



AUTOMOTOCUB STORICO
ITALIANO

Ufficio Stampa

Comunicato stampa n. 62
19/9/2024

**AUTOSTRADA DEI LAGHI:
DOMENICA 22 SETTEMBRE LA FESTA DEI 100 ANNI CON UN CORTEO DI AUTO STORICHE**

ASI - in collaborazione con Regione Lombardia, con il supporto di Autostrade per l'Italia, con i patrocini del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Camera dei Deputati, dei Comuni di Milano, Varese e Linate, e la partecipazione dei Club Federati della Lombardia – celebra il centenario della A8 Milano-Varese: partenza dal Palazzo della Regione Lombardia a Milano e arrivo in Piazza della Repubblica a Varese.

Era il 21 settembre 1924 quando un corteo di auto percorreva per la prima volta l'Autostrada Milano-Varese alla presenza del Re d'Italia Vittorio Emanuele III e dell'ingegner Piero Puricelli, progettista e costruttore dell'opera. Nasceva così **la prima autostrada del mondo**, oggi conosciuta come A8 o come Autostrada dei Laghi. Domenica 22 settembre 2024 saranno trascorsi 100 anni da quel giorno e, per celebrare questo importante evento, l'Automotoclub Storico Italiano e i suoi Club Federati della Lombardia uniranno in corteo Milano e Varese con auto e moto d'epoca costruite fino al 1945 percorrendo proprio la A8 Milano-Laghi.

La manifestazione, organizzata da ASI in collaborazione con Regione Lombardia, con il supporto di Autostrade per l'Italia e con i patrocini del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Camera dei Deputati, dei Comuni di Milano, Varese e Linate, partirà dal Palazzo della Regione Lombardia per arrivare in Piazza della Repubblica a Varese sfilando nella centralissima via Volta.

Un anniversario prestigioso come un centenario ha sempre un sapore speciale, che va a colpire l'immaginario collettivo trasportando indietro nel tempo, quasi a voler riassaporare l'inizio di una grande Storia. Quella con la maiuscola, quella che ha lasciato una traccia profonda e indelebile nella nostra evoluzione.

Alcune autostrade esistevano già a New York (Long Island Motor Parkway) e a Berlino (Automobil Verkehrs und Übungs-Straße), ma erano pensate e costruite per le sole competizioni automobilistiche e per il traffico privato. Un concetto differente da quello delle moderne autostrade ideate, come la Milano-Laghi, per **unire due o più destinazioni in maniera veloce e fruibile da tutti**. Una distinzione nelle finalità che vale all'arteria italiana la certificazione di prima autostrada a pedaggio al mondo. Definizione poi perfezionata col Regio Decreto n. 1740 del 1933, che identifica le autostrade come riservate ai soli autoveicoli.

L'idea di una via riservata al traffico veloce e alle autovetture, senza carri, biciclette o pedoni, era senz'altro avveniristica e coraggiosa, in un'epoca in cui la maggioranza della popolazione circolava su carri trainati da animali, biciclette o treni. Il merito è dell'ingegner Puricelli, già autore nel 1922 del progetto a sei mani, con Arturo Mercanti e l'ingegnere Alfredo Rosselli, dell'Autodromo di Monza.

“Tra i tanti primati che l'Italia può vantare – evidenzia **Alberto Scuro, Presidente ASI** - c'è anche quello della prima autostrada: un'intuizione, una visione, una necessità che il suo inventore ha voluto concretizzare immaginando un mondo che potesse correre più veloce e sicuro grazie all'uso dei veicoli a motore. Così è stato: oggi sulla Milano-Laghi transitano milioni di veicoli e l'ASI è orgoglioso di celebrare l'opera e gli uomini che l'hanno realizzata. La tutela e la promozione del motorismo storico passano anche attraverso la divulgazione di imprese ad esso collegate, affinché l'esperienza e il vissuto ci possano portare ad un futuro migliore.”

Luca Gastaldi 347.7987072
Ufficio stampa ASI l.gastaldi@asifed.it



**AUTOMOTOCUB STORICO
ITALIANO**

Ufficio Stampa

STORIA E CARATTERISTICHE DELLA PRIMA AUTOSTRADA

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

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

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

Luca Gastaldi 347.7987072
Ufficio stampa ASI l.gastaldi@asifed.it