inerbatura della scarpate.



Arrivo del corteo reale a Lainate.

L'ultimo tratto è ancora in costruzione, perché si devono rispettare i tempi fissati da Mussolini per la inaugurazione entro 500 giorni.

Sullo sfondo la certosa di Garegnano.



S.M. il re Vittorio Emanuele III giunge a Lainate a bordo di una Lancia "Tricappa" a 8 cilindri di 4594 cc.

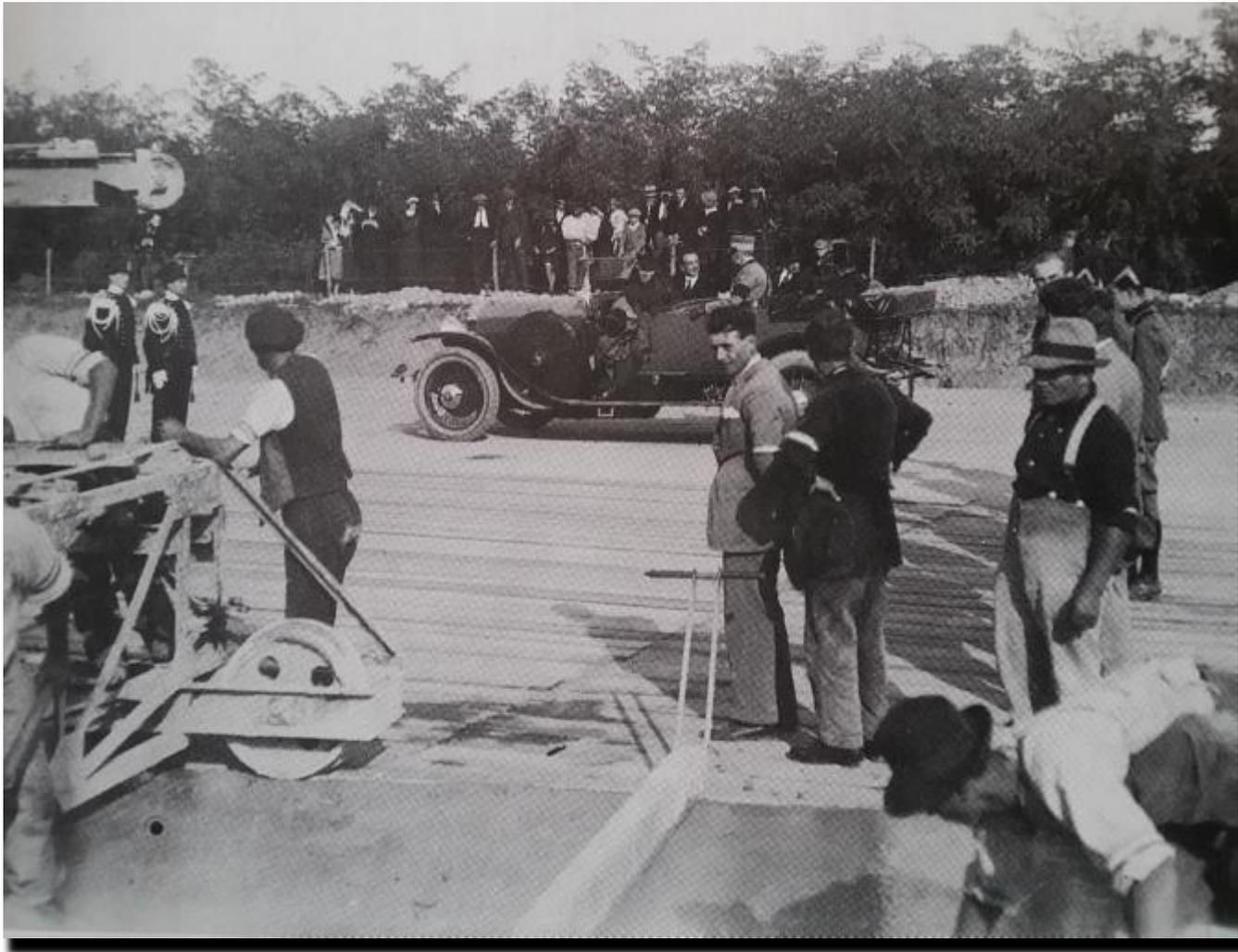
Questa foto sarà usata impropriamente da Beltrame per la copertina della Domenica del Corriere, non essendo questo il momento dell'inaugurazione.



Il corteo reale giunge al bivio di Lainate.



Gli automezzi del lungo seguito reale (c'erano già le auto blu!) sostano prima delle tribune.



Gli operai, che stanno terminando le ultime rifiniture, sono presi di sorpresa dall'arrivo del re, molto mattiniero.

Vittorio Emanuele era giunto a Milano da Roma in treno e aveva pernottato a Monza in villa reale.



I discorsi ufficiali presso la tribuna d'onore.

La cerimonia fu molto lunga, perché tutte le autorità vollero parlare.

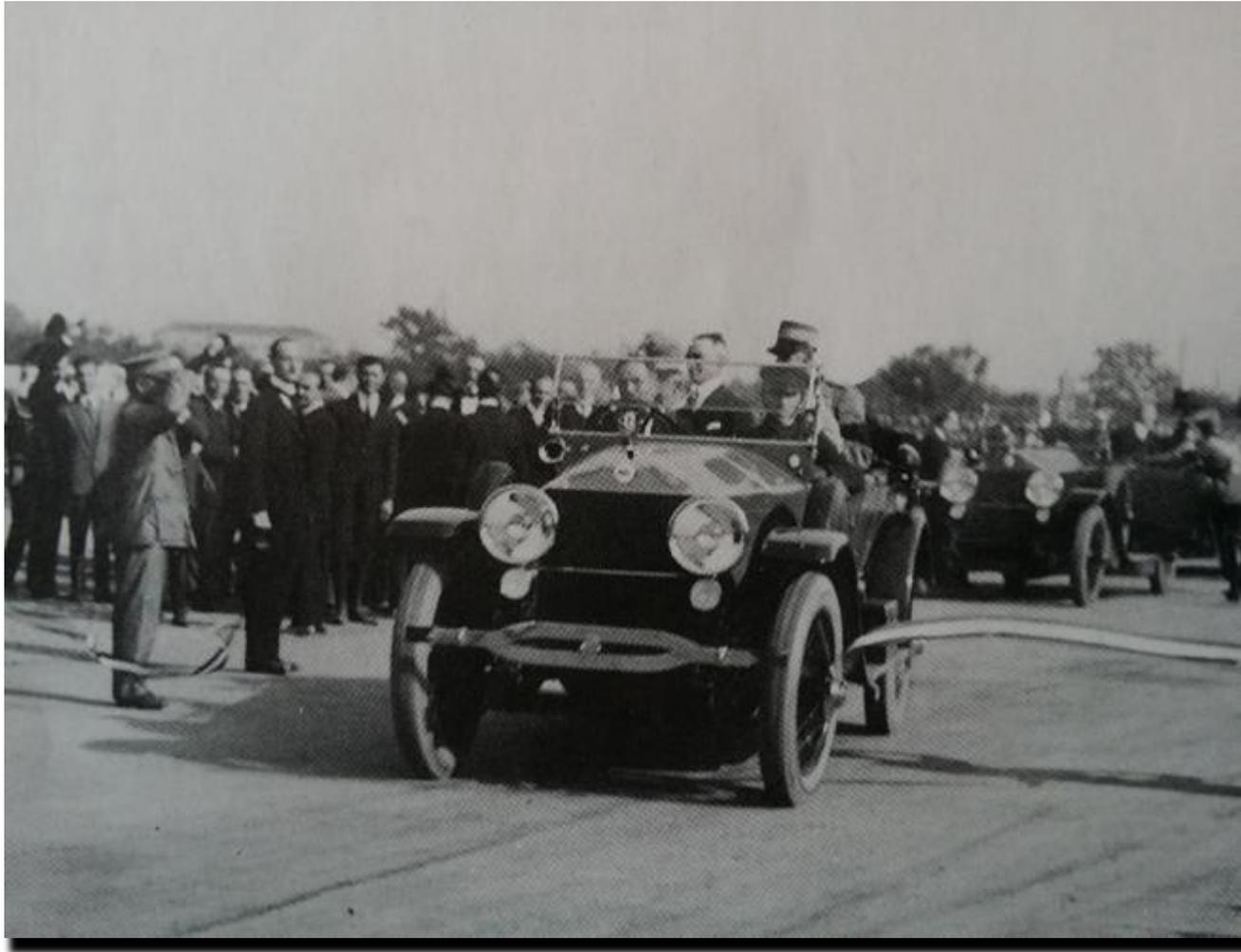


Dopo i discorsi, il re, accompagnato dall'ingegner Puricelli (alla sua sinistra), si avvia verso la macchina con la quale taglierà il nastro, inaugurando così l'autostrada.



Carabiniere Alessandro Calzavara,
di ventuno anni,
in servizio
presso la villa Reale di Monza,
comandato a Lainate
per l'arrivo del re.

E' il padre di
Romana Calzavara in Bossi,
di Lomnago.



21 Settembre 1924: a Lainate S.M. il re Vittorio Emanuele III e l'ing. Piero Puricelli, a bordo della Lancia Trikappa, tagliano il nastro inaugurando ufficialmente l'autostrada Milano - Varese.



Il lungo corteo reale in sosta a Gallarate.

Autorità, giornalisti, tutti vollero partecipare all'evento.



Casello adornato di corone d'alloro e di bandiere il giorno dell'inaugurazione.

Ai lati le pompe di benzina.

Alcuni di questi caselli, tutti eguali, erano ancora visibili fino a non molti anni or sono.



Nei caselli v'era anche la camera da letto.

Infatti i casellanti risiedevano presso il casello stesso.



La sala soggiorno
del casello.

Notare il camino
e la caratteristica
pavimentazione.

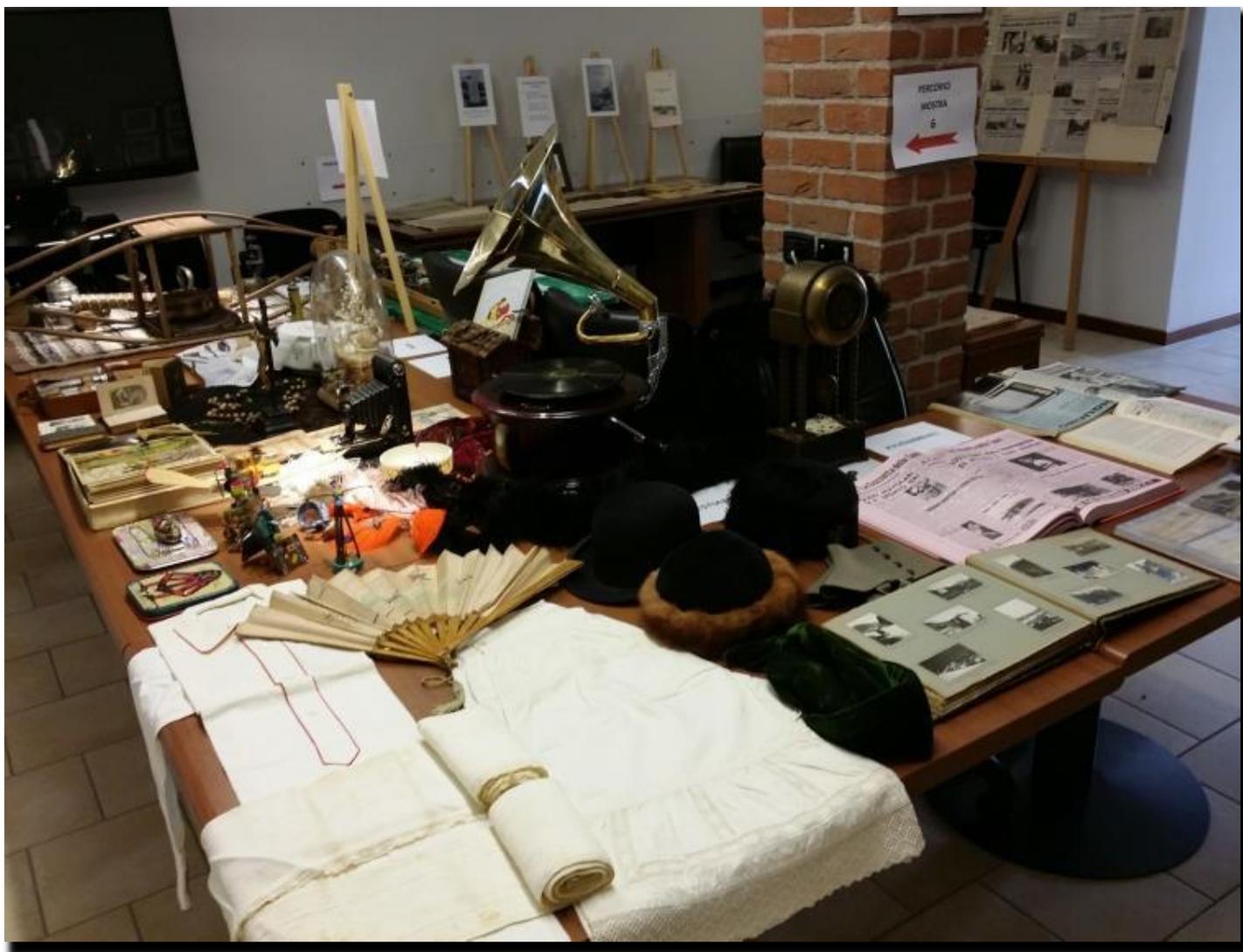


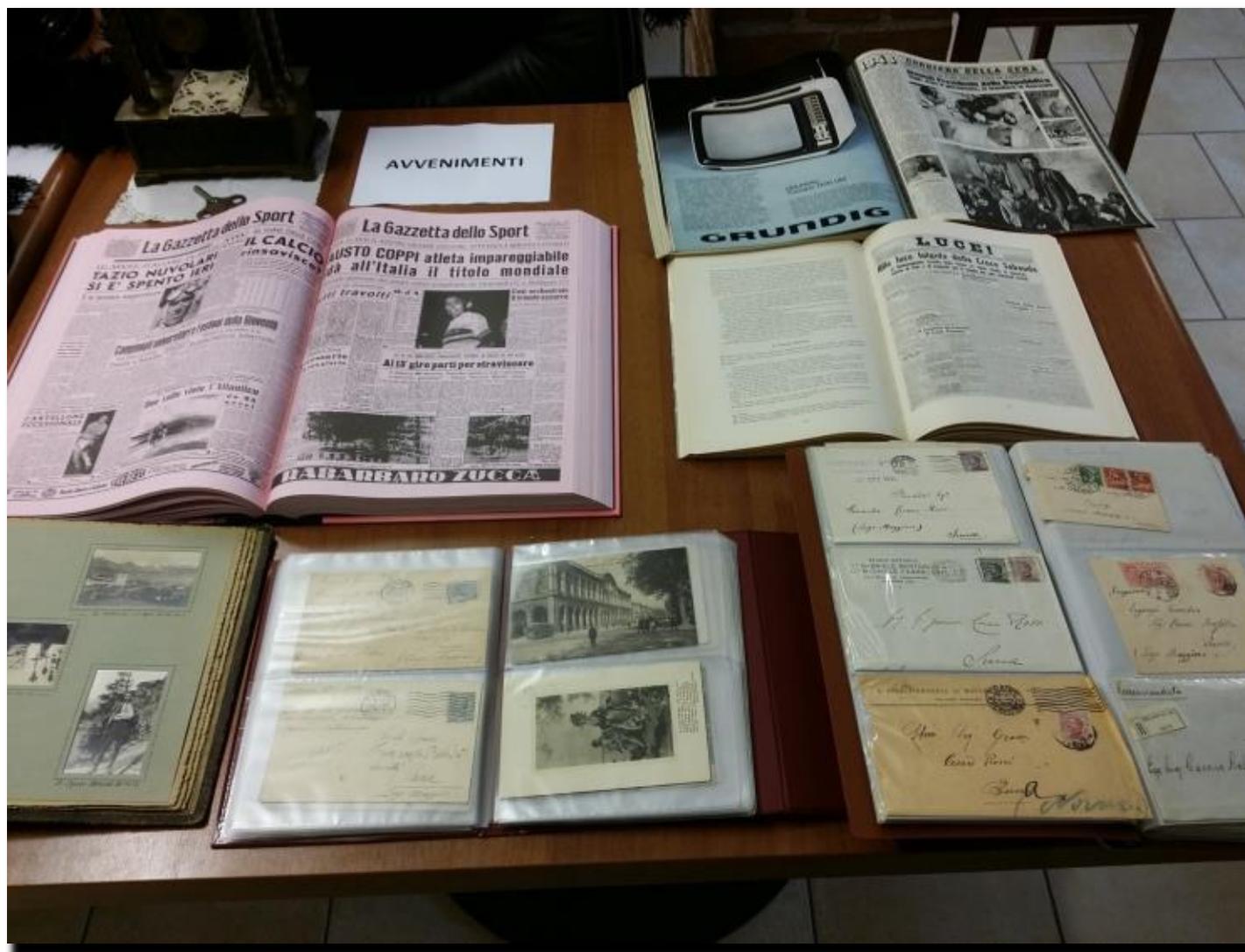
CORREVA

L'ANNO

1924

(reperti delle collezioni del museo)













Il diorama, realizzato appositamente per la mostra, vuole rappresentare una libera ricostruzione dell'inaugurazione dell'Autostrada Milano - Varese.

