

PIERO PURICELLI

ASSR
Archivio storico del Senato della Repubblica

Iniziata la mia vita di lavoro nel 1905, il problema stradale mi ha subito entusiasmato. L'esperienza e la laboriosità di mio Padre mi aprirono la via, diedero l'esempio e il primo impulso al mio cammino.

L'Italia, nel campo della viabilità, era desolatamente indietro: basti ricordare che le prime macchine stradali vi fecero la loro apparizione all'Esposizione di Milano nel 1906.

Mentre conducevo i miei lavori (catramatura, pavimentazioni elastiche), alternai la direzione di essi con viaggi di studio all'estero, per apprendere i procedimenti tecnici a cui si doveva il grande progresso stradale di altri Paesi, onde applicarli poi — migliorandoli ancora — in Italia.

Ma non tardai ad accorgermi che la volontà di lavoro e di progresso di un industriale non bastava a risolvere il problema. Compresi che era necessario creare nel nostro Paese una „coscienza stradale“. E naturalmente occorreva innanzi tutto che questa „coscienza“ penetrasse nelle Amministrazioni Pubbliche. Per far comprendere quanto ciò dovesse risultare arduo e difficile, quanto le Amministrazioni fossero guidate in questo campo dalla mentalità più comodamente arretrata e più pigra, basta un aneddoto. Un giorno che cercavo di spiegare al celebre Ingegnere-Capo di una importante Provincia gli inconvenienti della polvere, e la rovina, oltre che il pericolo, che essa rappresentava per la viabilità, egli cercò di chiudere la discussione con questo olimpico argomento: — „Nelle nostre case cerchiamo di avere dei tappeti: la polvere rappresenta il tappeto della strada: lo abbiamo, e voi vorreste toglierlo?“.

Non scoraggiarsi, di fronte a simile mentalità, esigea una pazienza appassionata e un lavoro assiduo. Il mio lavoro e la mia pazienza — confortati dal ricordo dell'alta parola di S. M. il Re, che sin dalla prima udienza concessami nel 1908 mi aveva incoraggiato a persistere —

raggiunsero finalmente i primi risultati, trovando nella Amministrazione Provinciale di Milano il primo terreno fertile. Ed ecco la Provincia di Milano all'avanguardia della sistemazione della viabilità italiana.

Rotto l'incanto sonnolento che pesava su questa, occorreano ora sempre nuove macchine. Non volendo essere tributario dell'estero aprii un'officina a Sesto San Giovanni, da cui presto cominciarono a uscire i macchinari e gli attrezzi d'ogni tipo occorrente, e rappresentanti ognuno un perfezionamento sui modelli esteri: dai carri-botte alle carovane, ai frantoi, ai compressori, alle betoniere.

Dieci anni di lavoro. E la „Puricelli“, prima assoluta in Italia, è nella „pattuglia di punta“ della tecnica stradale europea.

Scoppia la grande guerra. Ho dato per essa nel mio campo di lavoro tutte le mie forze. Ho avuto l'orgoglio di essere chiamato in ogni luogo avanzato ove il problema della viabilità militare richiedesse consigli e collaborazione. Ho dato alla piccola officina di Sesto S. Giovanni l'impulso e i mezzi per far fronte a tutte le esigenze di guerra: centinaia di compressori, quantità ingenti di macchinari e attrezzi d'ogni genere. Ho avuto l'onore di vedere il Genio Militare cercare in me il consulente, non soltanto un fornitore.

Cessata la guerra, ripresi la mia campagna. Nuovi elementi di fatto nella situazione interna mi facevano vedere più urgente ancora la opportunità nazionale di quel rinnovamento per cui lottavo. Di fronte alla disoccupazione e al malcontento che essa generava, si delineava netto — accanto a quello tecnico — il vantaggio sociale di tale rinnovamento. La strada, di fronte ad un traffico ingigantito dalla guerra e in prorompente incremento, aveva acquistato ancora un primordiale valore economico-politico. La buona strada è vita e commercio. Essa è il saggio risparmio di quelle forze di trazione che tanta parte hanno nella vita moderna. Il sistema stradale di un paese è quello che il sistema circolatorio è per il corpo umano: un corpo non è sano se il suo sangue non scorre in una rete di arterie e di vene in ordine e funzionamento perfetti.

Sì. Tutto ciò, oggi, è noto a tutti. Sono verità acquisite al patrimonio comune delle cognizioni più diffuse. Ma all'epoca a cui mi riferisco la situazione era ben diversa. E chi oggi afferma queste verità ora così chiare e semplici non sa forse quanti sforzi e quanto lavoro furono necessari per far sì che esse si affermassero, si imponessero e diventassero tali.

Il lavoro di convinzione dovette superare la mentalità abitudinaria dei tecnici, legati a metodi e a concezioni antiche, e delle Amministrazioni, propense solo a spaventarsi delle nuove teorie, a respingere a priori la necessità di forti spese che la loro attuazione esigeva, non a considerare le economie sicure di manutenzione, di trazione, ecc. che avrebbero seguito, annullato e superato queste spese. Passarono in queste lotte, apparentemente infruttuosi, il 1919 e il 1920.

