

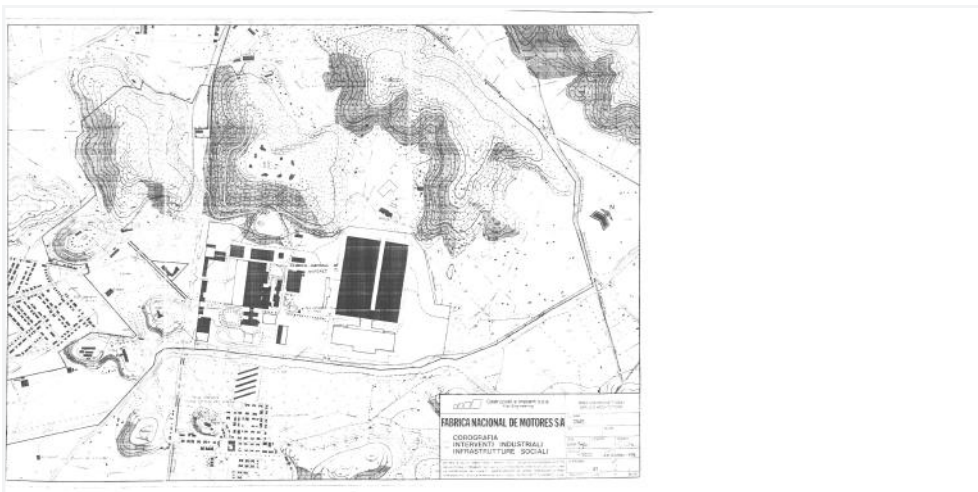
L'ARCHIVIO SI RACCONTA

L'AUTOSTRADA TORINO-MILANO

Un viaggio secolare verso la modernità

Tutte le sante domeniche, verso l'ora di colazione, una fila di auto strombazzava in direzione del casello di Novara: sono i giovani della città piemontese, che hanno dato vita a un irrinunciabile appuntamento, prendere il caffè all'autogrill Pavesi. La nuova struttura, lucente e colorata, cosiddetta "a ponte" perché sovrasta le corsie stradali, permette l'ingresso da entrambi i lati della strada, è aperta fino a notte fonda e offre un ottimo servizio a prezzi light.

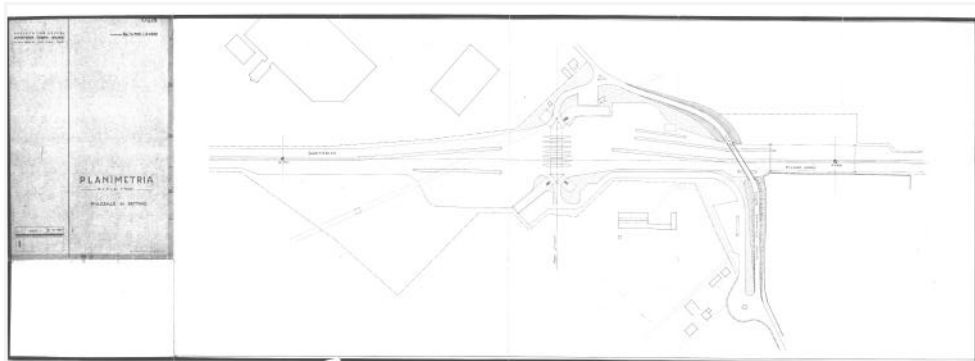
E forse, tra tutti quei panini, c'è pure il jukebox, sistemato in un angolo, per la gioia di quei pennelloni del nord nutriti a pane e rock'n roll.



Una favola, come quegli anni '60. Il 1962, per esattezza.

L'autogrill progettato dall'architetto e designer Angelo Bianchetti (che sostituisce il punto di ristoro nato nel 1947 per iniziativa di Mario Pavesi, l'industriale inventore dei biscotti "Pavesini") Sugella per l'autostrada Torino-Milano la fine dei lavori, iniziati nel 1952 con l'allargamento della strada di dieci metri e proseguiti con il raddoppio della carreggiata.

Uno “sconvolgimento” necessario per l’aumento vertiginoso del traffico e delle autovetture, che la rendono una delle autostrade più frequentate d’Italia, situata in una posizione nevralgica per l’economia italiana: un pezzo consistente di quel puzzle che, con l’autostrada del Sole, in servizio dal 1964, contribuisce a rendere più moderno il Paese.



E pensare che solo 30 anni prima la Torino-Milano appare agli occhi di chi guarda oggi le sue immagini in bianco e nero quasi come una strada di campagna di 126 km, con un’unica carreggiata di 8 metri di larghezza lungo un tracciato essenzialmente rettilineo, che si perde tra le zone agricole della bassa e le industrie tessili del Biellese, puntellato da fiumi come la Dora Baltea, il Sesia e il Ticino.

E’ invece un’arteria strategica, la quarta autostrada del Bel Paese e la sesta al mondo (la prima del genere viene costruita sempre in Italia, all’inizio degli anni ’20, quando l’ingegner Piero Puricelli progetta un rettilineo a due corsie proiettato da Milano verso Varese).

La sua costruzione, promossa da un comitato fondato da personalità della finanza e dell’industria italiana, parte nel 1929 da una società guidata dal senatore Giovanni Agnelli e dall’ingegnere Francesco Cartesegna e viene inaugurata nell’ottobre del 1932.

Per un costo complessivo di circa 110 milioni di lire, l’infrastruttura – con 173 ponti, 84 sotto passaggi, 16 piazzali d’accesso, 1530 manufatti e 400 mila metri cubi di pietrisco e 600 mila quintali di cemento per la pavimentazione - attiva un importante collegamento



tra Torino-Milano e con le autostrade Bergamo-Milano, Brescia-Bergamo (già in esercizio) e Venezia-Padova (in costruzione), inserendosi nel disegno della progettata “strada automobilistica pedealpina Torino-Trieste” (l’attuale A4): un’unica arteria a nord della penisola per collegare le sue maggiori città, compresa Fiume, ai tempi italiana.

I dati dimostrano il successo dell’operazione: in circa sette anni la media dei passaggi giornalieri raddoppia.

Sono i tempi in cui l’Italia sembra fatta di plastilina, tutta da rimodellare, da inventare, da espandere; del resto, le uniche strade utilizzate, sono ancora quelle dei nostri antenati Romani.

Ma l’innervamento autostradale più robusto del Bel Paese, legato a doppio filo con la motorizzazione di massa, si attua dagli anni 50 ai 70, quando la rete, dai 500 km attivi prima della Seconda Guerra Mondiale, passa ai circa 5 mila (oggi sono circa 7000).

In quel periodo di felicità economica i giovani di Novara continuano a vedersi all’autogrill a ponte, di cui Bianchetti replica ben 11 costruzioni in giro per l’Italia, mentre l’autostrada è al centro di continui e numerosi interventi di adeguamento e ampliamento; in seguito si aggiunge la nuova linea ferroviaria ad alta velocità costruita parallelamente al tracciato stradale.

Oggi l’infrastruttura è molto cambiata adattandosi alle esigenze che si sono modificate negli anni e, pur viva e operativa per i flussi che continua a smistare, comincia ad apparire come un pezzo di storia nazionale. Come l’autogrill a ponte, sempre al suo posto: gestito da un’altra società e più integrato nel paesaggio, continua a raccontare la storia di un lungo viaggio verso la modernità.

Clelia Arduini

Giornalista e scrittrice, per Fondazione MAIRE Tecnimont