I modelli di auto si riferiscono all'epoca, mentre l'ambientazione, anche se non in scala, è stata realizzata con giocattoli degli anni 1960, quali Lego, costruzioni in legno e plastica, omini.

Il distributore di carburante è invece un vecchio modello inglese Dinky Toys.

MODELLINI DI AUTOMEZZI D'EPOCA (*collezione Paolo Gamba*)

Marche: DUGU, POLITOYS, RIO

AUTOCARRO FIAT 18 BL - 1916 (impresa edile)

AUTOCARRO FIAT 18 BL - 1914 (militare)

AUTOCARRO FIAT 18 BL - 1914 (Croce Rossa Italiana)

TORPEDO LANCIA DILAMBDA - 1929

ISOTTA FRASCHINI AN20/30HP - 1909

ITALA Palombella - 1907

LIMOUSINE FIAT 60CV - 1905

ITALA 25/35 HP - 1912

ANSALDO 4A - 1920

FIAT P4 - 1911 (con capote chiusa)

FIAT MOD. 2 - 1910

LANDAULET BIANCHI - 1909

DORSAY DE VILLE V12 FIAT - 1921 (super FIAT)

FIAT 60 CV - 1905

FIAT P4 - 1911

SPIDER FIAT 519 - 1923



L'autocarro FIAT 18 BL - 1914 fu il primo ad essere equipaggiato per la Croce Rossa e venne immortalato in una famosa sequenza del film, tratto dal romanzo di Ernest Hemingway, "Addio alle armi" di Charles Vidor del 1957.





Durante l'inaugurazione della mostra
è stata esposta una

CITROEN B14 TORPEDO

1560 CC 4 cilindri

anno 1927

proprietario

Marco Binetti di Bernate

collezionista e riparatore di carrozzerie di macchine d'epoca





Liborio

Da: Giuseppe Maochi [gimax@working.it]
Inviato: domenica 31 agosto 2014 23:31
A: Giuseppe Maochi
Oggetto: Inaugurata la Mostra su Ing. Puricelli e i 90 Anni Autostrada Milano - Varese.
Allegati: InaugurazioneMostraBodio_31_8_2014_1_L.jpg; InaugurazioneMostraBodio_31_8_2014_2_L.jpg; InaugurazioneMostraBodio_31_8_2014_3_L.jpg; InaugurazioneMostraBodio_31_8_2014_4_L.jpg; InaugurazioneMostraBodio_31_8_2014_6_L.jpg



Appenzeller Museum - Bodio Lomnago



Club Auto Moto Storiche Varese - fc

NEWSLETTER del 31 agosto 2014

Inaugurata a Bodio la mostra su Piero Puricelli, progettista della prima autostrada del mondo, la Milano-Varese.

Il 21 settembre, a 90 anni dal varo dell'A8, si terrà una sfilata organizzata dai Club Vams Varese e Cmae Milano.

Erano presenti all'inaugurazione della mostra a Villa Puricelli i vertici del club Auto Moto Storiche Varese.

La figura dell'ingegnere Piero Puricelli, Conte di Lomnago, da oggi gode di un'ulteriore meritata fama. Già celeberrimo per essere stato Senatore del Regno Stato Italiano negli anni Venti, ha raggiunto notorietà straordinaria grazie alle sue magnifiche realizzazioni da progettista e costruttore della prima autostrada del mondo - la Milano-Varese, inaugurata il 21 settembre 1924, quasi novant'anni fa.

Oggi, domenica 31 agosto 2014, Bodio Lomnago e Varese hanno dedicato a lui una mostra inaugurata nelle ex scuderie di Villa Puricelli. Qui sorgono due poli culturali di rilievo: la personale del suo Ideatore e il Museo Appenzeller, curati da Liborio Rinaldi. Proprio lui, con Carlo Ferrarín di Induno Olona e i vertici del Club Auto Moto Storiche Varese - rappresentati dal presidente Angelo De Giorgi, dai consiglieri Enrico Bassani, Aldo Sammartino, Gianni Manuzzato, Paolo Gamba e Roberto Malnati - hanno tagliato il nastro tricolore ad un'esposizione molto apprezzata da centinaia di appassionati di storia locale, residenti e villeggianti di Bodio, un'iniziativa che rimarrà aperta fino a sabato 20 settembre: il giorno dopo la mostra verrà trasferita a Varese e in quel giorno si terrà la sfilata di 90 rari veicoli storici ante guerra da Milano a Varese. Partenza dalla meneghina Piazza della Regione Lombardia ed arrivo a Varese piazza Monte Grappa. Due gli organizzatori dell'atteso evento: il club Auto Moto Storiche Varese e Club Milanese Autoveicoli d'Epoca che si avvalgono di altri club lombardi: dal club Ariel Saronno al Gams di Gallarate, dal Veteran Car Como al club Ruote Storiche Lainatesi e club Chiapparini di Legnano.

Oggi a Villa Puricelli a Bodio, a far gli onori di casa, è stato Liborio Rinaldi, archivistica molto apprezzato per qualità e numero (38mila pezzi) del reperti del suo museo Appenzeller, adiacente all'esposizione sulla prima autostrada del mondo. Angelo de Giorgi e gli altri consigli del club VAMS di Varese hanno apprezzato il museo che ha avuto come

1

ospite Carlo Ferrarín di Induno Olona, figlio di quell'Arturo Ferrarín a cui è intitolato l'Aero Club Varese, autore del record della prima transvolata atlantica da Roma Guidonia a Rio de Janeiro nel 1928: con un aereo Siai Marchetti 564 (monomotore terrestre di 230 cv.) coprì gli oltre 7000 km in sole 72 ore. La pista di partenza dell'impresa (desantissimo del carburante l'aereo) su appunto progettata ed eseguita dall'ing. Puricelli che realizzò altre due grandi opere: nel 1922, in 110 giorni, l'autodromo di Monza di 10 km tra pista stradale ed alta velocità e, in 500 giorni, l'autostrada Milano-Varese.

La mostra di Bodio valorizza la figura di Piero Puricelli, la villa, la via Bai, prima strada asfaltata d'Italia, le opere, il coraggio le felici intuizioni. Stupendo il tabelone della Lomnago del 1920, articoli di giornale degli anniversari; un'esposizione di cartine geografiche dal Touring (dal 1800 al 1930); cartelloni con foto del primo colpo di piccone dell'autostrada Milano-Varese alla presenza di Benito Mussolini e dell'inaugurazione con il re Vittorio Emanuele III. Completa la mostra una sezione del museo Appenzeller, intitolata "Correva l'anno 1924" con avvenimenti, vestiario, divertimento, religiosità, igiene, casa ed immancabili modellini di auto d'epoca.

Le mostre sono a visita gratuita, aperte su prenotazione: basta chiamare il n. 335-757.8179.

INFO MUSEO APPENZELLER BODIO E MOSTRA SU PIERO PURICELLI - www.museoappenzeller.it - Liborio Rinaldi - tel. 335-75-78-179

INFO CLUB AUTO MOTO STORICHE VARESE - www.automotostorichevarese.com - Angelo De Giorgi - tel. 335-65.11.000

2



**GALLERIA
FOTOGRAFICA
DELL'INAUGURAZIONE
DELLA MOSTRA**



Inaugurazione

31 Agosto 2014





Presidente Angelo De Giorgi e consiglieri di Auto Moto Storiche Varese e ing. Carlo Ferrarin, figlio del famoso aviatore.







Il dottor Piero Puricelli,
nipote dell'omonimo
ingegnere,
visita la mostra.



La visita di 54 ragazzi
della Associazione Sportiva Don Bosco e
dell'Oratorio



La scuola Don Bosco di Bodio Lomnago in visita alla mostra.





La 21esima edizione
del giro dei 7 laghi varesini
organizzato da GAMS
Gallarate auto moto storiche
fa tappa alla mostra
con 52 autovetture d'epoca.

La targa ricordo donata al museo



Arturo Ferraro, Presidente del G.A.M.S., e il consigliere Marco Binetti consegnano la targa ricordo a Liborio Rinaldi, curatore della mostra e conservatore dell'Appenzeller Museum.



Alcuni momenti del raduno.







Mostra Storico-Documentale - 90° Dell'autostrada Milano - Varese





RAI
Radio Televisione
Italiana
Servizio su
Gazzettino padano
e su
TG Regionale



Durante le riprese
con la giornalista Claudia Mondelli.

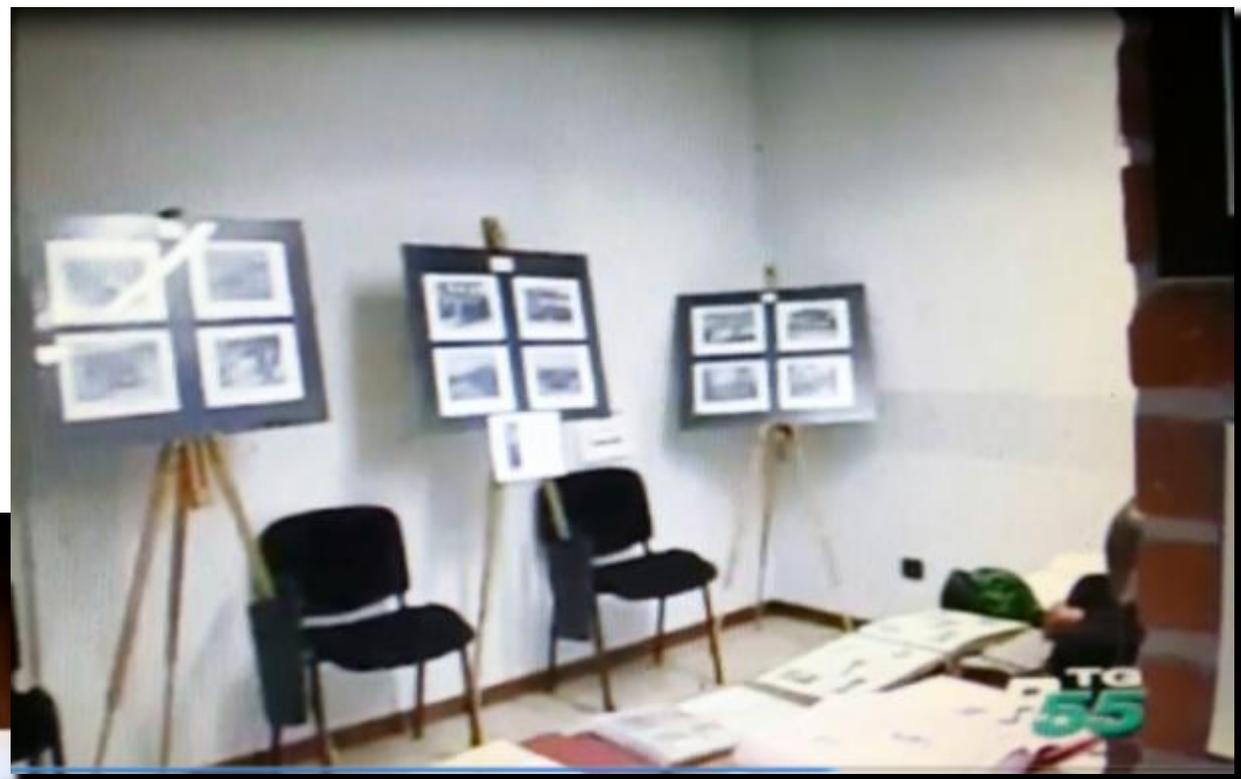






RETE 55
Servizio giornalistico
a cura del direttore
Inzaghi
SU
Tele Giornale







**VECCHI
ARTICOLI
DI
GIORNALE**



Storia di un poco conosciuto «made in Italy»

L'Italietta inventò l'autostrada



Progettista e realizzatore fu l'ingegner Piero Puricelli. La prima autostrada al mondo fu la «Milano-Laghi», progettata nel 1922 e inaugurata dal re Vittorio Emanuele il 21 settembre 1924. In poco più di dieci anni vennero realizzati in Italia 503 chilometri. Considerata l'epoca, un tempo da record.

L'ingegno italiano ha sempre avuto una difficoltà per conseguire alla svelta le proprie invenzioni e scoperte. Puricelli, però, ci ha reso possibile l'invenzione della autostrada che ebbe un ruolo importante nella realizzazione dell'ingegner Piero Puricelli. Un geniale inventore lombardo, che nel lontano 1922 progettò

la costruzione — come dice l'atto governativo di concessione — di una rete stradale riservata agli autoveicoli con l'obiettivo di realizzare il piano di cui il re Vittorio Emanuele II, re d'Italia, per il momento di Milano al lago di Como, Varese e Maggiore e per la quale fu coniato il neologismo di «autostrada dei laghi lombardi».

Dal 1° dicembre 1922, a quell'atto del Ministero dei lavori pubblici, seguì la nascita della prima autostrada del mondo.

In Italia ne seguirono altre otto prima che opere del genere videro la luce anche all'estero e più precisamente nel 1936 in Germania.

L'incarico dell'ingegner Piero Puricelli, l'alto sviluppo e il futuro sviluppo della motorizzazione fu di grande perché, prima degli anni '30, l'autostrada da noi sono 245.000 autoveicoli come un milione e mezzo in Francia e tre milioni e 400.000 in Germania; negli U.S.A. erano invece di più di 20 milioni.

La realizzazione delle nove autostrade del nostro Paese è progetto di Puricelli per la Milano-Laghi, iniziato, infatti, con l'Ascaso, la sua casa, di poco distanti dai disastri italiani, non per altro di realizzare un'opera con grandiosa importanza per consolidare il nascente prestigio del nuovo Governo Benito Mussolini, non ancora «Duce», ma solo Presidente del Consiglio, presentava allora a commissione ufficiale, inaugurazioni e pose delle «prime pietre» inaugurando il «figlio» con il cilindro in mano, in luogo del famoso oroscopo e del «figli» in seguito.

comissione, rilasciata il 1° dicembre 1922 dal «Duc». Anziché Autostrada, nacque, infatti, con l'Ascaso, la sua casa, di poco distanti dai disastri italiani, non per altro di realizzare un'opera con grandiosa importanza per consolidare il nascente prestigio del nuovo Governo Benito Mussolini, non ancora «Duce», ma solo Presidente del Consiglio, presentava allora a commissione ufficiale, inaugurazioni e pose delle «prime pietre» inaugurando il «figlio» con il cilindro in mano, in luogo del famoso oroscopo e del «figli» in seguito.

LE VIE DEL TCI

La definizione e creazione delle autostrade sono un vanto italiano: infatti sin dal 1922 l'industria milanese ing. Piero Puricelli (1883-1951), che per oltre tre lustri fu consigliere del TCI, gettava le basi per la realizzazione di queste arterie a scorrimento veloce.

La prima autostrada del mondo fu costruita in Italia con l'apporto determinante degli studi promossi dal Touring Club Italiano. Gli 85 chilometri di questo vero e proprio prototipo, completato nel 1925, da Milano ai laghi di Como, Varese e Maggiore, possono essere presi a simbolo del ruolo svolto fin dal primo decennio di secolo dal TCI per il progresso della mobilità e della libera circolazione nel nostro paese, che è testimoniato anche da altre iniziative d'avanguardia come l'"invenzione" della segnaletica stradale.

In un opuscolo edito nel 1959, dopo l'apertura al traffico dei primi tratti dell'autostrada del Sole, da Milano a Parma e da Napoli a Capua, il TCI sottolinea l'importanza dell'opera per il progresso del paese e mette subito in evidenza le possibilità offerte al turista dalla nuova strada.

Come importante contributo del TCI allo sviluppo del sistema stradale italiano, va anche ricordato l'Istituto Sperimentale Stradale, fondato nel 1919 e attivo fino al 1970. Il TCI, inoltre, ha portato all'attenzione dell'opinione pubblica l'importante problema del rapporto tra crescita del sistema viario e fattori turistico-ambientali: incoraggiando per esempio la campagna contro gli eccessi della pubblicità stradale.

Negli ultimi anni non è mancata la partecipazione convinta del TCI alle iniziative per la sicurezza, il buon comportamento sulle strade e la difesa dell'ambiente.



INCHIESTA: LE AUTOSTRADE



DALL'ALBUM DI FAMIGLIA

Dall'archivio fotografico del Touring Club Italiano: in alto, una rara immagine della prima autostrada del mondo, la Milano-Laghi, realizzata con l'apporto determinante degli studi promossi dal TCI. A sinistra, l'ingresso dell'Istituto Sperimentale Stradale con, al centro, Giovanni Bognetti, presidente del TCI dal 1926 al 1935. A destra e sopra, cartelli indicatori del TCI, pubblicati sulla Rivista Mensile del 1900 e del 1904; sono i primi segnali stradali comparati sulle nostre strade.