Fu in questo tempo che pensai all'Autostrada: il progetto, nel mio pensiero, ebbe le sue origini non soltanto nell'idea di creare la strada moderna per eccellenza, dedicata al solo traffico a motore, ma anche nella mia ansiosa ricerca di un mezzo per „sfondare“ l'accerchiamento dell'apatia e dall'incredulità generali, nella sensazione certa che solo un esempio reale, tangibile, avrebbe servito a mostrare agli addormentati e agli scettici dell'epoca sia come il tempo avesse marciato, sia come l'Italia fosse in grado di marciare col tempo.

Nel settembre 1922 l'Autodromo di Monza doveva offrire la possibilità di questo esempio vivificante. L'idea di Mercanti e di Crespi mi apparve ottima per il mio scopo. Quando, ultimati gli studi tecnici e finanziari, fu il momento di passare all'attuazione, mancavano solo tre mesi al Circuito. Ma un'occasione simile non si sarebbe forse presentata una seconda volta, per mostrare ai tecnici e al pubblico le possibilità della scienza stradale moderna. In essa vedevo anche un esempio e un precedente capaci di servire a facilitare la via al progetto dell'Autostrada. Mi rifiutai di prendere in considerazione la brevità del tempo disponibile, garantii l'ultimazione dei lavori e la loro riuscita. E in 90 giorni l'autodromo fu ultimato. I suoi 10 chilometri furono la prima e seconda impronta della strada moderna sul suolo italiano.

Il 13 novembre 1922 fui ricevuto dal Presidente del Consiglio, al quale sottoposi il progetto dell'Autostrada. Mussolini, sentita l'esposizione del progetto, pregò il Ministero dei Lavori Pubblici di dare inizio agli atti legislativi per la sua attuazione, fissando egli nello stesso tempo la data ed il luogo ove avrebbe vibrato il primo colpo di piccone. E certo ricordando il tempo di primato dei 90 giorni dell'autodromo di Monza, fissò entro 500 giorni il termine dell'esecuzione.

Il via era dato, il traguardo segnato. Occorreva ora compiere l'opera. Se in partenza si fossero previste tutte le difficoltà di questa, non so se il coraggio non sarebbe venuto a mancare.

In breve termine l'ufficio tecnico Puricelli studiò il progetto definitivo, fissò i tracciati sul terreno, diede corso agli espropri. L'organizzazione dei lavori posava problemi di gran mole da risolvere „a nuovo“, poichè nessuna esperienza precedente vi era, a cui rivolgersi: dal punto di vista tecnico, l'Autostrada era la prima applicazione europea in grande stile di pavimentazione di cemento: dal punto di vista finanziario, lo Stato non interveniva che con una garanzia di interessi per una parte del capitale necessario: 23 milioni sui 90 occorrenti. Pure i lavori — iniziati nel 1923 — al termine dei 500 giorni fissati erano ultimati.

L'inaugurazione aveva luogo il 21 settembre 1924 alla presenza di S.M. il RE. L'Autostrada era un fatto compiuto.

Appena lanciata la prima autostrada sulla via della realizzazione, sorgono e pullulano idee consimili. Ogni città vuole la sua autostrada. Ora il seme gettato minaccia di diventare troppo presto fecondo.

Perchè da questo rigoglio di iniziative era da temersi uno spostamento dei termini in cui si posava il vero problema stradale italiano. Ora l'idea dell'Autostrada doveva, sì, affermarsi e svilupparsi; ma non doveva svisare la vera questione e distrarre da quello che era il primo postulato della vera rinascita stradale italiana: la sistemazione di tutta la rete stradale principale del Paese, adeguamento dell'economia generale del Paese alle esigenze dei traffici moderni.

A questo fine, rivolsi il mio lavoro.

Nominato nel febbraio 1923 Membro del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con la collaborazione del Collega Ing. Vandone intrapresi subito lo studio del problema nei suoi aspetti amministrativi. Quale il criterio? L'organizzazione della strada si trovava ancora basata su leggi vecchissime: bastava pensare al cammino percorso dalla industria, dal traffico, da tutte quelle forze che la strada serve, sin dal 1865, anno cui datavano le leggi rimaste a far da pilastro alla legislazione stradale; bastava pensare all'enormità delle forze entrate in campo

in quel sessantennio per comprendere quanto inadeguati ai bisogni del momento e quanto sproporzionati alle necessità del progresso incalzante fossero gli strumenti e i sistemi amministrativi che continuavano a regolare — o meglio a soffocare — la vita stradale italiana. Le prime tappe della riforma dovevano essere la Revisione e la Ridistribuzione.

Da questo studio fu elaborata la legge che segna nella storia della strada il primo grande passo del rinnovamento: la legge Carnazza del 15 novembre 1923, che stabilisce le „Norme per la classificazione e la manutenzione di strade pubbliche“. Abbandonata la vecchia classificazione che le divideva in Nazionali, Provinciali e Comunali, le strade, divise in classi, furono ridistribuite in competenza allo Stato, alle Province e ai Comuni secondo i reali bisogni determinati dalla loro importanza „moderna“. Così l'ordine veniva finalmente messo nel sistema circolatorio del grande corpo italiano: le arterie essenziali venivano individuate, la grande cura poteva iniziarsi.