Fra i progetti dell'ingegner Puricelli ci fu anche una rete autostradale europea che doveva essere veicolo di pace e fratellanza. Ma gli eventi storici andarono in ben altra direzione. E soltanto oggi, a distanza di oltre 90 anni (il progetto era del 1934) il sogno di Piero Puricelli è quasi realtà.

503 chilometri a tempo di record

Dalla primavera del 1923 all'autunno del 1935, in Italia vennero realizzate nove autostrade, le prime nel mondo. Il loro costo complessivo fu di 666 milioni di lire. La prima, la «Milano-Laghi», di 84 chilometri venne realizzata in soli 18 mesi di febbrile lavoro.

MILANO-LAGHI km 84	(iniziata 26 marzo 1923) Inaugurata il 21 settembre 1924 (Milano-Varese) Inaugurata il 28 giugno 1925 (Milano-Como) Inaugurata il 25 settembre 1925 (Milano-Sesto Calende)
MILANO-BERGAMO km 48,8	(iniziata 28 giugno 1925) Inaugurata il 20 settembre 1927
NAPOLI-POMPEI km 19,9+0,900	(iniziata 27 novembre 1927) Inaugurata il 28 ottobre 1928 Inaugurata il 1° gennaio '30 raccordo Castellammare
ROMA-OSTIA km 22,4	(iniziata 1° ottobre 1927) Inaugurata il 28 ottobre 1928
BERGAMO-BRESCIA km 45,1	(iniziata 18 luglio 1928) Inaugurata il 29 agosto 1931
FIRENZE-MARE km 81,5	(iniziata nel 1928) Inaugurata il 6 agosto '32 (Firenze-Montecatini) Inaugurata il 26 ottobre '32 (Montecatini-Lucca) Inaugurata il 6 agosto '33 (Lucca-Miglianico)
TORINO-MILANO km 125,8	(iniziata 26 febbraio 1930) Inaugurata il 15 ottobre 1933
VENEZIA-PADOVA km 24,6	(iniziata 10 novembre 1930) Inaugurata il 15 ottobre 1933

segue da pag. 69

La guerra d'Etiopia, con le successive sanzioni e il razionamento della benzina, arrestarono la costruzione delle autostrade, l'ultima delle quali fu la Genova-Serravalle (del 1935) detta anche «Autocamionale Genova - Valle del Po».

A causa delle grandi opere richieste dal suo tracciato di circa 50 km (11 gallerie per complessivi 3 km, viadotti, ponti e grandi sbancamenti) il suo costo al chilometro risultò quasi raddoppiato.

Comunque al momento dello «stop-pre-bellico» la rete autostradale italiana aveva uno sviluppo di 503 km e per essa erano stati spesi 666 milioni di lire che, grosso modo, corrispondono ad altrettanti miliardi di oggi.

In quello stesso periodo, con la consulenza di Puricelli, prendeva avvio il piano tedesco delle autostrade che furono le prime a disporre di una doppia carreggiata di marcia. Questo, in previsione di un impiego bellico anche per l'aviazione, come piste di decollo e atterraggio.

Ma nonostante i bagliori di guerra che si profilavano all'orizzonte, proprio in quegli anni (1934) era stata progettata da Piero Puricelli, come veicolo di pace e di fratellanza tra i popoli, una gigantesca rete autostradale europea che...

Sull'astato del Tour del Corse si è interrotto il predominio della Lancia nel mondiale rally. Per gual al cambio prima e al turbo poi, Yves Loubet con la «Delta Integrale» non è riuscito, a riaggantare il primo posto a Didier Auriol, vincitore con la Ford «Sierra Cosworth». Terzo Saby con l'altra «Integrale» e quarto Chatriot con la BMW «M3».

Jaguar per la terza volta
Nella 1000 km di Silverstone, in Inghilterra, la Jaguar «XJR-9» ha ottenuto la terza vittoria consecutiva nel mondiale prototipi. Brundie-Cheever hanno preceduto le due Sauber-Mercedes di Schleser-Mass (autori della pole position) e Baldi-Weaver (miglior tempo sul giro).

Foitek a Vallelunga
Partito dalla pole position, lo svizzero Gregor Foitek ha conquistato con la Lola «T88/50» il Gran Premio Roma a Vallelunga, seconda prova del campionato di F. 3000. Ha lottato a lungo con l'inglese Herbert («uscito» nel tentativo di passarlo) e al francese Trollé (che ha perso tempo per cambiare una gomma). Secondo Gachot (Spirit), terzo Grouillard (Lola).

Larini contro i big
L'Alfa Romeo «75» sta dominando l'affollato e combattuto campionato italiano velocità turismo. Nella terza prova, la 2 Ore del Mugello, si è imposto Nicola Larini che ha battuto Patrese e Nannini sulla «75 Evoluzione» ufficiale. Con l'Alfa Romeo «75 Europa» a Vallelunga aveva vinto Giorgio Francia e a Magione Gianfranco Brancatelli.

Lotus in Coppa
Si è disputata a fine aprile la 4ª Coppa d'Italia per auto storiche, con prove di velocità su strada e in circuito. Ai primi posti si sono piazzate tre Lotus «Elan»: «Amphicar» Schermi hanno preceduto Sandretto-Novaro e Pisoni-Giuffrida.

1100 per Mille Miglia
La Mille Miglia storica, corsa ai primi di maggio sul classico percorso Brescia-Roma-Brescia, si è

S

CONFERE MOTORI



Molte salate ai «pirati» del 1936

Prima del 1936 le «Cassette»... Molte salate ai «pirati» del 1936... La cassaforte di legno... il collare Milano di Luigi Magagnoli... il collare Varese di Cesare...

Il... il collare Varese... il collare Milano... il collare Varese... il collare Milano...



BOSSIER • LA MILANO-LAGHI, PRIMA AUTOSTRADA DEL MONDO

Quel nastro d'asfalto per veicoli a motore

Fa Piero Pericoli, nel 1921, a pensare a un collegamento tra Milano, Como, Varese e Stato Galvate 300 mila di capitale per dare vita alla «Società Anonima Autostrade»... Ma l'idea di costruire una rete viaria era ancora più...

La società... il progetto... il capitale... il progetto... il capitale... il progetto...

PERSONAGGI • LO DISSE D'ANNUNZIÒ DELL'INVENTORE DELLA MILANO-VARESE

«Nato maestro di vie nuove»

«Nato maestro di vie nuove»... il progetto... il capitale... il progetto... il capitale... il progetto...



Piero Pericoli, ideatore della MILV

«Nato maestro di vie nuove»... il progetto... il capitale... il progetto... il capitale... il progetto...

S

CONFERE MOTORI



Molte salate ai «pirati» del 1936

Prima del 1936 le «Cassette»... Molte salate ai «pirati» del 1936... La cassaforte di legno... il collare Milano di Luigi Magagnoli... il collare Varese di Cesare...



BOSSIER • LA MILANO-LAGHI, PRIMA AUTOSTRADA DEL MONDO

Quel nastro d'asfalto per veicoli a motore

Fa Piero Pericoli, nel 1921, a pensare a un collegamento tra Milano, Como, Varese e Stato Galvate 300 mila di capitale per dare vita alla «Società Anonima Autostrade»... Ma l'idea di costruire una rete viaria era ancora più...

La società... il progetto... il capitale... il progetto... il capitale... il progetto...

S

CONFERE MOTORI



Molte salate ai «pirati» del 1936

Prima del 1936 le «Cassette»... Molte salate ai «pirati» del 1936... La cassaforte di legno... il collare Milano di Luigi Magagnoli... il collare Varese di Cesare...



BOSSIER • LA MILANO-LAGHI, PRIMA AUTOSTRADA DEL MONDO

Quel nastro d'asfalto per veicoli a motore

Fa Piero Pericoli, nel 1921, a pensare a un collegamento tra Milano, Como, Varese e Stato Galvate 300 mila di capitale per dare vita alla «Società Anonima Autostrade»... Ma l'idea di costruire una rete viaria era ancora più...

La società... il progetto... il capitale... il progetto... il capitale... il progetto...

Quando il re renne a battesimo un pezzo d'Italia

Quando il re renne a battesimo un pezzo d'Italia... il progetto... il capitale... il progetto... il capitale... il progetto...



Il tracciato proposto dall'ingegnere Milano-Laghi

Il tracciato proposto dall'ingegnere Milano-Laghi... il progetto... il capitale... il progetto... il capitale... il progetto...

Quando il re renne a battesimo un pezzo d'Italia... il progetto... il capitale... il progetto... il capitale... il progetto...

Quando il re renne a battesimo un pezzo d'Italia... il progetto... il capitale... il progetto... il capitale... il progetto...

Quando il re renne a battesimo un pezzo d'Italia... il progetto... il capitale... il progetto... il capitale... il progetto...

Quando il re renne a battesimo un pezzo d'Italia... il progetto... il capitale... il progetto... il capitale... il progetto...

Quando il re renne a battesimo un pezzo d'Italia... il progetto... il capitale... il progetto... il capitale... il progetto...

Quando il re renne a battesimo un pezzo d'Italia... il progetto... il capitale... il progetto... il capitale... il progetto...

Quando il re renne a battesimo un pezzo d'Italia... il progetto... il capitale... il progetto... il capitale... il progetto...

SPECIALE

LA PREALPINA - Mercoledì 25 Giugno 1986 - Pag. 7

NEL TERZO TOMO DEL SECONDO VOLUME DELLA «STORIA DEI TRASPORTI ITALIANI» FRANCESCO OGLIARI RACCONTA LA NASCITA DELL'AUTOLAGHI

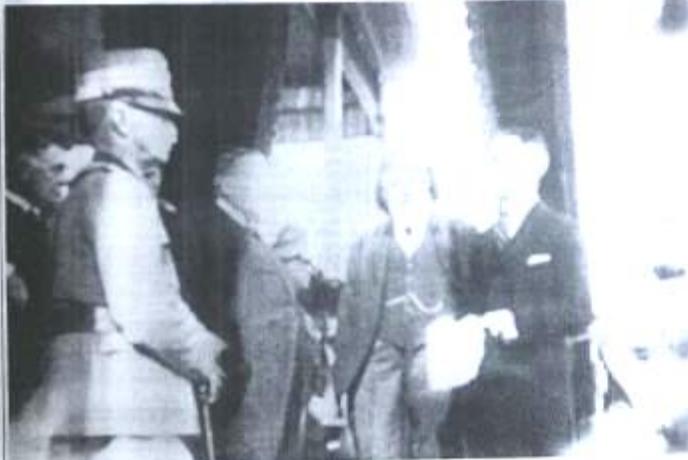
Quella grandiosa anticipazione del futuro

Così definì Mussolini il progetto ideato dall'ingegner Piero Puricelli - I lavori, iniziati il 26 marzo del 1923, vennero completati in 500 giorni - Fu Vittorio Emanuele III a inaugurare l'autostrada che collega Milano con Varese - Non mancarono i dissensi e qualcuno scrisse che «... l'umanità non ha più limiti alla follia della corsa sul tempo»

Oltre 300 pagine con ricostituzione ricca di documenti e soprattutto di fotografie del periodo 1923-1945. È il terzo tomo del secondo volume della «Storia dei trasporti italiani» edita da Cirioedit che Francesco Ogliari ha rielaborato e ampliato. Dedicato alla Lombardia esso «regala» come sempre molto anche alla provincia di Varese di cui racconta come venne e viene anzi difficili attraverso quell'evoluzione del sistema viario che coinvolge inevitabilmente tutto il modo di vivere, del costume, dei rapporti economici e sociali.

Un altro progetto italiano, insomma, che fu seguito ad due tomi mandati in libreria nei mesi scorsi — e in quelli il nostro giornale aveva dedicato una intera pagina — e che precede il quarto, programmato per il mese di luglio (il titolo dell'opera è «Quando una città costruisce due auto»). Scienza sul cui rispetto non vi sono dubbi, sulla modernità e la precisione con cui lavoro Ogliari, avvezzo, diceva un'ammiratore, a opere di grande valore che in poco più di vent'anni ha dato alle stampe, accogliendo conosciuti di pubblico e critico, decine di pubblicazioni di genere afferente. E del quale l'ingegner, opportunamente, ritiene questa monografia storia dei trasporti che rappresenta un punto di riferimento indispensabile per qualsiasi studioso che voglia occuparsi della materia.

Nel nuovo tomo riveduto e accorciato le si cui



L'ingegner Puricelli con re Vittorio Emanuele III alla cerimonia inaugurata dell'autostrada dei laghi

Piero Puricelli, milanese, ingegnere, già nel 1920 andò a proporzioni suoi per la costruzione di apposite vie per il servizio a trazione meccanica. L'obiettivo è di realizzare una strada non interessata da altre attività, geometriche, tecniche, geometriche e strutturali idonee per poter viaggiare anche ad alte velocità garantendo sicurezza all'utente e offrendo regolarità, economicità e modernità di esercizio. L'autostrada, scrive Puricelli in documenti, si era

mezzo che va effettuato non può piccolo. Ma riesce. Lavoro e pazienza (incoraggiati da Vittorio Emanuele III) sin da un'idea, cominciò a Puricelli nel 1920 (raggiungono i primi risultati positive grazie alla disponibilità dell'Amministrazione provinciale di Milano la quale — comprendendo che «... la buona strada è vita e commercio e che «... il sistema stradale di un paese è quello che è il sistema circolatorio per il suo sistema — 44, il suo è, per una serie di lette-



Piero Puricelli accompagna il capo del governo, Benito Mussolini (che saluta romanamente) a un sopralluogo ai lavori in corso sull'Autolaghi

mento del '24 il re e il suo corteo, che allora ha 40 anni e indossa giacca e cilindro, su una Lancia Tricappia a inaugurare l'autostrada tra Milano e Varese... Il risultato è l'entusiasmo di una folla plaudente accorsa lungo i bordi di essa da tutti i dintorni. L'orario di servizio è fissato dalle 6 alle 24, gli interventi sono in via libera ordinaria se-

lo come «... ingegnere di valore di vita e come colui che «... guarda con occhio posante l'avvenire della patria e del mondo. Insomma, un «... maestro di vie nuove come — afferma il Vares — in un nato manito d'arte». Eppure la notizia della prima autostrada non basta, all'inizio, pare, ovunque favorevoli. C'è chi parla di «ver-

TARIFFA BIGLIETTI

profili del periodo 1933-1941. È il terzo volume dell'«Storia dei trasporti italiani» (edita da Cavallotti) che Francesco Cigliari ha rielaborato e ampliato. Dedicato alla Lombardia non è un volume come sempre molto attento alla provincia di Varese di cui racconta come allora e come sono affacciati attraverso quell'evoluzione del sistema viario (particolarmente il fatto di modificarsi di un modo di vivere, del costume, dei rapporti economici e sociali).

Un altro progetto italiano, insomma, che fa seguito al due anni trascorsi in libertà nei mesi scorsi — e ai quali il nostro giornale aveva dedicato una intera pagina — e che precede il quarto, programmato per il mese di luglio (il titolo dell'opera è «Quando una città conosce due stati»). Scadenza nel cui rispetto non vi sono dubbi, vista la serietà e la precisione con cui lavoro Cigliari, storico, docente universitario, uomo di grande cultura che in poco più di vent'anni ha dato alle stampe, raccogliendo consensi di pubblico e critica, decine di pubblicazioni di genere affermatissimo. E del quale l'opera caratterizzata rimane quanto meno un volume di riferimento indispensabile per qualsiasi studioso che voglia occuparsi della materia.

Nel nuovo libro ricordiamo le esperienze di un cittadino che ha vissuto in prima persona la vita della cittadina della Valleraia, di come al principio l'opera del punto di vista del collegamento viario al momento della costruzione di provincia, delle modifiche apportate in un momento nei mezzi di trasporto e di come allora alcuni nuclei particolari abbiano la parte che riguarda la nascita dell'autostrada dei laghi. Un'opera che avrebbe ispirato la storia e la geografia del Fiammista all'attenzione del mondo intero.



L'ingegner Puricelli con re Vittorio Emanuele III alla cerimonia inaugurale dell'autostrada dei laghi.

Piero Puricelli, milanese, ingegnere, già nel 1901 intraprese importanti studi per la costruzione di opere che per il nostro paese a trazione meccanica. L'obiettivo è di realizzare una strada non interessata da altre che abbia caratteristiche tecniche, geometriche e strutturali idonee per poter viaggiare anche ad alte velocità garantendo sicurezza all'utente e all'andamento regolare, economico e conformazione di marcia.

L'autostrada, scrive Puricelli in documenti senza uguali alla data e che Cigliari ha riproposto, dovrà fare «... nella misura in cui le condizioni di ambiente e di traffico motivano la giustificazione di una gamma corrispondentemente omogenea di usi generali, quindi luoghi dotati di servizi e relazioni particolarmente intense e compatte».

Il problema non è ancora risolto, da gran parte del Paese, nella sua effettiva importanza e lo stesso Puricelli dice di «... l'obiettivo con la «sicurezza di usi» soprattutto nelle Amministrazioni pubbliche. Lo stesso di conve-

ni che va affrontato con purezza. Ma non. Lezioni e parziali (indagando da Vittorio Emanuele III alla sua «... l'ultima soluzione a Parigi nel 1908) suggerivano i primi risultati positivi grazie alla disponibilità dell'Amministrazione provinciale di Milano la quale — comprendendo che «... la buona strada è «... e commercio e che «... il suo stato stabile di un paese e quello che è il sistema circolatorio per il quale intendiamo — da il suo «... per una serie di anni, senza mai dimenticare quella che prevede la nascita dell'autostrada di Milano. Il 24 aprile del '22 apriva il cantiere per il tratto, (simile tra loro) di 110 metri di lunghezza con calcestruzzo 100 mila metri quadrati di superficie e 100.000 metri cubi di calcestruzzo curato e spalmato con bitume.

Insomma, nel gennaio del '22, Puricelli proponeva una relazione dal titolo «Recezione per autostrada Milano-Lago di

Comò». Milano e Lago Maggiore erano i due punti di partenza del progetto di «... l'autostrada dei laghi» di Puricelli. Il progetto era stato presentato al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio il 21 settembre 1922. Il progetto era stato approvato il 21 settembre 1922. Il progetto era stato approvato il 21 settembre 1922.

Capitolo l'ultimo capitolo di Puricelli elabora il progetto definitivo, calcolato e realizzato. Il progetto era stato approvato il 21 settembre 1922. Il progetto era stato approvato il 21 settembre 1922.



Pier Luigi Puricelli accompagna il capo del governo, Benito Mussolini (che saluta romanamente) a un sopralluogo ai lavori in corso sull'Autogrill.

Il progetto era stato approvato il 21 settembre 1922. Il progetto era stato approvato il 21 settembre 1922.

Il progetto era stato approvato il 21 settembre 1922. Il progetto era stato approvato il 21 settembre 1922.

Il progetto era stato approvato il 21 settembre 1922. Il progetto era stato approvato il 21 settembre 1922.

Il progetto era stato approvato il 21 settembre 1922. Il progetto era stato approvato il 21 settembre 1922.



Un camioniere motociclista sottile al controllo dell'autostrada.



Re d'Italia, Vittorio Emanuele III, accompagnato dall'ingegnere Pier Puricelli, inaugura l'autostrada Milano-Varese il 21 settembre 1924.

TARIFFA BIGLIETTI

Categoria	1°	2°	3°	4°	5°
Autogrill	15,-	10,-	8,-	6,-	5,-
Categoria 2°	20,-	15,-	12,-	10,-	8,-
Categoria 3°	25,-	20,-	16,-	14,-	12,-
Categoria 4°	30,-	25,-	20,-	18,-	16,-
Categoria 5°	35,-	30,-	24,-	22,-	20,-

PERCORSI INTERI

- MILANO-VARESE
- MILANO-COMO
- MILANO-BESTO CALONDE
- COMO-VARESE
- COMO-BESTO CALONDE

PERCORSI RIDOTTI

- MILANO-GALLARATE
- MILANO-GIANCAMELLO-LONATE
- LEGNANO-VARESE
- LEGNANO-BESTO CALONDE
- VARESE-BESTO CALONDE
- GALLARATE-BARONNO
- BARONNO-COMO

TARIFFA ABBONAMENTI

Categoria	1°	2°	3°	4°	5°
Autogrill	100,-	70,-	50,-	40,-	30,-
Categoria 2°	150,-	100,-	70,-	50,-	40,-
Categoria 3°	200,-	130,-	90,-	60,-	50,-
Categoria 4°	250,-	160,-	110,-	80,-	70,-

Le tariffe per l'autostrada Milano-Lago nel 1925



carismatica

Settantacinque anni fa la cerimonia: taglio del nastro "in velocità" e a bordo dell'auto il re e l'ingegner Piero Puricelli

Milano-Laghi, fu una Lancia a inaugurarla

Vittorio Emanuele III e il progettista i primi utenti della prima autostrada al mondo

di FRANCESCO OGLIARI

La vicenda che portò l'autostrada alla sua prima realizzazione comincia ufficialmente nel gennaio 1922 con la pubblicazione della relazione "Rete Stradale per autostrade" Milano-Lago di Como, Milano-Varese, Milano-Lago Maggiore" con la quale Piero Puricelli presenta il progetto dell'Autostrada del Lago. Puricelli fonda l'Istituto Sperimentale Strade, creando così una sede di analisi e di ricerche a disposizione di tutti inaugurando nel 1921 la sede in il Istituto stesso che porta come sostituto "Fondazione Puricelli".

È costituito un Comitato presieduto dallo stesso Bertoni. Nel 1923 il Tuning arriva una decisa campagna contro gli eccessivi oneri fiscali sulle biciclette, sugli automobili e sui carburanti dimostrando i propri concetti in una memoria che intitolò "Per l'automobile e la bicicletta strumenti di lavoro", distribuita dal Ministero, al Parlamento, dalle Associazioni industriali e professionali, a quelle operose e ai lavoratori della terra.

È proprio questa lungimiranza del Tuning che accenna Bertoni e Puricelli consentendo alla loro azienda di collaborare al conseguimento di grandi risultati.

Nell'ottobre del 1922 sale al potere il Fascismo e i suoi capi non si lasciano sfuggire una buona occasione politica. Il 18 novembre 1922 presso il Senato Ott. Federico Cesi è costituita la

Milano la "Società Anonima Autostrade". Il Tuning non ne entra a far parte ritenendosi fedele

alla stessa Bertoni, se è però nominato Presidente Onorario. Il Dice, senza l'esperienza del progetto,

attuazione, fissando nello stesso tempo la data e il luogo dove egli stesso vi farà il primo colpo di piccone. Il 1 dicembre 1922 in Roma, in una sala del Ministero dell'Interno presso la Presidenza del Consiglio, è convocata la "Commissione per la concessione alla Società Anonima Autostrade Milano-Lago".

In breve termini l'Ufficio Tecnico Puricelli studia il progetto definitivo, finalizzato sul terreno da cui sono agli esposti. L'organizzazione dei lavori pone problemi di gran mole da risolvere "a nuovo", poiché nessuna esperienza precedente vi è a cui rivolgersi. Dal punto di vista tecnico, l'Autostrada è la prima applicazione europea in grande stile di pavimentazione di cemento, dal punto di vista finanziario, lo Stato non interviene che con una garanzia di interessi per una parte del capitale necessario: 25 milioni sui 90 necessari.

La Milano-Lago rappresenta, certamente il primo esempio realizzato nel mondo di una autostrada a corsie di una "via per l'automobile", anche se dall'inizio del XX secolo le riviste tecniche già sperimentavano varie proposte di strade riservate alle automobili.

L'Holland Tunnel del 1904 collegò in New York, Long Island e il New Jersey sottopassando l'istmo del Hudson. A Berlino, nel 1921, era stata inaugurata in occasione della esposizione automobilistica europea, la "Astra", una strada urbana riservata a favorire lo scorrimento degli automobili.

Ma nulla di sistemato e conseguentemente sulla buca della strada di un progetto completo di tutti i particolari.

Il 16 marzo 1923 il Presidente del Consiglio del Ministero Antonio Musolino presenta alla Camera del Re un progetto di legge per la Milano-Lago e l'Autostrada di Varese, in un paese, per gli italiani il cui territorio è

abbondante in strada classificata che le strade di via di Nazionale. Provinciali e Comunali, le strade divise in classe vengono distribuite in competenza allo Stato, alle Province e ai Comuni secondo i reali bisogni determinati dalle loro condizioni "insolite". Con l'ordine viene finalmente messo al sistema un progetto del grande capo italiano: le altre esistenze sono in-

di automobili che debbono marciare sulla opposta via di corsa, deve portarsi in mezzo all'autostrada e scartando dai due lati, deve garantire il passaggio. Il cancellone ha, inoltre, altezze differenti e quindi il tabulo che poggia ad ogni automobile che passa salta militarmente.

Inoltre deve resistere a buchi, a terra e a com. servogilare che il capo camioniere, il camioniere motocic-

meno fino a 17 HP, camionario: 4611 automobili da 17 HP a 36 HP, 603 camion da 17 HP a 36 HP, 2720 automobili e 4402 camion oltre 26 HP. In totale quindi il parco circolante è di 16.480 unità dove la preponderanza è data dalle automobili ordinarie e da un numero di grande utilità.

Il 21 settembre 1924 Vittorio Emanuele III, in Italia, con il quattromila inge-

no in media ogni 5 chilometri vengono aperti 17 chilometri sottoposti. La "Civica Penale" del 21-22 settembre 1924 sotto un grande nido "Varese saluterà il Tarnato Sovrano con rinviata fede e con fervido entusiasmo" tra l'altro scrive: "in una rapida visione: ma che in questo breve tragitto dallo sbocco dell'autostrada alla stazione delle Fermo



Vittorio Emanuele III giunge presso il bivio di Lainate



Una "base" di rifornimento funzionante in autostrada

al suo ruolo di associazione che promuove le innovazioni nei servizi di impresa.

onina al Ministero dei Lavori Pubblici di dare inizio agli atti legislativi per la sua



Franco Puricelli, figlio dell'ingegner Piero, impugna simbolicamente il piccone. Nella foto piccola il tratto fra Milano e Lainate in costruzione



Il tratto fra Milano e Lainate in costruzione

primissima strada dell'autostrada per marciare il processo di lavorazione. Viene elaborata la legge che segnala nella storia della strada il primo grande passo del movimento: la legge Camera del 15 novembre 1923 che stabilisce le "Norme per la classificazione e la manutenzione di strade pubbliche".

vidiate e la grande cura può trarre. La nuova strada è preclusa ai carri, ai calessi e ai pedoni, ha una carreggiata per senso di marcia e le divisioni si incrociano con le traverserie di corsa. I varchi di ingresso e di uscita sono al filo della macchina e a fianco hanno il cancello, il cancellone, in caso di ingresso

sta, il camioniere in funzione motorizzata, il camioniere con traliccio attrezzato e i camionieri di fatica effimera il proprio dovere.

L'Automobilista deve essere servito con ogni riguardo. In Lombardia, nel 1924 sono in circolazione 646 motociclette, 2224 automobili fino a 17 HP, 264 ca-

gnor Piero Puricelli in soffitta e cilindro inaugura su un'autoverna Lancia Triangolo l'autostrada da Milano a Varese fra il tripudio e l'entusiasmo di una folla glaudente accorsa lungo i bordi di essa da tutti i dintorni. L'orario di servizio è dalle 6 alle 24. Gli interessati con la viabilità ordinaria so-

di Stato, S.M. il Re senza vibrare ancora una volta cuore di Varese; tutta Varese si assiepa agli sbocchi delle vie e lungo il percorso sarà possibile; la si affacciata da ogni parte da ogni finestra, da ogni balcone, si aspetta in ogni clivo e su ogni marciapiede.



Dal cielo di Milano a quello di Varese

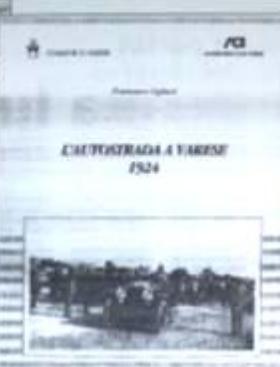
Il 9 agosto 1954, la società di ingegneria italiana L'Espresso di Genova, in un'aula di viale di Milano, ha organizzato una conferenza stampa per presentare il progetto di una nuova autostrada che collegasse Milano a Varese. L'evento è stato presieduto dal ministro delle Infrastrutture, Giuseppe Cossu, e ha visto la partecipazione di numerosi esponenti politici e tecnici. La conferenza ha avuto un grande successo, con il pubblico che ha applaudito il progetto e si è impegnato a sottoscrivere il piano di finanziamento.

ATTUALITÀ

103

L'Espresso

L'Autostrada a Varese 1954



I Capoli del Ticino

Il Ticino è una zona di grande interesse storico e culturale. In questa regione si sono sviluppati alcuni dei più importanti centri urbani del Nord Italia. La zona è caratterizzata da una morfologia particolare, con colline e valli che si alternano in modo suggestivo. In questi luoghi si sono sviluppate diverse civiltà, che hanno lasciato tracce evidenti nella storia e nell'architettura della regione.

Presente passato e dintorni

Cronache di Pietro Macchione

Caro Riccardo, Amato Gabriele D'Annunzio

Il 25 gennaio 1915, il generale Gabriele D'Annunzio, leader del movimento irredentista, si imbarcò a bordo del idrovolante "Libia" per conquistare il porto di Fiume. Questa azione, conosciuta come "l'impresa di Fiume", ebbe un grande impatto sulla storia italiana, contribuendo a scardinare il regime liberale e a preparare il terreno per la nascita del fascismo.



Questa immagine mostra un momento storico, probabilmente legato all'inaugurazione di un monumento o all'apertura di un'opera d'arte. La scena è ambientata all'aperto, con un grande arco di pietra che domina il centro dell'immagine. Un gruppo di persone, alcune in abiti formali, si raduna intorno all'arco, osservando con interesse.

IL GABBIANO

Il Gabbiano è un'azienda specializzata in servizi di pulizia e manutenzione. L'azienda opera in tutta Italia, offrendo servizi personalizzati e di alta qualità. Per maggiori informazioni, visitate il sito web o chiamate il numero verde.

PREALPINA

Le Prealpi

Martedì 15 Aprile 1997 15

CRONACA DI VARESE

L'EVENTO Costruita in diciotto mesi esatti, c'è voluto il doppio per ampliare due chilometri di «bretella»

L'autostrada compie 73 anni. E si vede Era un fiore all'occhiello, oggi è un crocevia di guai

Ritorno al futuro. Basti un anno e mezzo per portare a termine la prima autostrada del mondo, la Milano-Varese. I lavori cominciarono il 26 marzo 1923 e si conclusero il 21 settembre 1924. Intero per ampliare la "bretella", sostituirne la tecnologia muraria in tre quarti di secolo, si sono voluti quasi tre anni. Sublime del tempo.

Oggi, intanto sono dopo l'inaugurazione dell'autostrada, Varese ricorda quella grande opera con una manifestazione che celebra anche il centenario della "promozione" della città a capitale di provincia. Furee all'occhietto delle iniziative è la presentazione di un volume scritto da Francesco Ogliari, illustre storico di trasporti. "L'autostrada a Varese - 1924", è il titolo dell'opera, ricca di splendide immagini, che sarà presentata sabato 26 e domenica 27 aprile nell'aula dell'istituto professionale da Comune, Provincia, Air e Famiglia Benini.

Nella palazzina civica di via Saroni, dalle 10 alle 19, saranno esposti documenti e collezioni filateliche di prestigio. Inoltre verrà allestito un ufficio postale dove la posta in partenza sarà timbrata con un annullato filatelico. Gli appassionati potranno ammirare una mostra in esposizione, oltre al passato con il quale la stessa città ha il primo colpo per l'inaugurazione del lavoro della Milano-Laghi, a Linate. A presidiare Pier Paolo Pasolini, nipote dell'ingegnere Piero Paronelli, che stesi e costruì il collegamento che ancora oggi arriva nel cuore della città, bombardata di traffico.

Nella carta è ancora visibile il luogo di quel primo colpo d'ascia che stabilisce il collegamento del pro-



Immagine dal volume "L'autostrada a Varese - 1924". Il tratto tra Milano e Linate è ancora in costruzione. A destra, il corteo reale sta per giungere a Linate. Nel centro, il cippo commemorativo dell'inaugurazione dell'autostrada Milano-Varese e, a destra, il taglio del nastro tricolore in corso il 21 settembre 1924. Vittorio Emanuele III è a bordo di una Lancia "Tricoppe" e il clero.



STORIA

La Lancia del re tagliò il nastro tricolore

di FRANCESCO OGLIARI

La vicenda che porta l'autostrada alla sua prima realizzazione è da poco conosciuta ufficialmente: nel gennaio 1922 con la pubblicazione della relazione "Una strada per autostrade Milano-Lago di Como, Milano-Varese, Milano-Lega Maggiore" con la quale Piero Paronelli presenta il progetto dell'autostrada dei Laghi, l'ingegnere e l'ingegnere dell'Anonima Club di Milano, così come Luigi Vittorio Bernasconi, presidente e direttore generale del Touring club italiano, subito con particolare interesse il progetto "completato di piano, profitto e tipi di opere d'arte, di impianti, marciatori, sistemi di drenaggio" (1).

Quando nella primavera del 1921 l'ingegner Piero Paronelli, discesi a Bernasconi il progetto di costruire una strada, marciatori ed altri servizi a motore, per collegare Mi-

lano con Como, Varese e Sesto Calende passando in opera ottomobili e camion, di nuovo stradale, diretto con un altro consorzio locale, senza intesa con strade comunali e provinciali ferroviari, senza protezioni a livello, senza autorizzazioni di piano o progetti di cura, senza norme tecniche, la proposta è accolta con grande entusiasmo (2).