Ma questo doveva purtroppo chiedermi ancora tempo, ancora sforzi e lavoro. Nella Legge venne all'ultimo momento inserito, per desiderio delle Finanze, un articolo che ne frustrava le possibilità drastiche: l'articolo 21: „Nessun aumento di stanziamenti potrà essere fatto a carico del Bilancio dello Stato per spese stradali in dipendenza delle precedenti disposizioni“.

Con questo articolo tornava a riaffermarsi proprio quella mentalità che occorreva debellare. Era la mentalità delle Amministrazioni Provinciali, che lo Stato confermava per sé. L'opposizione preconcetta alle spese dominava ancora. La benefica importanza economica del potenziamento stradale italiano non era compresa. Il concetto „spendere oggi 100 per risparmiare 1000 domani“ non era ancora penetrato nel Ministero delle Finanze.

Eravamo ancora lontani dal porto.

Fu proprio l'Autostrada, questa mia creazione, a rendermi più difficile il cammino verso quel porto.

Nel frattempo le autostrade Milano—Laghi venivano ultimate. E altre città si lanciavano dietro l'esempio della mia. In tanto fervore di entusiasmo, la viabilità ordinaria passava in seconda linea, come se con qualche centinaio, anche qualche migliaio di chilometri di autostrade, si potesse risolvere il problema essenziale della viabilità del Paese.

Fu per questa considerazione che non volli usufruire mai del sussidio statale annuo di L. 1.500.000 contemplato dalla Convenzione della Milano—Laghi, benché il bilancio economico di questa — a differenza da quello morale — si rivelasse meno prospero di quanto sperato. Sarebbe bastato compilare i bilanci in conformità: feci invece il contrario perchè volevo che le autostrade vivessero dell'iniziativa privata, non dessero allo Stato ragione di distrarsi e distrarre forze economiche dal problema stradale generale che reclamava il suo intervento. Questo pensiero cercai allora anche di divulgare e affermare in quantità di scritti ed articoli, precisando già allora che soltanto in un secondo tempo, quando il problema della viabilità ordinaria fosse stato totalitariamente risolto, le autostrade avrebbero dovuto passare dall'iniziativa privata allo Stato.

Applicai del resto nell'esercizio della Milano—Laghi quel criterio che avevo seguito nella sua costruzione. La Società Autostrade, di cui ero il principale azionista, aveva affidato a me la direzione dei lavori. Io affidai tutti i lavori — dai movimenti di terra ai manufatti — ad altre Ditte. Quando si giunse alla pavimentazione, lavoro delicato per la sua mole e per la sua novità, la sola Ditta che apparve capace di compierla fu la „Puricelli“. Ma la novità di questo esperimento poneva il problema di stabilirne il prezzo; e per me personalmente, il problema di agire in guisa da rimanere in modo indubbio l'ideatore, non il profittatore dell'Autostrada.

Lo risolsi patrocinando l'idea di costituire una commissione tecnica che studiasse e fissasse il prezzo, mentre io consegnavo in busta chiusa il prezzo chiesto dalla „Puricelli“. Il prezzo risultante più basso sarebbe stato quello da adottare. E il prezzo fissato da me risultò di ben 5 milioni più basso di quello fissato dalla Commissione.

Ciò mi valse un riconoscimento. Il 6 giugno 1923 dal Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio mi giungeva questo telegramma: „S. E. Presidente del Consiglio venuto a conoscenza del munifico atto per cui Ella con alto senso di civismo ha voluto rinunciare a qualsiasi utile di sua parte facendo economizzare cinque milioni alla Società delle Autostrade, le invia a mio mezzo le più vive congratulazioni e il suo plauso“.

La seconda autostrada fu voluta da Bergamo. Un Comitato bergamasco bandì il programma di unire con tale mezzo la sua città a Milano, assicurando di poter contare su 20 milioni per finanziare l'impresa. Poco dopo l'inizio dei lavori, dato da S. A. R. il Conte di Torino, nell'agosto 1925, cominciano le difficoltà. Dei 20 milioni ve ne sono effettivamente 7 o 8. Come autore del progetto e come costruttore dell'Autostrada, cede alle pressioni bergamasche e intervingo sottoscrivendo le somme mancanti.

Anche Napoli si è messa in moto: qui un Comitato più fortunato ottiene una garanzia statale più favorevole, per trovare il capitale necessario alla costruzione dell'Autostrada di Pompei. Anche questa nasce su mio progetto ed è costruita dalla mia „Puricelli“.

La Roma—Ostia ebbe inizio il 31 ottobre 1925. La sua costruzione si svolse senza difficoltà (a tutta la finanza provvedeva il Governatorato), e secondo il mio progetto, che per economia il Governatorato modificò parzialmente.

Alla Bergamo—Brescia collaborai col progetto richiestomi.

Alla Firenze—Mare, voluta da molte Autorità, la „Puricelli“ fu, con la „Parisi“, convinta della necessità di dedicare la sua opera. L'autostrada venne eseguita dalle due ditte, su un mio progetto. Malauguratamente le due ditte si lasciarono indurre a finanziarla in gran parte: per la „Puricelli“, questa parte rappresentò 14 milioni.