Il Touring non ne ebbe a far parte: rimase sempre fedele al suo ruolo di associazione che promuove le iniziative nel suo di interesse. La stessa Bernasconi ne è però molto convinto. Nell'assemblea plenaria del 3 gennaio 1922 presso la Camera di commercio di Milano, di Bernasconi si scrive: «L'Unione ritiene come l'autostrada non debba essere una manifestazione di lusso ma debba rispondere a una urgente ne-

cessità per la vita e per il futuro della regione e dei comuni». Una ancora, in una sua nota di lavoro. Pier Paronelli, il 21 settembre 1922, come risulta dal Diario, al quale sottopone il progetto dell'autostrada, alla fine del contratto e paragonato dal 1914. Nella stessa lettera di Paronelli l'ingegnere del progetto, avvisò al momento del lavoro pubblico di dare legge agli atti legislativi per la sua attuazione. Secondo nelle stesse note è data e il fatto che egli stesso riferisce come colpo di paratenne. E ricordando il tipo di progetto del progetto stesso dell'autostrada di Milano, in una nota 500 giorni il mese dell'autostrada (3).

Il 26 aprile 1923 il progetto del consiglio dei ministri venne approvato con la sentenza del presidente di giustizia, per l'inaugurazione e lavoro, da Milano-Laghi a Linate, dove viene fatto un patto

per gli interessi ed è stato creato l'ingegnere Piero Paronelli, ingegnere del progetto di costruzione. Donato alla città è costruita una cippo commemorativo di marmo bianco. Salvo sul patto, avrebbe dagli uomini e dalla parte ancora tra cui la rappresentazione del lavoro inaugurato alle autostrade e, dopo una spinta di fronte, intanto e ancora (4).

Il 21 settembre 1924 Vittorio Emanuele III, re d'Italia, con il quattordicesimo reggente Piero Paronelli, lo affidò a cilindro, insieme per una costruzione Lancia "Tricoppe" l'autostrada da Milano a Varese. Fu il trionfo e l'occasione di una festa pluriennale accolta lungo i 40 km di strada da tutti i comuni.

L'evento di servizio è dato il 24. Gli interventi con la raffinata presidenza sono in media ogni cinque chilometri, vengono aperti da diverse comitati, con il 21 settembre e 77 chilometri.

Rackett, ecco chi comandava

L'Isola infelice dell'estorsione

La requisitoria di Abate

Varese di «controllo assistito» nella vigilia dei comizi, quattro mesi di racket che «ritorna» nella logica della protezione impietosa e di accorciamento a un sistema «della» sempre più alto tipo di deviazioni. Voci che di via le notizie giornalistiche dell'isola felice bionda, ingrandite da una foto che è chiara estorsione: non l'isola, ma certo tra quelle che più a basso possono essere l'opera di colonizzazione dei comuni di zona rossa e «redagata».

San quattrino, davanti alla Corte d'Assise di Varese presieduta da Antonio Segreani, il pm Agostino Abate ha presentato la sua nota impegnata nel procedimento della Felici I, dai di cui il via alla domanda del quattordicesimo caso di estorsione fatto nei fascicoli del processo alla mafia di casa rossa.

Nell'isola quasi deserta del bosco di via Saroni, Abate ha illustrato alla giuria popolare una «vita» la stampa operativa di impregnazione e pacifica, ma ne ha ricostruito il momento impetuoso. Ripercorrendo le tappe di un caso di estorsione «di una ventina di milioni», ai danni del gioielliere varese Arrighi, il pm ha ricostruito tutto per mezzo il pedinamento, a bordo di una Porsche, della moglie del costruttore.

Una agenzia estorsiva, con solo psicologica diretta all'indifferenza massima dal gioielliere ma conosciuta di chi detiene un alto potere di giurisdizione: il caso Zagar, nell'occasione, prevedeva che la vittima mai e per via l'assunzione del controllo degli anni e degli anni degli amici.

Non si trattava, ha spiegato Abate, «di uno semplice spaccio estorsivo». Nel reato insieme i nomi o senza italiani di loro richiesti agli Arrighi il loro scopo dei ordini della Isola bionda, il padre Antonio Zagar costruttore, nel caso specifico, che «le vittime si comportano male». Non erano: «Quelli non pagano».

In questa antica differenza su la spiegazione di un controllo accurato che poggia sulle fondamenta dell'associazione mafiosa non si tratta di una produzione, ma della condotta di un comportamento che deve risultare nel controllo del gruppo criminale. Abate ha infatti spiegato che anche con la mafia esiste la possibilità di offrire protezione, protezione, e di distinguere sulla base di una disponibilità bionda.

La mattina di Antonio Zagar il suo comportamento perché era il comportamento, maldiverso dagli Arrighi e non con il permesso del controllo del territorio. Ecco perché l'impiego di quella Porsche, non utilizzato pochi giorni dopo per la rapina alla casa sua, agli atti della giustizia e i ricatti solo dopo aver rifiutato un indotto strada a «non parte di Zagar» - «ebbe l'impresione di essere ricompensato dalla legge».

In sede di racconto, pm Abate ha ricostruito la deduzione di un rapporto con i comuni onesti della zona del Territorio, troppo dettagliati i movimenti di Antonio Zagar per poter essere altrimenti, in attesa che il danno da 120 milioni restano - ciò che potrebbe accadere non prima di due mesi fa: il primo per la rapina della Isola bionda, la seconda è che il pm via lungo a evidenziare per l'autostrada della credibilità del suo «regime».



**ARTICOLI
DI
GIORNALE**

La Provincia di Varese

GIOVEDÌ 24 LUGLIO 2014
EURO 1

ANNO 10 - NUMERO 202
www.laprovinciadi Varese.it

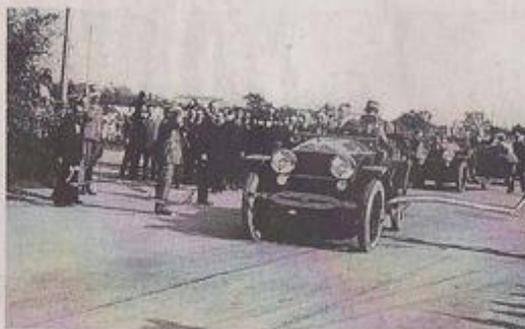
Auto d'epoca, fatevi avanti: l'Autolaghi compie 90 anni

AAA cercasi possessore di mezzo storico conservato o restaurato degli anni Venti e Trenta per l'anniversario dell'inaugurazione della prima autostrada del mondo, la Milano-Varese. Infatti, domenica 21 settembre, saranno trascorsi novant'anni dall'inaugurazione della prima autostrada avvenuta alla presenza di Vittorio Emanuele III, Re d'Italia, con a fianco il quarantenne ingegner **Piero Puricelli**, milanese di nascita e varesino d'adozione. Per celebrare questo importante evento i due club Asi, Cmae di Milano (club Milanese

Auto Moto Veicoli d'Epoca) e il Vams di Varese (Varese auto moto storiche), hanno organizzato in quella data una manifestazione storico-culturale non competitiva.

Si tratta di una passerella rievocativa di auto e moto d'epoca, rigorosamente legate a quel periodo storico (anni '20-'30 con alcune eccezioni fino al '40). Prestigioso p

Partner dell'evento è Autostrade per l'Italia. L'obiettivo è celebrare insieme la storia e i suoi protagonisti (progettisti, esecu-



Il re taglia il nastro dell'Autolaghi a bordo di una Lancia Triokappa

tori dell'opera, auto e moto divenute testimoni della mobilità e della comunicazione dell'Uomo).

Verrà così creato un corteo di "mezzi storici" che unirà il capoluogo regionale alla città giardino: il corteo di auto e moto prenderà il via da piazza Lombardia (sede della Regione Lombardia in via Melchiorre Gioia 37) e percorrerà viale Certosa per entrare, scortata dalla Polizia Stradale, in Autostrada (A8); verranno fiancheggiate Lainate, Legnano, Castellanza, Busto e Gallarate per poi giungere a Varese: è prevista

in centro città una sfilata con presentazione di tutti i mezzi partecipanti per concludere la passerella nei settecenteschi Giardini Estensi.

Vetture e moto saranno selezionate, ammesse in numero limitato (al massimo 80 auto e 40 moto) e tutte appartenenti al periodo anteguerra, al fine di poter essere più fedeli al corteo reale del 1924, aperto da una Lancia Triokappa. Saranno presenti mezzi storici di istituzioni lombarde, vigili del fuoco, carabinieri, polizia di Stato e stradale. ■ V. Des.

Società CULTURA / SPETTACOLI

La bachata di Toby Love protagonista a Latinoamericano

Stasera, sul palco di Latinoamericano, al Forum di Assago (via Giuseppe di Vittorio 8), è di scena la bachata di Toby Love (nato 1986). Nato e cresciuto in Birma da genitori portoricani, Toby Love è stato insieme a Romeo Santos protagonista per oltre sei anni del gruppo Aventura, i cui successi hanno rilanciato la bachata a livello internazionale. Dopo il 2008, ha intrapreso la carriera di solista.



ALBUM

Pedaggi e caselli

Sulla Milano-Varese appena inaugurata erano presenti 17 caselli. L'accesso era consentito tra le sei del mattino e l'una di notte. Il pedaggio andava dalle 10 lire a per litro molto alle 20-25 lire per le autovetture e fino alle 50-75 lire per gli autobus. Il transito di un migliaio di mezzi al giorno il primo anno poco più di 800 non fu sufficiente alla Società Anonima Autostrade per recuperare le spese. Nel 1930 lo Stato rilevò la concessione.



di LUCA SALVI

Verso i laghi a tutta birra La Milano-Varese festeggia i novant'anni

Fu inaugurata nel 1924 dal re Vittorio Emanuele III

LA CONFESA Si contende con Berlino il fatto di essere la prima autostrada del mondo

90 anni di vita. Siamo parlando della Milano-Varese, A3 o Autostrada dei laghi che dir si voglia. Nasce macchinera, la monoglossia. Nelle mani del suo ideatore, l'ingegner Piero Pirelli, corre di Lomazzo, doveva essere il germe di «una rete organica e razionale di comunicazioni» attraverso l'Europa, perché «le autostrade non sono strade di guerra ma porte per la pace. Un'Europa unita ante litteram. In realtà la Mi-Va arrivò per la necessità, prima locale, di unire il lago di Varese alle zone di villeggiatura dei due laghi (Carino e Maggiore). Vocazione industriale e turistica, fin da subito.

MA PROPRIO da quando nacque l'idea da primo ministro, «Crispien nel nostro Paese una società nazionale attraverso l'Europa, perché «le autostrade non sono strade di guerra ma porte per la pace. Un'Europa unita ante litteram. In realtà la Mi-Va arrivò per la necessità, prima locale, di unire il lago di Varese alle zone di villeggiatura dei due laghi (Carino e Maggiore). Vocazione industriale e turistica, fin da subito.



incroci, la Mi-Va all'inizio ha due corsie, una per ciascun senso di marcia. Resta aperta dalle sei del mattino all'una di notte. Una lancia Triton sarà in seconda anche alla manifestazione, con mezzi rigorosamente anni '20-'30, che il Club Milanese Auto Antico Veicoli d'Epoca e il Varese Auto Moto Storiche organizzano per il prossimo 21 settembre. Tornando indietro nel tempo, i lavori richiesero 90 milioni di lire, da recuperare tramite pedaggio: 10 lire per le moto, 20-25 lire per le vetture, 50-75 lire per gli autobus. Ma il migliaio di mezzi di

LA MANIFESTAZIONE E il 21 settembre si svolgerà una rievocazione con mezzi d'epoca

passaggio al giorno non furono sufficienti a tenere in piedi la Società. Nel 1933 lo Stato avrebbe rilevato la concessione. In questo rimane: fu la prima autostrada al mondo? I tedeschi rivendicano il primato per l'Autosole di Berlino, aperta nel 1921. Di certo, la Milano-Varese fu costruita appositamente per il traffico automobilistico e nel 1926 il quinto Congresso mondiale della strada, a Milano, ufficialmente decretò il termine italiano autostrada. Infine, il governo del Tacco Reich si sarebbe ispirato alla consistenza di Pirelli. Per una volta, e raramente a dettarci ai tedeschi.

GIOVEDÌ 14 AGOSTO 2014 IL GIORNO

Ad Artem organizza le visite alle Merlate

Visite guidate alle Merlate del Casello Sirocco. Ogni domenica alle 15.15 si potranno visitare le Merlate (12 euro, 10 euro ridotto). Solo oggi, alle 18 e 19.30, saranno invece di visita il corso arcaico (costo 15-10 euro). Prenotazioni on line fino a poche ore prima da www.visitadartem.org oppure tel. 02 8596937.



Film all'aperto tra Castello e Umanitaria

Correva la stampa. Avremo di cinema all'aperto. Stasera a Milano alle 21.15 verranno proiettati Tutti, cobra di Fratelli (nati 190) e Il passio Castello e l'Umanitaria. Sabato 14 agosto a Milano alle 21.15, invece alle 21.15, verranno proiettati tutti i film di Umanitaria (v.l. 8.000 lire) con «Non bastano i giorni».

SPETTACOLI E SOCIETÀ' XIII

Improvvisazione d'organo e visita a San Celso

Un concerto d'organo e una prestigiosa ricorrenza il venerdì di Santa Maria presso San Celso (corso Italia 37). È la provincia di viale del cimitero, storico alle 21. Le imprevisioni si ripresentano: il concerto di Pietro Gallo (nati 190) segnerà una visita guidata del complesso architettonico, leggendario.



LE MOSTRE DI FERRAGOSTO

Durakami L'arte non va in vacanza



di GIAN CARLO PIRELLI

SE SIETE costretti in città e, nonostante l'estate che accende a non esserci, scoprite isole tropicali, panorami sconfinati, spiagge o rovine deserti, solo per noi, questo Ferragosto, Genova (che si lava a sinistra) vi può regalare alcune ore di felicità. Sebastiano Durakami, oggi il re dei fotografi ha esplorato per alcuni anni le zone più suggestive e segrete del pianeta Terra e, con un cambio di rotta, dopo avere documentato con immagini anche di crisi, ci mostra i drammi che esplodono senza trattenere, ha immortalato i paradisi sperduti, dalle Galapagos all'Antartide, nella speranza che tali non li abbiamo, anzi, che altri ritardano ad aggiungere. Una ricerca insperabile, la mostriera di bellezze che deriva «Genova», all'estate Palazzo della Regione, aperta anche domani. Giustamente.



di ANNA COSTANTINOPOLI

Passando alla Triennale ampio il ventaglio di offerte soprattutto la Triennale No Man's Land, che gioca sui ritmi degli quotidiani che può succedere in ogni parte del mondo. Il design italiano oltre le crisi. Anzitutto, attraverso, attraverso i disegni e le opere del design italiano moderno e dell'altro una volta l'Europa e l'immagine, la fantasia e la tecnica del triennale Post Modern di Roche, e la singolare Abbi di avere progetti a volte, incomprensibili, formati da creativi del calibro di Alessandro Mendini e Vittorio Viganò.

AMARCORD

Sopra, il re Vittorio Emanuele III si avvia verso la tribuna di ferro. A fianco un'automobile d'epoca. Sotto, l'inaugurazione.



LE CRONACHE

degli ultimi anni hanno mostrato chiaramente come nel di fatto i rilievi siano frequentati da pescatori e gallerie, accendendo anche il rischio. Scordo di lunghe code. Col domani tutti i mezzi erano riservati agli ospiti. A parte da Palazzo Reale, che da dove offre un'immagine di lusso. Nella foto: il classico coloratissimo giardino di brandelli di marciapiedi, tornati e occasionalmente gusto inaffabile, dove Ma-



di SESTO SAN GIOVANNI

SESTO SAN GIOVANNI IL GRUPPO NATO SUL LAGO QUESTA SERA AL CARROPONTE

Il Triangolo, da Luino a Un'America

IL TRIANGOLO non non l'unico centro del mondo indiano. D'accordo il piano, la geografia non è un caso... Iniziativa Benetton. Come ha ragione. Ma come, accennando un attimo i dritti seni, non c'è nulla di male se non ci si è mai intermessi. Il Triangolo, giovane trio nato in quel di Luino, ancora presente al più nei lanciati con entusiasmo alla scoperta della politica italiana, dalla

parità di Piero Chiavari al anno del mondo indiano, gente che in questo periodo non incide ed è fatta di talenti e di bolle di sapone. Speriamo che Marco Uboldi (con l'aria e i suoi), Thomas Fagnini (l'avevo con) e Marco Campolongo (l'avevo con) facciano parte della prima categoria e che non deludano gli operatori del



Carroponte di Sesto San Giovanni, che il ospite sarà alle 21.30. Vettura milanese fra le più importanti, il Triangolo vi arriva forte della recente uscita di «Un'America», secondo ultimo pubblicato sempre per la Olibri Records. Ovvero, la sua esistenza con cui avevano già firmato il presidente «Tara»

La Genova nel 2002, seguito da un'ottima accoglienza di critica e di pubblico. Progetto nato nel 2010 all'incrocio di cultura bandiera e di spettacolo (tre saggi), il Triangolo viene definito «moderno ma non alla moda», modernista ma non rettilineo, pulito ma non volutamente. Siamo impegnati. Stasera alle 21.30 il Carroponte di Sesto San Giovanni, in via Luigi Galvani, è il luogo. www.carroponte.org, oppure gratis. Diego Valentini



LA PROVINCIA DI VARESE
LUNEDÌ 1 SETTEMBRE 2014

«Gli studenti delle scuole elementari statali lombarde da quest'anno non avranno più al reddito - denunciano i genitori che frequentano le primarie - la somma erogata era di 30 milioni di euro di tagli imposti dal governo centrale la «scelta obbligatoria» di ridurre l'ammontare dei fondi messi a disposizione delle famiglie. Dai 66 milioni del 2013 (di cui 30 milioni per il sostegno al reddito degli alunni delle scuole pubbliche e 35 milioni per il buono scuola riservato ai genitori delle paritarie) si sono ridotti a 30 milioni di quest'anno».