Per la Milano—Torino, pur avendo io studiato e approntato un progetto, la costruzione dell'autostrada voluta da un gruppo torinese fu eseguita su progetto dell'Ing. Cartasegna.

La Padova—Mestre, voluta da un gruppo padovano, fu costruita su mio progetto; la „Puricelli“ partecipò alla pavimentazione, e ciò le costò un immobilizzo di 4 milioni.

L'ultima autostrada italiana è stata la camionale Genova—Serravalle. In questa non ebbi nessuna influenza. Potei solo, e prima ancora che fossero iniziati gli appalti e i lavori, far presente che tecnicamente dovevo giudicarla sbagliata. Credo che questa magnifica opera d'arte abbia, dal punto di vista tecnico, dimostrato quanta ragione avessero le tesi che allora sostenni.

Prima di lasciare questo argomento, conviene ricordare che — raggiunta la soluzione del problema della viabilità — quel che avevo previsto si avverò e lo Stato prese in consegna le autostrade.

Mentre le autostrade si moltiplicavano, la questione stradale non aveva fatto un passo avanti. Ogni tentativo per superare la situazione statica determinata dal famigerato articolo 21 della legge Carnazza, si era perduto nella più desolante inutilità.

Un giorno del 1926 mi recai con Mussolini ad Ostia per studiare il modo di non sacrificare alberi lungo il percorso della autostrada. Durante questa gita potei intrattenerlo del problema stradale e della necessità di risolverlo, che tanto mi assillava.

Una mia frase lo colpì: „La Nazione Italiana non è abbastanza ricca per permettersi il lusso di possedere cattive strade“. Gli esposi allora come il solo spreco di forza-trazione causato dal cattivo stato della viabilità costasse al Paese centinaia di milioni; gli riassunsi tutte le ragioni che sostenevano la mia tesi. Approvò. Mi disse: — „Parlatene al Ministro dei Lavori Pubblici. Avete ragione“.

Con la certezza ormai che, il problema stradale italiano poteva considerarsi da quel giorno già potenzialmente risolto, mi recai da Giuriati.

Gli riferii tutto. Approvò. Ma — mi disse — pur sentendo la fondatezza delle mie ragioni, come Ministro non poteva esaminare il problema che su dati esatti e matematici. Gli occorreva una visione esattamente calcolata delle opere che la sistemazione in questione avrebbe richiesto, e dello sforzo finanziario che essa avrebbe reso necessario. Non era possibile dargli torto. Ma d'altra parte quello studio che io — si può dire — „avevo nella pelle“, il precisarlo tecnicamente e contabilmente avrebbe rappresentato un lavoro di enorme mole e lunghissimo. Cercai allora di convincere Giuriati di affrontare il problema progressivamente e sperimentalmente: cominciare con una strada, e da questo inizio parziale ottenere una base di calcolo per il costo di tutto il lavoro. Giuriati mi oppose che, come Ministro, egli non poteva intraprendere nulla se non partendo da certezze. E mi annunciò che avrebbe fatto iniziare lo studio dagli organi competenti.

Ora, come membro del Consiglio Superiore dei LL. PP., io avevo potuto constatare che il Ministero era certo affidato a funzionari di primissimo ordine, tecnici di valore eminentissimo. Ma due considerazioni mi facevano temere la soluzione prospettata da Giuriati: 1^o) la novità del problema tecnico della pavimentazione stradale, del quale allora ben pochi avevano e potevano avere esperienza, mentre per me rappresentava il campo esplorato da 20 anni di studi e di pratica. 2^o) la conoscenza in cui ero dell'enorme massa di lavoro già affidata normalmente

ai funzionari del Ministero. Due considerazioni da cui scaturiva la certezza che — a meno che non si aumentasse in grande misura il loro numero — i funzionari dei L.L. PP. non avrebbero avuto neppure il tempo materiale di compiere il nuovo lavoro. E questo si sarebbe ancora trascinato nel tempo.

Presi così la decisione di addossarmi io stesso il peso di quel lavoro, di studiare, elaborare e presentare al Governo un progetto completo. Lo annunciai a Giurati. Non chiesi a Giurati altro che la collaborazione amichevole delle Amministrazioni pubbliche e l'ottenni.

Il lavoro fu improbo. Mi impose la creazione di un ufficio tecnico speciale, attrezzato adeguatamente, per strumenti e personale, a un compito di così grande mole. Basti questo dato: 20.000 chilometri di strade da percorrere e analizzare. Ebbene: nel termine di 16 mesi lo studio, pronto in ogni suo particolare, fu da me offerto allo Stato. Tutto vi era studiato, previsto: dalla modifica dei tracciati alla soppressione dei passaggi a livello, alla prescrizione di ogni tipo di pavimentazione più adatto alle condizioni di luogo e di clima. Era, insomma, la diagnosi particolareggiata e la cura radicale che dovevano sanare finalmente tutta la viabilità italiana.

Ma, convinto che indicare diagnosi e cura non bastava, e che sul terreno pratico occorreva anche la creazione di uno strumento capace di compiere lo sforzo tecnico del risanamento, col progetto presentai anche un piano relativo a questa necessità. L'industria stradale italiana di allora non era attrezzata per risolvere un problema di tale mole. Questo problema sarebbe stato poi tanto più facilmente ed economicamente risolto, quanto più unitario fosse per essere lo sforzo inteso alla sua risoluzione. Proponevo quindi la creazione di un Ente parastatale, al quale sarebbe stata affidata l'esecuzione delle opere.

Questo Ente avrebbe usufruito del complesso di forze delle organizzazioni esistenti: sarebbe stato potenziato e organizzato per eseguire direttamente quanto quelle, isolate, non sarebbero state in grado di fare.

Offrii la mia esperienza proponendo di assumere la direzione di tale Azienda. La mia „Puricelli“ avrebbe continuato a compiere il suo normale lavoro con Province e Comuni, astenendosi da ogni lavoro per lo Stato. Il disinteresse della mia posizione sarebbe stato ed apparso assoluto.

Come industriale, d'altra parte, non avrei procurato in tal modo danno alla mia industria. Questa (poichè l'Azienda parastatale avrebbe dovuto mobilitare tutte le forze nazionali) avrebbe trovato nelle Province e nei Comuni il suo campo ancora più vasto di attività.

Questo mio piano non fu accettato. Ora le esperienze autorizzano a pensare che, se fosse avvenuto diversamente, molti guai industriali sarebbero stati evitati, mentre l'A. A. S. S. dal suo canto sarebbe stata meglio servita.

Quanto al mio progetto di sistemazione generale, è mio legittimo orgoglio pensare alla parte che esso ha avuta nel grande rinnovamento stradale del mio Paese. Quale sia stata questa parte risulta dalla lettera che, all'atto della costituzione dell'A. A. S. S., il Capo del Governo volle indirizzarmi:

„Il Capo del Governo

Roma, 24 gennaio 1928—VI

Nel giorno in cui il Governo, accogliendo i voti di ogni categoria di cittadini, dà alla materia della grande viabilità un nuovo assetto amministrativo che permetterà la sistemazione invocata nell'interesse del commercio, del turismo e della economia generale, desidero farLe pervenire la mia parola di riconoscenza e di plauso pel contributo che Ella ha dato allo studio dell'argomento con le Sue personali iniziative.

Sebbene l'ordinamento che il Governo adotta non rappresenti il pieno accoglimento delle Sue importanti proposte, devo riconoscere che gli studi compiuti dalla S. V. Ill. ma hanno costituito un contributo molto importante alla formazione del nuovo ordinamento.

Ricordo specialmente il Suo progetto di massima, nel quale, raccolta in una felice sintesi una infinità di parziali elaborazioni, è stato, per la prima volta dopo la costituzione in unità dello Stato, tracciato un piano completo ed organico della grande viabilità del nostro Paese e sono state indicate, in modo completo, tutte le riforme delle quali essa ha bisogno per il suo definitivo perfezionamento.

Mi è gradito rinnovarle le espressioni di ringraziamento a nome del Governo e i miei cordiali saluti.

f. to: MUSSOLINI¹⁴.

La mia industria.

Fino a quel giorno la mia „Puricelli“ aveva prosperato. Lavorando alacremente per le Amministrazioni Provinciali e Comunali (mai per lo Stato), e pur giungendo a importi annui di lavori tra i 50 e i 70 milioni, essa non aveva bisogno di ricorrere al credito, per necessità di campagna, se non per cifre che alla punta massima toccavano i 10—20 milioni.

All'Estero aveva raccolto vari successi.

La mia „Puricelli“ — con un capitale di L. 10.000.000 interamente mio — segnava in bilancio a L. 1. — le tre voci: Beni stabili, Macchine e Attrezzi, Mobili.

Non avevo mai voluto che la „Puricelli“ lavorasse per lo Stato. Non avevo mai voluto che essa „si imbarcasse“ in lavori superiori alle sue forze. Ne è prova il fatto che quando lo Stato volle intraprendere e affidarmi la sistemazione stradale della Sicilia (1923), io costituìi una Società a sè, in compartecipazione con la Banca Commerciale Italiana: la „Società Anonima Puricelli per le Strade dell'Italia Meridionale e Insulare“ con capitale di L. 5.000.000. Ne è prova ancora il fatto che — allorquando anche i lavori per Province e Comuni oltrepassarono quelle cifre di 50—70 milioni in cui ravvisavo rigidamente il limite della potenzialità della „Puricelli“, costituìi ancora in compartecipazione con la Banca Commerciale (1926) le due Società: „La Cilindratura stradale“, capitale L. 18.000.000, e „La Strada“, capitale L. 10.000.000.

Se a queste Società partecipavo personalmente, la mia „Puricelli“ era completamente indipendente, autonoma e mia al 100 %.

Ora, costituitasi l'A. A. S. S., e non essendo stato accettato il mio piano per la costituzione di un Organo Tecnico-esecutivo parastatale, bisognava che l'industria privata affrontasse il problema di porsi all'altezza del compito che su di essa incombeva.

Furono queste necessità e l'idea di risolvere finalmente la questione nazionale delle strade, di condurre finalmente in porto questo sogno alla cui realizzazione avevo dedicato tanti anni di passione e di lavoro, furono queste necessità e diciamo pure queste idealità che — più che dimenticare — mi fecero rinunziare a quella che era sempre stata la mia regola e il mio orgoglio di industriale: conservare la piccola gloriosa „Puricelli“ libera e autonoma, tutta mia.