...del libro

«buono scuola» fu erogato a 48 mila famiglie, per un importo di 30 milioni di euro, più un'integrazione all'«reddito» da 4,6 milioni per più di settemila famiglie meno abbienti con i figli alle paritarie, mentre il «sostegno al reddito», la misura per le famiglie a basso reddito con i figli alla scuola pubblica, era stato erogato a 243 mila famiglie, per un totale di 34 milioni di euro. Nei mesi scorsi il Tar Lombardia aveva messo in discussione le differenze di contributi per il sostegno al reddito tra scuole pubbliche e paritarie della dote scuola 2013/2014. A.A.I.

Autolaghi, la prima autostrada Una mostra adesso racconta l'A8

La Milano-Varese è stata la prima autostrada del mondo. I suoi 42 chilometri furono ultimati in 500 giorni dall'ingegnere Piero Puricelli, conte di Lomnago, progettista e costruttore d'opera.

Un record di velocità a quei tempi. Fu il duce a sfidare Puricelli: gli chiese di metterci meno del tempo impiegato per l'autodromo di Monza (10 chilometri in 110 giorni).

Record di velocità
Ma la costruzione dell'autostrada Milano-Varese è un record di velocità anche oggi. Pensiamo alla Pedemontana, di cui si attende ancora collegamento A8-A9 e il primo lotto della tangenziale. Oppure al cantiere infinito dell'Arcisate-Stabio la cui conclusione andrà oltre l'Expo. Forse sono proprio le tempistiche

attuali delle maxi opere a rendere ancora più affascinante la vita di Piero Puricelli, figura a cui è stata inaugurata una mostra nel museo nelle scuderie di villa Puricelli a Bodio Lomnago.

Là si possono ammirare modelli, cartine e foto dell'epoca, compresa quella in cui si vede Vittorio Emanuele Re d'Italia percorrere per primo l'autostrada. Era il 21 settembre 1924.

E così il prossimo 21 settembre, a 90 anni da quel giorno, l'esposizione su Puricelli - curata da Appelzeller Museum - si trasferirà a Varese. E sarà solo uno dei tanti eventi per festeggiare la ricorrenza.

Il compleanno dell'autostrada sarà infatti festeggiato da Milano a Varese. Tutto nel corso di una manifestazione - di cui è partner Autostrade per l'Italia - organiz-

Il cantiere dell'Autolaghi, costruita nel 1924

zazione... Varese, dal Club... veicoli d'epoca e da altre associazioni e club (tra cui il Veteran car club Como, il Club Gallarate auto moto storiche, il Club ruote storiche lainate, il Club ariel moto d'epoca Saronno e il Club chiappardini di Legnano).

L'evento clou delle celebrazioni è una passerella di auto e moto degli anni '20, '30 e '40 che sfileranno sull'autostrada partendo da Milano e arrivando a Varese per radunarsi intorno a mezzogiorno in piazza Monte Grappa. I veicoli riporteranno l'atmosfera al 1923, quando in Italia circolavano 57 mila auto, 25 mila autocarri e 2685 autobus.

Attacchi tedeschi
La nostra autostrada costò 90 milioni di lire, dieci in più del preventivo. Aveva due sole corsie 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. Interessanti anche i dati

...nel 1946

9

...nel 1920... tratta Milano-Varese costò... lire per le moto, 12 lire per veicoli fino a 17 cavalli, 17 lire per i veicoli tra 17 e 26 cavalli, 20 lire per veicoli oltre 26 cavalli e da 40 a 60 lire per autobus a secondo della lunghezza. Uno sconto del 20 per cento veniva praticato per il biglietto di andata e ritorno.

Fu costruita a km/h: buona parte del materiale da costruzione proveniva dalle cave Puricelli in Valceresio. Occorsero 120 mila metri cubi di pietrisco, 62 mila di sabbia, 125 mila metri cubi di ghiaia e 500 mila quintali di cemento.

Nel tempo c'è stato chi ha provato a mettere in discussione che la nostra autostrada fosse la prima del mondo, ma senza riuscirci. In Germania, per esempio, ritengono che l'Avus di Berlino - inaugurata nel 1921 - detenga il primato. Ma non è così dal momento che l'Avus era utilizzata per testare le auto e non per la circolazione comune dei mezzi. ■ A. Mer.



I 90 anni dell' Autolaghi Festa con auto d'epoca

Sfilata storica il 21 settembre per ricordare l'inaugurazione

La Milano-Varese, prima autostrada del mondo, compie 90 anni. La data è quella del 21 settembre e alla grande festa che si sta preparando per celebrare la ricorrenza sono invitate le auto e le moto che, giusto in quegli anni, ebbero modo di "sfrecciare" sull'importante arteria, motore dell'industrializzazione dell'Altomilanese. Sarà una rievocazione storico-culturale non competitiva firmata dai due Club Asi, Cmae di Milano (Club Milanese Auto Moto Veicoli d'Epoca) e Vams di Varese (Varese Auto Moto Storiche) che chiamano a raccolta le auto e le moto degli anni Venti e Trenta (con qualche eccezione fino al Quaranta) e che hanno coinvolto come partner nel progetto anche Autostrade per l'Italia.

E poiché l'obiettivo è quello di celebrare insieme la storia e i protagonisti di un'opera che ha cambiato il volto del territorio, con gli organizzatori collaborano (oltre a Regione Lombardia, alla provincia di Milano e Varese, al Comune di Varese e ACI Varese) anche altri Club Asi del territorio toccato dalla Milano - Laghi

e cioè Veteran Car Club Como, Club Gallarate Auto Moto Storiche, Club Ruote Storiche Lainatesi, Club Ariel Moto d'Epoca Saronno e Club Chiappari- ni di Legnano. Domenica 21 settembre, dunque, un corteo di mezzi storici partirà a Milano da Piazza Lombardia (sede della Regione) e percorrerà Viale Certosa per entrare, scortata dalla Polizia Stradale, in A8. Si lambiranno Lainate, Legnano, Castellanza, Busto e Gallarate per poi giungere a Varese. Qui, dopo la

sfilata nel centro storico, gran finale ai Giardini Estensi, dove tutti potranno ammirare i veicoli d'epoca e incontrare collezionisti e restauratori. Vetture e moto saranno selezionate, ammesse in numero limitato (al massimo 80 auto e 40 moto) e tutte appartenenti al periodo anteguerra, per poter essere più fe-

deli al corteo del 1924, quando alla presenza di Vittorio Emanuele III, re d'Italia, con a fianco il quarantenne ingegner Piero Puricelli, milanese di nascita e varesino d'adozione, progettista e costruttore dell'opera, in una domenica assoluta, il corteo di auto percorse per la prima volta l'autostrada.

Ad aprire il corteo fu una Lancia Trikappa, motore 8 cilindri, 4600 da 100 hp, capace di raggiungere i 130 chilometri orari. Si partì da cantiere di Lainate e si inaugurarono i primi tre tratti della Milano - Varese fra il tripudio della folla. Vittorio Emanuele III la percorse interamente con soste ad ogni casello per salutare autorità locali, scolaresche e bande musicali. Al termine della cerimonia, mentre il Re d'Italia fece ritorno a Milano con la Lancia, l'ingegner Puricelli

La manifestazione è organizzata dai club Asi di Milano e Varese

Il progetto intende far rivivere il corteo reale del 1924

percorse con alcuni giornalisti il tratto da Lainate a Varese su un'Isotta Fraschini torpedo: durante il viaggio raccontò l'opera in cifre e delineò la rete autostradale che nel futuro sarebbe nata: il 28 giugno 1925 venne inaugurato il tratto da Lainate a Como (costo 57 milioni di lire), tre mesi dopo la Gallarate-Vergiate/Sesto Calende. Il tratto Como-Chiasso venne aperto al traffico il 10 settembre 1960.

Alla passerella rievocativa del prossimo 21 settembre saranno ammessi anche rari mezzi di trasporto commerciale degli anni Trenta: furgoni con cassoni in legno, auto corriere con strapuntini e tetti in tela che hanno avuto una grande importanza per lo sviluppo economico d'Italia tra le due guerre.

Chi avesse un mezzo storico conservato o restaurato degli anni Venti e Trenta e volesse partecipare alla rievocazione del 21 settembre, può contattare subito il Comitato organizzatore ed uno dei Club Asi di Milano o di Varese che valuteranno la richiesta e entro il 12 settembre invieranno una risposta.

Silvia De-Bernardi

The screenshot shows the website for 'VARESE AUTOMOTOSTORICHE' with the tagline 'una storia appassionante'. The navigation menu includes: HOME, CLUB, AGENDAZIONE, MERCATINO, LAB, DISPENSARIO SOCIALE, SQUADRA CORSE, and CONTATTI. A banner for 'secondi anni' features four posters: '3° RONDE DEL CUMIOLONE', '50 YEARS', and 'Eremiti 2014'. Below the banner, a news article is displayed with the headline 'Dom 31 agosto, h. 17. Inaugura mostra Museo Villa Puricelli'. The article text reads: 'In occasione della celebrazione dei 50 anni dell'inaugurazione dell'autostrada MI-Varese, l'Associazione Musei di Storia, Lettere e il Club Auto Storico Varese organizza, nella sede storica di Villa Puricelli, la mostra "90° DELL'AUTOSTRADA MILANO-VARESE". La mostra sarà inaugurata il 31 agosto 2014, alle ore 17, presso la villa di Villa Puricelli a Sesto Calende (VA). L'inaugurazione sarà a cura dell'Associazione Musei di Storia, Lettere e il Club Auto Storico Varese, in collaborazione con il Comune di Sesto Calende (VA). La mostra sarà visitabile fino al 15 settembre 2014. Per informazioni: 0331/259119. INFO CLUB AUTOMOTOSTORICHE VARESE - Angelo De Luigi - tel. 0331/259119'. The article includes a photo of a vintage car and a small video player. At the bottom, the URL 'http://www.vareseautomotostoriche.it/new2/index.php?page=news&id=259' and the date '09/09/2014' are visible.

La Provincia di Varese Lun 1
Settembre
2014
14.03

La Provincia di Varese **vogood.it** **COSTUMI & ACCESSORI HALLOWEEN DA 0,99€** **VEDI >>>**

Autolaghi, la prima autostrada

Una mostra adesso racconta l'A8

Di Silvia Piana e 20 persone. Di che è piena prima di tutti i suoi amici. Tutti >>>



La Milano-Varese è stata la prima autostrada del mondo. I suoi 42 chilometri furono ultimati in 500 giorni dall'ingegnere Piero Puricelli, conte di Lomnago, progettista e costruttore d'opera.

Un record di velocità a quei tempi. Fu il duce a sfidare Puricelli: gli chiese di metterci meno del tempo impiegato per l'autodromo di Monza (10 chilometri in 110 giorni).

Record di velocità

Ma la costruzione dell'autostrada Milano-Varese è un record di velocità anche oggi. Pensiamo alla Padaniana, di cui si attende ancora collegamento A8-A9 e il primo lotto della tangenziale. Oppure al cantiere infinito dell'Arcisate-Stabio la cui conclusione andrà oltre l'Expo. Forse sono proprio le tempistiche attuali delle maxi opere a rendere ancora più affascinante la vita di Piero Puricelli, figura a cui è stata inaugurata una mostra nel museo nelle scuderie di villa Puricelli a Botto Lomnago.

Li si possono ammirare modellini, cartine e foto dell'epoca, compresa quella in cui si vede Vittorio Emanuele Re d'Italia percorrere per primo l'autostrada. Era il 21 settembre 1924.

E così il prossimo 21 settembre, a 90 anni da quel giorno, l'esposizione su Puricelli - curata da Appenzeller Museum - si trasferirà a Varese. E sarà solo uno dei tanti eventi per festeggiare la ricorrenza.

Il compleanno dell'autostrada sarà infatti festeggiato da Milano a Varese. Tutto nel corso di una manifestazione - di cui è partner Autostrade per l'Italia - organizzata dal Club auto moto storiche Varese, dal Club milanese autoveicoli d'epoca e da altre associazioni e club (tra cui il Veteran car club Como, il Club Gallarate auto moto storiche, il Club ruote storiche Inatesi, il Club ariel moto d'epoca Saronno e il Club chiapparini di Legnano).

L'evento clou delle celebrazioni è una passerella di auto e moto degli anni '20, '30 e '40 che sfileranno sull'autostrada partendo da Milano e arrivando a Varese per radunarsi intorno a mezzogiorno in piazza Monte Grappa. I veicoli riporteranno l'atmosfera al 1923, quando in Italia circolavano 57mila auto, 25mila autocarri e 2685 autobus.

Attacchi tedeschi

La nostra autostrada costò 90 milioni di lire, dieci in più del preventivo. Aveva due sole corsie 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. Interessanti anche i dati relativi al pedaggio: fino al 1946 i casellanti avevano l'obbligo di vestire la divisa aziendale e di salutare militarmente ogni veicolo. Nel 1925 il pedaggio della tratta Milano-Varese costava 9 lire per le moto, 12 lire per veicoli fino a 17 cavalli, 17 lire per i veicoli tra 17 e 26 cavalli, 20 lire per veicoli oltre 26

cavalli e da 40 a 60 lire per autobus a secondo della lunghezza. Uno sconto del 20 per cento veniva praticato per il biglietto di andata e ritorno.

Fu costruita a Lm0: buona parte del materiale da costruzione proveniva dalla cave Puricelli in Valceresio. Occorsero 120 mila metri cubi di pietrisco, 62 mila di sabbia, 125 mila metri cubi di ghiaia e 500 mila quintali di cemento.

Nel tempo c'è stato chi ha provato a mettere in discussione che la nostra autostrada fosse la prima del mondo, ma senza riuscirci. In Germania, per esempio, ritengono che l'Avus di Berlino – inaugurata nel 1921 – detenga il primato. Ma non è così dal momento che l'Avus era utilizzata per testare le auto e non per la circolazione comune dei mezzi.

... riproduzione riservata

[Accedi al sito per commentare](#)

... ro...le



...irille



Ri...er...ello



val sa...lla

COP IRIG IT 2014 - Sesaab spa (p.iva.01873990160) - E' vietata la riproduzione anche parziale

Notizie / Avvenimenti

Auguri alla Milano-Varese

di Paolo Gamba

Domenica 21 settembre 2014 saranno trascorsi esattamente 90 anni dalla inaugurazione della prima autostrada del mondo, la **Milano - Varese**. Con lo spirito di celebrare questo importante evento, che vede partecipare Vittorio Emanuele III, re d'Italia, a fianco del quarantenne ingegner Piero Puricelli progettista e costruttore dell'autostrada, i due club ASI di Milano, il CMAE, e di Varese, il VAMS, hanno organizzato in questa data una **rievocazione storica**: un corteo di auto e moto storiche prenderà il via da Milano Piazza Lombardia (sede della Regione Lombardia) e percorrerà Viale Certosa per entrare, scortato dalla Polizia Stradale, in Autostrada per poi giungere a Varese ove i mezzi saranno esposti nei settecenteschi Giardini Estensi.



Le vetture e le moto saranno selezionate in numero limitato e possibilmente appartenenti al periodo anteguerra, al fine di poter essere più fedeli al Corteo Reale di allora aperto da una Lancia Tricappa. All'evento parteciperanno anche altri Club ASI che operano da anni sul territorio solcato dall'Autostrada Milano - Lugh: si tratta del Veteran Car Club Como, del Club Gallarate Auto Moto Storiche, del Club Ruote Storiche Lainatesi, del Club Antel Moto d'Epoca Saronno e del Club Chiapparini di Legnano. Prestigioso partner dell'evento è Autostrade per l'Italia.

Sempre per celebrare l'anniversario a **Bodio Lomnago** (Varese) presso le ex scuderie di Villa Puricelli di proprietà della famiglia del costruttore, conte di Lomnago, dal 1911 fino agli anni 70 è stata allestita a cura dell'Appenzellermuseum una mostra rievocativa con fotografie, giornali, oggetti, modellini e molto altro. Il tutto farà di questa rievocazione un evento storico al pari di quello di 90 anni fa, che la rivista del TCI "Le Vie d'Italia" così descriveva: "Il 21 dello scorso settembre segna una data fausta per la storia dell'automobilismo".

Info: www.automotostorichevarese.com, www.cmae.it, www.museoappenzeller.it

(01/09/2014)

Registrazione presso il tribunale di Milano n. 793 del 23/12/2003

spiegando le cause alla base di questo fenomeno: «Masnago è un quartiere popoloso, ma lo sviluppo della città negli ultimi de-

lingne del varesino, situata in zona resta alquanto congestionata dalle chiusure di alcune strade; è capitato anche sabato sera, quando

suo campanile, che succede a modissimo per usufruire della chiesa; se andrà in porto il tentativo dell'attuale Amministrazione

l'eranza e buon senso da parte del vicinato».