Così mi prestai al suggerimento della Comit, di creare la grande „Puricelli“ fondendo in essa la mia con le altre Società del Gruppo. Ed ecco così nascere la „Puricelli“ con 150 milioni di capitale. Siamo nel luglio 1929.

Questa fusione ebbe un risultato molto amaro per me. Le prime pattuizioni (vi sono gli atti a documentarlo) erano tali da assicurarmi una forte somma liquida e la maggioranza azionaria della nuova „Puricelli“. Ma attraverso altre pattuizioni, altre combinazioni azionarie, si raggiunse un tutt'altro risultato: tutta la parte liquida che mi era destinata finì nelle casse della Comit. Queste combinazioni avevano una contropartita. Ma questa contropartita non fu tradotta in realtà. Sfortuna volle che l'artefice di tali combinazioni, il comm. Tedeschi, Direttore Centrale della Comit, venisse a mancare. Se non fosse scomparso, egli — che conosceva lo spirito a cui erano state informate tutte le trattative, e che dal 1910 era legato a me da cordiale amicizia — avrebbe certo provveduto affinché quello spirito continuasse a ispirarle. Coloro che subentrarono a lui non si resero conto di questo. Forse, anche, le sfortunate vicende della stessa Comit non diedero loro il tempo di tornare a quello spirito: forse esse tolsero loro anche la possibilità di provvedere.

I lavori con l'A. A. S. S. esordirono bene sia dal punto di vista tecnico che da quello finanziario.

Ma in questo secondo campo le difficoltà non tardarono molto ad apparire.

Poco tempo dopo l'inizio dei lavori venne infatti immesso nei pagamenti il sistema delle delegazioni quindicennali.

Se in un primo tempo si potè credere che queste cambiali dello Stato potessero trovare facile collocamento, la realtà fece presto cadere queste illusioni.

Non persi tempo, mi mossi subito per segnalare il pericolo che si andava delineando e che avrebbe poi rapidamente preso sempre più minacciosa forma. Ricordo i colloqui che ebbi in proposito con Mussolini e col Ministro: 7 settembre 1929, 10 ottobre 1929, 24 febbraio 1930, 5 marzo 1930. Le preoccupazioni che affacciavo, le proposte che avanzavo perchè si riparasse in tempo utile al danno già in marcia, ebbero sempre confortante risposta in affidamenti che si sarebbe provveduto a adottare qualcuno dei rimedi da me suggeriti per rendere possibile il vivere dell'industria senza ledere l'interesse dello Stato.

E nel frattempo i debiti della „Puricelli“ da 36 milioni salivano sino a 200. Vi erano in bilancio, è vero, contropartite di crediti e di delegazioni dell'A. A. S. S. ma i soli interessi determinavano passività ingentissime, il loro peso sempre più grave minacciava sempre più chiaramente, di soffocamento, la vita della Società.

Vedendo che gli alti affidamenti ricevuti non avevano seguito (le burocrazie, che funzionano con relativa agilità quando è un solo Ministero ad agire, si complicano quando sono due Ministeri che debbono sommare le proprie: e in questo caso si trattava delle burocrazie delle Finanze e dei Lavori Pubblici) dovetti risolvermi all'unica misura di sicurezza che mi restava. E il 29 agosto 1930 scrissi a Mussolini e al Ministro dei LL. PP. annunciando e documentando come la „Puricelli“ — di fronte alla situazione creatasi, e più ancora di fronte a quella in fatale sviluppo per il fatto dei sistemi di pagamento mantenuti in vigore — fosse costretta a rinunciare ad ogni ulteriore partecipazione alle nuove gare d'appalto indette dall'A. A. S. S.

Queste lettere destarono nell'A. A. S. S. un senso di allarme e di perplessità. Mussolini ed il Ministro dei LL. PP. se ne preoccuparono, ebbi diversi colloqui con loro sull'argomento ed ebbi assicurazione di provvedimenti.

La „Puricelli“ intanto, mentre il tempo passava, non metteva in atto i propositi esposti e giustificati nelle mie lettere ora citate: ciò che ne la dissuadeva era il senso di civismo, e i vantaggi che questo suo contegno aveva per la soluzione del problema stradale italiano mi inducevano ad attendere, pazientemente, i provvedimenti promessi. Un'interruzione sarebbe parsa un sabotaggio dell'A. A. S. S., e avrebbe avuto come conseguenza la compromissione di tutto il programma stradale del Paese.

Ma dopo quasi cinque mesi di vana attesa, una mia preghiera fu accolta dal Duce per una riunione plenaria che esaminasse e risolvesse la questione. E così, il 30 gennaio 1931, Mussolini convocò a Palazzo Venezia il Ministro delle Finanze (Mosconi), il Ministro dei LL. PP. (Di Crollalanza), il Direttore Generale dell'A. A. S. S. (ing. Calletti) e me. E l'esame delle mie proposte determinò l'adesione dei convocati ai concetti che le avevano ispirate; e fu deciso di dare, in materia di aggiudicazione dei lavori, la preferenza al sistema delle licitazioni opportunamente regolate.