Marco Regazzoni

mila studenti.

Riccardo Prando

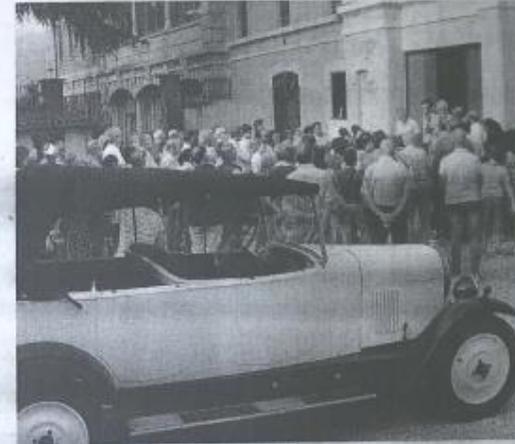
Autolaghi, un viaggio lungo 90 anni

BODIO LOMNAGO - Il Varesotto rende merito a un suo grande personaggio, l'ingegnere **Piero Puricelli**. La prima autostrada del mondo - la Milano-Varese, fu inaugurata il 21 settembre 1924, quasi novant'anni fa. Al suo progettista e costruttore Bodio Lomnago e Varese hanno dedicato una mostra inaugurata ieri nelle ex scuderie di Villa Puricelli. Qui, accanto alla casa per anziani, sorgono due poli culturali di rilievo: la personale del suo ideatore e il Museo Appenzeller, curati da **Liborio Rinaldi**. Proprio lui, con **Carlo Ferrarin** e i vertici del Club Auto Moto Storiche Varese - rappresentati ieri dal presidente **Angelo De Giorgi**, dai consiglieri **Enrico Bassani**, **Aldo Sammartino**, **Gianni Manzato**, **Paolo Gamba** e **Roberto Malnati** - ha tagliato il nastro tricolore ad una

esposizione subito molto apprezzata da centinaia di appassionati di storia locale che rimarrà aperta fino a domenica 21: in quel giorno si terrà la sfilata di 90 rari veicoli storici ante guerra da Milano a Varese. Partenza dalla meneghina piazza della Regione Lombardia e arrivo in piazza Monte Grappa. Due gli organizzatori dell'atteso evento: il club Auto Moto Storiche Varese e Club Milanese Autoveicoli d'Epoca che si avvalgono di altri club lombardi, dal club Ariel Saronno al Gams di Gallarate, dal Veteran Car Como al club Ruote Storiche Lainatesi e club Chiapparini di Legnano. Ieri a far gli onori di casa, lo stesso Rinaldi, archivistica molto apprezzato per qualità e numero (38mila pezzi) dei reperti del suo museo Appenzeller, adiacente all'esposizione sulla prima autostrada del mondo.

Ospite è stato **Carlo Ferrarin** di Induno Olona, figlio di quell'**Arturo Ferrarin** a cui è intitolato l'Aero Club Varese, autore del record della prima transvolata atlantica da Roma Guidonia a Rio de Janeiro nel 1928. La pista fu progettata da Puricelli come l'autodromo di Monza e l'autostrada Milano-Varese. La mostra valorizza anche la villa, la via Bai, prima strada asfaltata d'Italia. Stupendo il tabellone della Lomnago del 1920, un'esposizione di cartine geografiche del Touring, cartelloni con foto del primo colpo di piccone dell'autostrada Milano-Varese alla presenza di Benito Mussolini e dell'inaugurazione con il re Vittorio Emanuele III. Mostre a visita gratuita aperte su prenotazione, basta chiamare il numero 335/7578179.

Giuseppe Macchi



Un momento dell'inaugurazione della mostra a Bodio Lomnago

In piazza Motta tre giorni di anteprima della stagione autunnale con la regia di Comune e "Cavedio"

VareseCorsi decolla tra danza, cucina e sport

12

VARESE - VALLE E LAGHI



resentazione del vent... da VareseCorsi per la nuova stag... chiusura, che ha dato spazio a musica, arte, creatività, musica, enogastronomia e test di discipline sportive. La novità? Il Lindy Hop, che fa il suo ingresso in scena da primadonna, con l'apertura di un corso, che partirà ad ottobre alla palestra "San Giovanni Bosco" di via Busca, dedicato a questo ballo il cui nome si vuole inventato da **Shorty George Snowden**, durante una maratona di danza, e che è considerato il predecessore del Boogie-Woogie. «Sono stati gli stessi utenti a chiederle a cosa vorrebbero sapere **Sara Grizzo**, perché

erano stanchi di dover andare fino a Como per poterlo ballare». Insomma, in attesa di locali pubbliche dedicate, VareseCorsi fa la parte del leone: «Vero per tutti i gusti. Vero per le danze».

«Inoltre, in generale sono corsi dedicati alle discipline pratiche». **Francesca Rigano**, presidente dell'associazione culturale "Il Cavedio" che dal 2010 collabora con il Comune, a seguito della firma di una convenzione con cui la torta è stata spartita, in ambito organizzativo, ai fini di ampliarne l'offerta. E il partenariato pare vincente, capace così di ampliare l'orizzonte anche a proposte altamente dinamiche e innovative,

come nel caso del "nippon kempo" o della biodanza, che affiancano le tradizionali lezioni di lingue straniere, scrittura creativa, e arte in generale. Sul campo ieri, ad annaspire lungo i pendii boschivi dei Giardini Estensi, anche una piccola task force capitanata da esperie nordic walking. «Il termine significa nordic walking», spiega **Claudio Preda**, che, mediante i corsi, ha

«... ma soprattutto per il concorso premio copertina dell'opuscolo di Varese», alla presenza del presidente del Consiglio comunale **Roberto Puricelli**, ha premiato il trentunenne varesino **Daniel Cardaci**. **Monica Toso**

LUNEDÌ 1 SETTEMBRE 2024

PREALPINA





Mostra 31.8-20.9.2014, La prima Autostrada del mondo - 21 Settembre 1924

Set. 12, 2014 *Posted by Laura in Eventi, News, Scadenza 09-2014 (Settembre) Super Appenzeller Museum, Autostrada, Eventi, News Commenti: 0*

21 Settembre 1924



21 Settembre 1924



Il Re Vittorio Emanuele III e l'ing. Piero Parcellì, conte di Lomago, inaugurano la Milano-Varese, prima AUTOSTRADA del mondo.

In occasione del 90esimo anniversario Appenzellermuseum ha allestito presso la propria sede una mostra rievocativa con fotografie, giornali, oggetti e molto altro.

Inaugurazione domenica 31 Agosto alle ore 17.00
Fino al 20 Settembre la mostra è visitabile prenotandosi allo +39 335 7578179
Il giorno 21 Settembre la mostra si sposta a Varese
ex staderie Parcellì - via Brusio 6 - Rodio Lomago
ingresso libero

TraccePerLaMeta Edizioni
in place

TraccePerLaMeta Edizioni piace a 1.024 persone



IL PREMIO LETTERARIO NAZIONALE PER OPERE EDITE IN POESIA



Scadenza 30.7.2014 - I Premio Letterario Nazionale per Opere Edite in Poesia "Antonina Pozzi"

1° premio: diploma, targa e pubblicazione gratuita di un nuovo libro di poesia (50 facciate, 50 copie) con TraccePerLaMeta Edizioni (Marchio Depositato).
2° premio: diploma, targa e pubblicazione gratuita di un nuovo libro di poesia (massimo 50 poesie) in formato e-book.
3° premio: diploma, targa e buono di 50€ di spesa nel negozio online di TraccePerLaMeta Edizioni (Marchio Depositato).

SCARICA IL BANDO

EBOOK TRACCEPERLAMETA SU AMAZON



ebook TraccePerLaMeta Edizioni su Amazon
Tutti gli ebook TraccePerLaMeta edizioni in formato Kindle su Amazon



Foto di Massimo Aiani e Agenzia Blitz



Ceremonia inaugurativa del 1917 della "Strada Novena per la provincia e metropoli della Brianza"

Da quasi un secolo scorriamo sull'unico tragitto possibile per raggiungere la metropoli lombarda, la prima autostrada costruita del globo, come titolò la Domenica del Corriere. Cotagionosa e innovativa per l'epoca, fu progettata ed eseguita dall'ingegner Puricelli, milanese trapiantato nel nostro territorio.



Enrico Puricelli, ingegnere Pavia, con alla destra il conte (1860) e il conte (1860) di...



DELLA VARESE-LAGHI



Una storica impresa ingegneristica, fra ponti e cavalcavia, che meravigliò il mondo di allora. E che, da degna anziana signora, oggi necessiterebbe una buona cura di ringiovanimento che si fa - però desiderare... nell'attesa, milanesi e varesini l'hanno celebrata percorrendola a bordo di auto che in età rivaleggiano con la leggendaria Milano-Laghi.

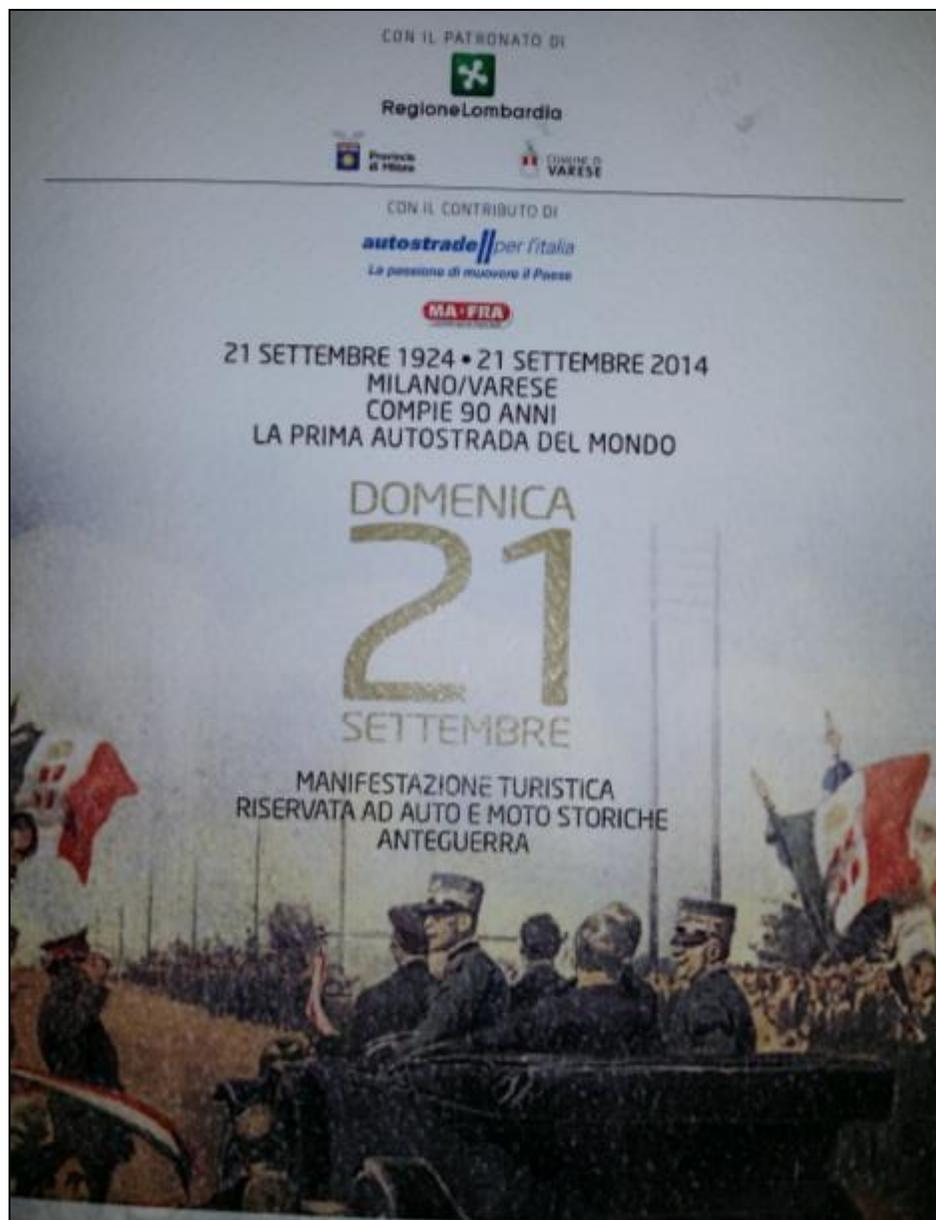


IL DISCENDENTE DELL'INGEGNER PIRO PURICELLI INTERVISTATO DA GIUSEPPE MACCHI





Il corteo rievocativo Lainate - Varese





Partenza da Milano, palazzo della Regione, alla presenza di Raffaele Cattaneo, Presidente del consiglio regionale lombardo.



Come eravamo....





Per le vie di Milano, ma come è cambiata la città dal 1924!

Sosta all'autogrill.

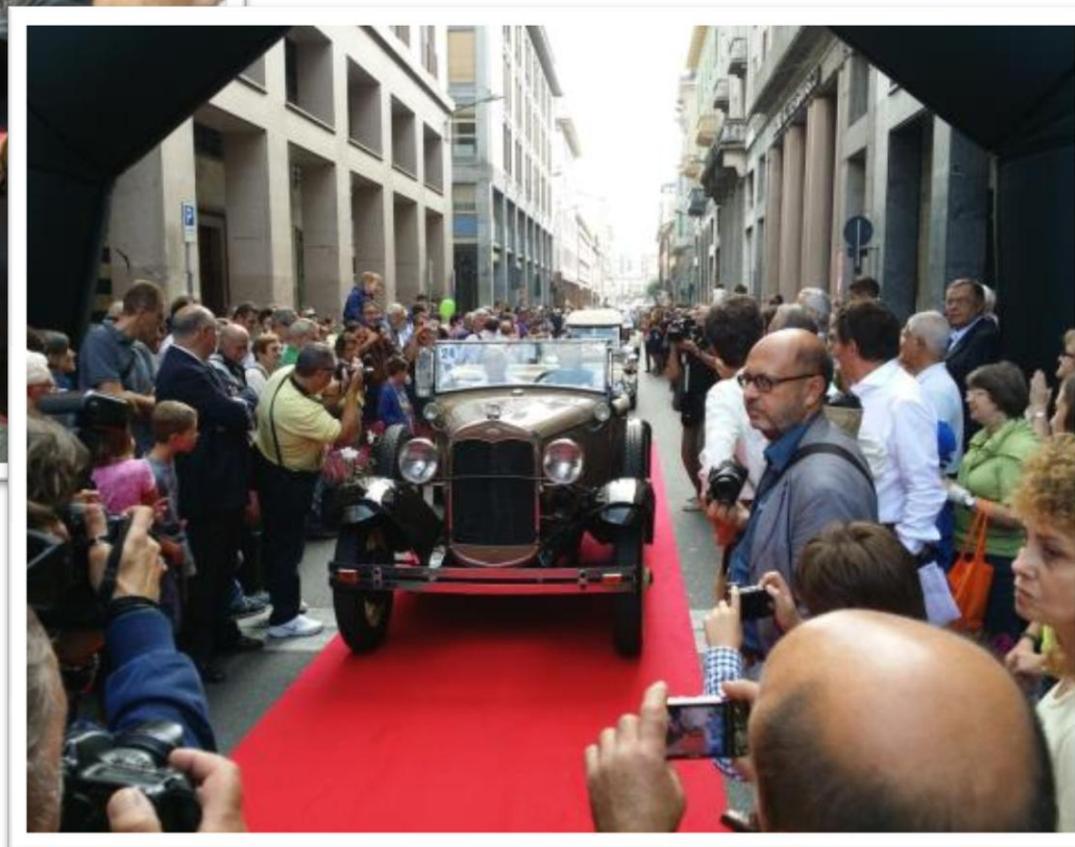


Dopo 90 anni, di nuovo in autostrada!





L'arrivo a Varese.