Si era in porto? Lo credetti. Ma ecco che ancora una volta il sovrapporsi delle due burocrazie ministeriali — Lavori Pubblici e Finanze — si risolve nella perdita di un'infinità di tempo.

E la posizione finanziaria della „Puricelli“ continua logicamente a peggiorare. La sua situazione debitoria dai circa 200 milioni dell'agosto 1930 sale a raggiungere i 320 milioni.

Contemporaneamente alle trattative con gli organi ministeriali, conducevo intanto le trattative con la Comit per un intervento finanziario meno oneroso. Giustificavano questa mia richiesta tanto l'altezza dei tassi praticati quanto le ragioni che avevano indotto la „Puricelli“ a caricarsi di tale rilevantissimo debito.

Ma il 31 dicembre 1931 la Comit trasmette alla Sofindit tutte le sue partecipazioni azionarie e le partite derivanti. La Sofindit comincia a riesaminare la situazione. Tra studi, esami, controlli, altri mesi passano. Il Ministero delle Finanze, sollecitato da quello dei Lavori Pubblici perchè venga incontro alle necessità della „Puricelli“, risponde che sta esaminando la questione per tramite della Sofindit. Ecco che alle due burocrazie già impegnate se n'è aggiunta una terza.

Colloqui, esami, studi, nulla faceva giungere la conclusione che urgeva sempre più impetuosa.

Il 19 novembre 1932, in un colloquio con Mussolini ottenni un risultato che sarebbe valso a sanare tutto: la concessione di 3.000 chilometri di lavori con pagamenti in contanti. Ciò avrebbe consentito il graduale smobilizzo della esistente situazione creditoria e debitoria, e avrebbe permesso di far fronte al cumulo di interessi passivi formatisi.

L'allora Ministro delle Finanze Jung ordinò su tale programma uno studio alla Sofindit: ecco un nuovo ritardo di altri mesi. La Sofindit giunse poi alla conclusione che 3.000 chilometri costituivano un'assegnazione non indispensabile: un suo attento (?) esame — diceva — aveva potuto stabilire che 1.500 chilometri bastavano. E ciò, senza necessità di chiedere una riduzione degli interessi passivi pagati alla Comit, cosa da evitarsi specialmente ora che una tale operazione avrebbe pesato su lei, Sofindit.

Davanti a tale affermazione non potei insistere: se si fosse dato luogo a un nuovo esame, nuovi mesi d'attesa sarebbero occorsi: e intanto la situazione si aggravava, come logico, a tempo accelerato. A circa un anno di distanza dal giorno in cui erano stati chiesti (e virtualmente ottenuti) come necessari 3.000 chilometri di lavori, la „Puricelli“ ottenne la metà di quanto un anno prima le occorreva.

E la „Puricelli“ ridusse il capitale, per pagare col capitale le perdite subite per accumularsi di interessi, per ritardate assegnazioni di lavori — per aver continuato a lavorare nonostante tutto, al fine di servire fedelmente la causa della strada italiana.

Purtroppo ancora una volta i fatti mi diedero ragione: come avevo previsto l'assegnazione di 1.500 chilometri non bastò, la „Puricelli“ non poté sistemarsi, la sua situazione peggiorò ancora.

Si giunge alla fine del 1934. Finalmente l'IRI intraprende sulla situazione un esame a fondo, con spirito e volontà di sistemazione completa. Dopo sei mesi di studi e trattative si giunge all'accordo.

La sistemazione così avviata rimaneva tuttavia subordinata a una condizione: che la Società, nella sua „ripresa“, potesse contare sul finanziamento indispensabile e a condizioni modiche: questo si calcolava che avrebbe dovuto raggiungere una esposizione pari a 70 milioni. Tale operazione era ritenuta del tutto garantita da parte dell'IRI.

Da due Istituti non facenti capo all'IRI avevo avuto affidamento che tale operazione avrebbe potuto aver seguito.

Mentre la „Puricelli“ si trova in questa fase delicata di assestamento, giunge l'appello per i lavori che urgono in A. O. I.

Rispondo all'appello, porto la mia opera in A. O. I.

Batto a tutte le porte per ottenere la finanza dei 70 milioni, che erano condizione indispensabile perchè la sistemazione avviata restasse operante, e la finanza necessaria per i lavori in A. O. I. Ma tutto resta inutile. Trovo solo 35 milioni presso il Consorzio e 25 milioni presso il Credito Italiano. Gli istituti che, prima, pur avevano dato affidamento, sostennero poi che le operazioni erano da ritenersi riservate all'IRI. Le Amministrazioni Pubbliche debentrico verso la „Puricelli“ per molte decine di milioni, alle mie insistenze perchè facessero fronte ai loro impegni risposero prendendo tempo.

Così giunse l'epilogo di quella lunga battaglia. Così mi trovai costretto a cedere all'IRI la maggioranza della mia partecipazione azionaria. Così l'IRI, in un *patto di buona fede*, il 29 febbraio 1936 assunse la gestione diretta della mia „Puricelli“, lasciando a me la Presidenza della Società e un diritto di riscatto per 5 anni.

In questa occasione venne fatto un bonifico di 55 milioni per interessi esosi pagati alla Comit, questo bonifico era però subordinato a che il mutuo concesso dall'IRI di 310 milioni venisse estinto entro il 30 Giugno 1938.