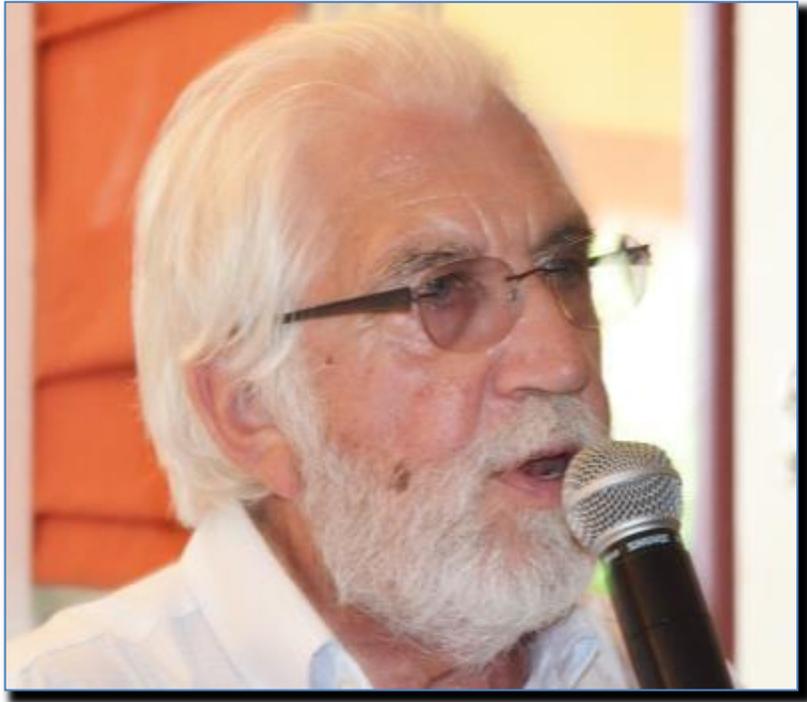




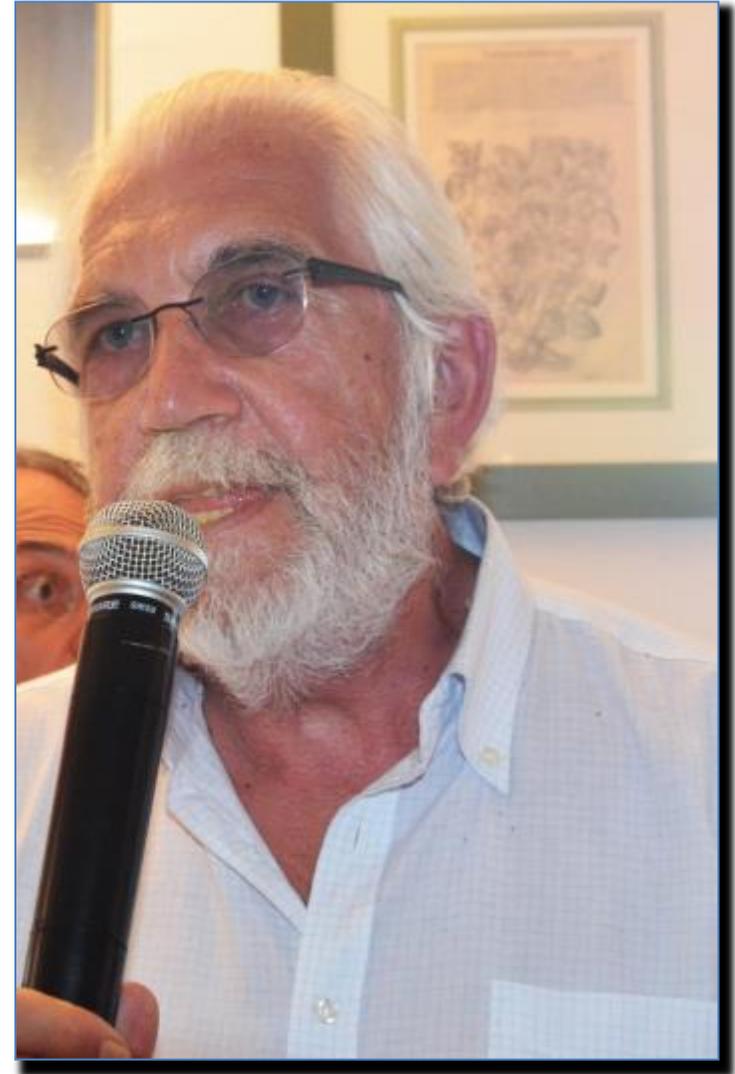
Dopo la sfilata,
le auto si radunano a Mustonate.



E la mostra prosegue in bellezza.



A Mustonate,
saluti e ringraziamenti
da parte dell'APPENZELLER MUSEUM.



Era il 21 settembre 1924 quando Vittorio Emanuele III, Re d'Italia, con a fianco il quarantenne ingegner Piero Puricelli, milanese di nascita e varesino d'adozione, progettista e costruttore dell'opera, [inaugurava l'Autostrada Milano-Varese](#), aprendo di fatto la prima Autostrada del Mondo. In novant'anni milioni di vetture hanno percorso i 43 km di quella che comunemente viene chiamata Autolaghi.

[GUARDA LA GALLERIA FOTOGRAFICA](#)



Per celebrare questo importante evento i due Club ASI, CMAE di Milano (Club Milanese Auto Moto Veicoli d'Epoca) e il VAMS di Varese (Varese Auto Moto Storiche), hanno organizzato in quella data una manifestazione storico-culturale non competitiva. Si tratta di una passerella rievocativa di auto e moto d'epoca, rigorosamente legate a quel periodo storico (anni '20-'30 con alcune eccezioni fino al '40).

Una settantina le auto e una trentina le moto arrivate a Varese in corteo, modelli quasi unici come la Lancia Theta, strani come due auto americane dalle linee immaginifiche, eleganti come le Alfa Romeo o le Bugatti. Una folla di varesini e turisti si sono assiepati ai lati di via Volta e in piazza Repubblica per vedere questi gioielli della tecnologia del passato. Lungo la passerella erano presenti anche il sindaco di Varese **Attilio Fontana**, l'assessore **Sergio Ghiringhelli** e il presidente del consiglio regionale **Raffaele Cattaneo** che è giunto a bordo di una delle auto storiche: «Oggi celebriamo il gusto per la tecnologia e il design con questa sfilata d'auto che vuole rinverdire l'unione tra Milano e Varese - ha dichiarato Cattaneo -. Una grande emozione anche per me che ogni giorno percorro l'AS8 per raggiungere il Pirellone e una bella festa celebrata in occasione di un compleanno importante che ci ricorda ancora una volta quanto le infrastrutture siano fondamentali per i collegamenti e la comunicazione».

Varese Laghi | VareseNews

La prosecuzione della mostra



21 Settembre 1924
Il Re Vittorio Emanuele III e l'ing. Piero Puricelli, conte di Lomnago, inaugurano la Milano - Varese, prima AUTOSTRADA del mondo.

21 Settembre 2014
Appenzellermuseum, Villa Puricelli
e Comune di Bodio Lomnago
presentano:



dalla Lancia Trikappa
alla Ferrari



fino a sabato 20 settembre:
Museo Appenzeller, via Brusa 6
mostra storico-rievocativa
con fotografie, oggetti

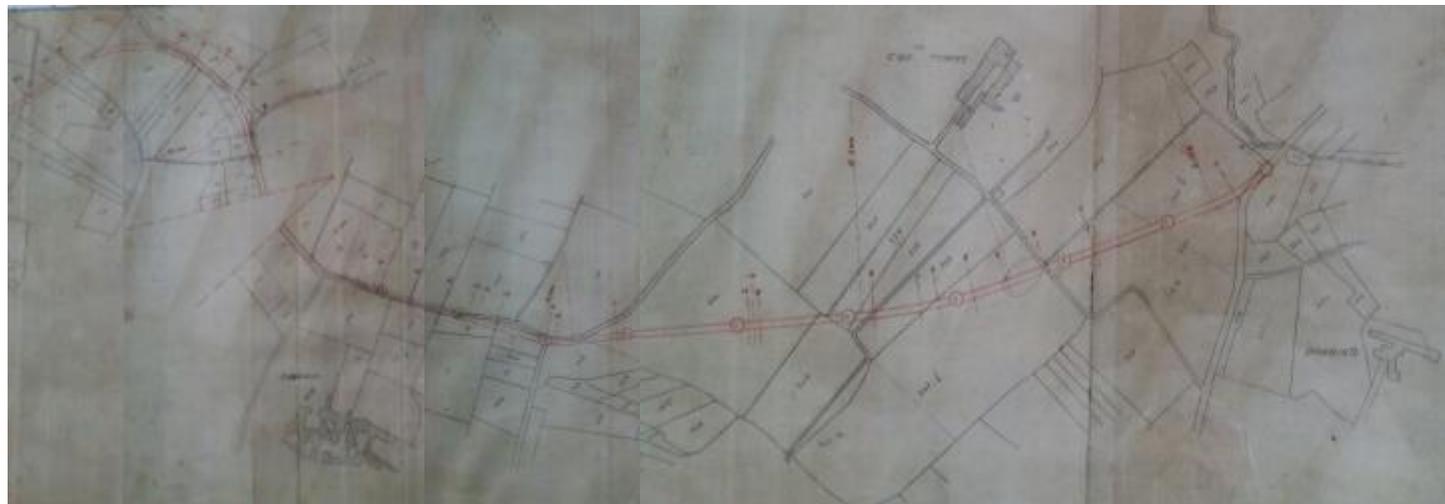
domenica 21 settembre
9.30-12.30: Villa Puricelli,
raduno di Ferrari, Vespa e auto d'epoca, mostra fotografica

*dal 22 settembre le due mostre
proseguiranno presso Villa Puricelli*





La mostra allestita nel salone della Villa Puricelli.



Strada Lomnago - Azzate; l'intero progetto dell'ingegner Puricelli prevedeva il raggiungimento di Gazzada per collegarsi con l'autostrada Milano - Varese.

(archivio Biblioteca Bodio Lomnago - documento esposto nella mostra "dalla Lancia Trikappa alla Ferrari")

BODIO LOMNAGO factchecking tweet Consiglia

Successo per la mostra sull'Autolaghi

La mostra ha riscosso un inaspettato successo, con circa 650 visitatori; poiché molte sono ancora le richieste, la stessa sarà ancora visitabile fino al 12 ottobre nel salone della villa Puricelli

Annunci PPN

Ad Abu Dhabi con
Vola ad Abu Dhabi da 429€. L'estate continua. Scopri di alitalia.com



Vuoi Cambiare
Migliaia di annunci di Auto Nuove e Usate su Automobile.it
Contatta il Venditore



A A |  Stampa |  Invia |  Scrivi



Il 21 settembre, con la sfilata da Milano a Varese di un centinaio, tra auto e moto, di mezzi storici anteguerra, **si è conclusa la celebrazione del 90esimo dell'inaugurazione dell'autostrada Milano-Varese.** La **mostra storico documentale** allestita presso la **sede dell'Appenzellermuseum** (ex scuderie del conte Puricelli a Lomnago) si è trasferita per un giorno a Mustonate, dove sono convenuti tutti i partecipanti all'evento, che hanno guardato con grande interesse foto e documenti.

La mostra ha riscosso un inaspettato successo, con circa **650 visitatori**; poiché molte sono ancora le richieste, la stessa sarà ancora visitabile fino al 12 ottobre nel salone della villa Puricelli (dopo **si trasferisce a Fagnano Olona**), insieme ad altri documenti della biblioteca comunale, tra cui il progetto della bretella pensata dall'ingegner Puricelli che avrebbe dovuto collegare Lomnago a Gazzada, raggiungendo così l'autostrada. Non serve prenotazione: basta presentarsi alla portineria della villa dalle 9 alle 17.

25/09/2014
Redazione redazione@varesenews.it



Video Documentario
di Cesare Gandini
disponibile sul sito del Museo e su You tube



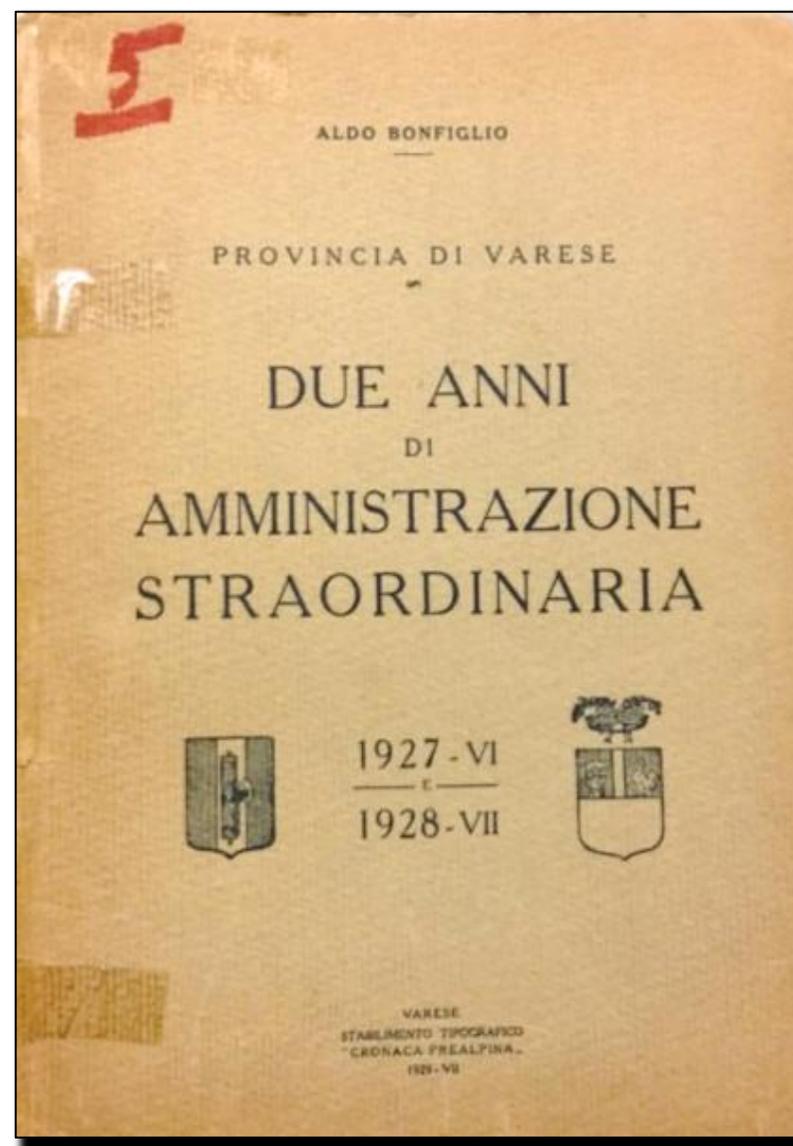
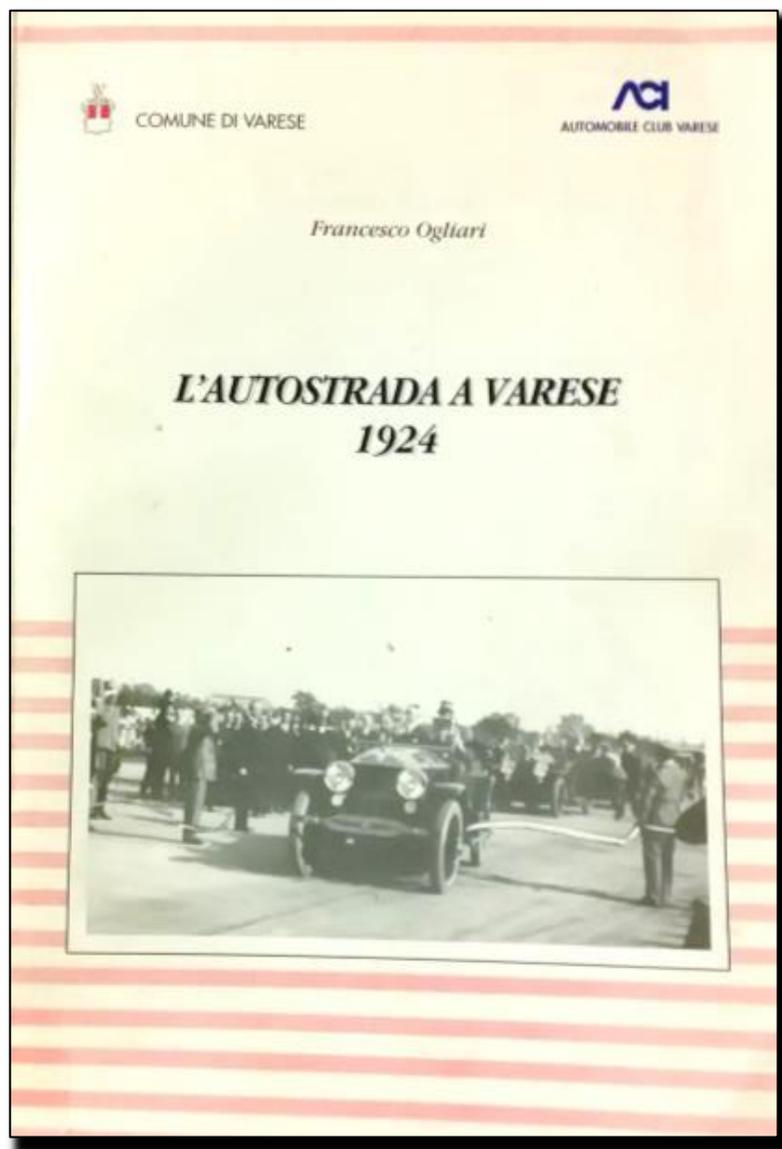


Le foto storiche sono tratte dal libro
L'autostrada a Varese - 1924
di Francesco Ogliari
edito il 10 Aprile 1997
in occasione del 70esimo
della costituzione della Provincia di Varese.

Sull'argomento è stato esposto il libro
Due anni di amministrazione straordinaria
di Aldo Bonfiglio
che illustra la costituzione della nuova Provincia.

Libri donati al fondo museale da eredi di Adriano Bossi







*ringraziano
per la gradita attenzione*