E così, per aver seguito la voce della mia coscienza di industriale italiano — per aver impostato, risolto e realizzato il problema stradale del mio Paese subordinando a questo fine ogni altro pensiero — per l'inadempienza di Amministrazioni Pubbliche a precisi impegni di pagamento — per aver lottato contando su affidamenti che non poterono aver seguito — per aver voluto lavorare anche quando gli alti interessi delle banche dissanguavano il mio lavoro — per le valutazioni di Commissioni che non potevano „vedere“ con spirito industriale — per aver contato su garanzie di credito che al momento del bisogno non potei trovare — dopo aver lavorato per trent'anni, e lottato per un quinquennio, dovevo vedere la mia creatura passare in altre mani, sia pure nelle mani di rappresentanti dello Stato, di quello Stato che avevo servito.

Fu questo un momento duro ed amaro per me. E un momento che durò lungo tempo.

In quella che era stata la mia casa, non mi sentivo più in casa mia. Gli uomini preposti dall'IRI alla direzione della „Puricelli“ erano uomini nuovi per me. Per essi, io ero un uomo nuovo.

Cercavo una consolazione nel vedere la mia „Puricelli“ riprendersi e riprendere il suo cammino. Ma sia pure nella veste di Presidente, un senso di correttezza mi teneva lontano da interventi che avrebbero potuto essere fraintesi come volontà di controllo o di indagine.

Per evitare questa situazione, me ne andavo all'estero, in qualche parte d'Europa. Qui sapevo di essere utile al mio Paese. Il mio passato di industriale, e oltre un decennio di presidente della Fiera di Milano, e la mia veste di Presidente dell'Unione delle Fiere Internazionali, e quella di Vicepresidente del Bureau International des Expositions e il mio progetto della Rete autostradale europea, mi avevano avvicinato alla maggior parte degli uomini di primo piano della vita politica, economica e tecnica d'Europa. A molti di essi, in trent'anni, ero stato lieto di fare gli onori della mia Città e del mio Paese ospitandoli anche durante i nostri contatti ufficiali nelle mie dimore di Milano e di Lomnago, dove la squisita signorilità della mia cara Compagna aveva lasciato in tutti un chiaro ricordo.

Così passarono uno, due anni.

Nel maggio 1938 mi recai in Africa. Prima di partire mi resi conto della situazione debitoria Puricelli nei confronti dell'IRI. Dei 310 milioni ben 290 erano stati saldati. La Puricelli (amministrata da IRI) aveva due mesi per saldare il residuo di 20 milioni e la Puricelli teneva fra l'altro 40 milioni di buoni dello Stato in portafoglio.

Ma durante la mia assenza, la Puricelli (IRI) non versò all'IRI i 20 milioni in contanti, bensì con una cambiale a tre mesi.

L'IRI, sostenendo che il mutuo non era stato estinto entro il 30 giugno 38 si ritenne nel diritto di richiedere, e richiese alla Puricelli il pagamento dei 55 milioni più interessi ossia complessivamente 70 milioni.

Mie considerazioni in seguito a questo atto, mi portarono a rinunciare al mio diritto di riscatto rilasciatomi nell'*patto di buona fede*. E rinunciai dopo aver visto che la Puricelli, questa mia macchina, questa macchina che io avevo costruito, che aveva percorso migliaia e migliaia di chilometri, che aveva attraversato le paludi delle burocrazie, le foreste delle banche, le steppe dell'alta ragioneria, ammaccandosi ovunque, ma continuando a marciare, a marciare, portando per prima e poi quasi da sola la bandiera della strada italiana dentro e fuori le frontiere di Italia — questa mia macchina sul cui corpo erano state inferte tante ferite, ma nessuna ingloriosa, aveva ritrovato attraverso la propria forza tutta la sua vitalità.

La „Puricelli“ è sistemata, sana e forte. Essa ha potuto ridare a ciascuno il suo. Essa ha servito lo Stato, e nulla ha avuto dallo Stato. Essa ha ripagato *tutti* gli aiuti avuti dalla banca e dalla finanza.

Ognuno è stato ricompensato.

Soltanto io, ho visto parte del mio patrimonio guadagnato lavorando, svanire. Ma questo denaro non è perduto; non l'ho perduto: l'ho dato alle strade d'Italia.

Credo di avere assolto il mio compito. Il problema della Strada Italiana è stato imposto ed è stato risolto. L'organizzazione stradale poggia su buona e salda esperienza. Il suo normale sviluppo è assicurato. Le autostrade si sono affermate nel mondo; in Italia esse dovranno ancora svilupparsi, ma oggi la loro tecnica è nota, e il loro problema più che chiaramente delineato perchè lo Stato possa risolverlo come suo problema. Superando vittoriosamente tutte le traversie, la „Puricelli“ — come pioniera e creatrice — ha compiuto la sua missione.

Io ho assolto il mio compito. E lascio questo campo di battaglia: di una battaglia che è vinta.

Riprendo il mio nome e la mia attività: per dedicarli ancora entrambi alla strada: non per cercare in essa il profitto, ma per servirne ancora l'idea.

PIERO PURICELLI.

Milano — 1939—1940.