

PROF. FRANCESCO OGLIARI

L'INGEGNER PIERO PURICELLI E LE AUTOSTRADE

Milano, Museo della Scienza e della Tecnologia, sabato 18 maggio 2002

Ing. Lorenzo Boscarelli

Il Prof. Francesco Ogliari è Professore Ordinario di Trasporti alla IULM ed è stato Presidente del Museo della Scienza e della Tecnologia per ben 25 anni. Ci illustra oggi il tema "L'Ing. Piero Puricelli e le autostrade", argomento non molto consueto per noi, ma di grande interesse.

L'AISA, di solito, rivolge la propria attenzione a temi storico-tecnici, o alle competizioni, ma l'automobile ha cambiato la vita del mondo. Da appassionati di storia dell'automobile è giusto che ci occupiamo anche degli influssi dell'automobile sul modo di vivere e sulla società in senso lato. L'intervento odierno può essere l'inizio di una nostra attenzione ai rapporti tra l'automobile e il mondo in cui viviamo; in futuro dedicheremo ancora attenzione a questo argomento. Ringrazio il Prof. Ogliari e gli lascio la parola.

Prof. Francesco Ogliari

Oggi mi ha fatto piacere rientrare qui al Museo della Scienza e della Tecnologia, che per me è stato un amore di una vita. Vi ho trascorso un quarto di secolo e un quarto di secolo, in una vita umana, ha un grande significato. Con questa premessa chiamo a me stesso un'indicazione di Francesco Bacone: "L'ufficio della storia è rappresentare gli eventi insieme coi disegni e lasciare le relative osservazioni e conclusioni alla libertà e alla facoltà di giudizio di ciascuno". Questo è quanto io contesto da anni al sistema, che per almeno 20 anni, dopo la Liberazione, è stato tenuto nella nostra Nazione dove, cancellando la storia, si è cancellato anche un certo numero di persone che avevano dignità e diritto di essere ricordate. Fra queste Piero Puricelli.

Non voglio glorificare un periodo storico, né un uomo, nella fattispecie Piero Puricelli. Però se ci si convince che, per concepire e realizzare le autostrade, è stato usato un sistema intelligente e valido, lo si ascrive anche al periodo nel quale ciò è avvenuto, non si può essere così imbecilli da ascriverlo a quello dopo. Non si possono cancellare le persone solo perché hanno vissuto in un certo periodo.

Piero Puricelli è stato fatto conte di Domnago da Benito Mussolini, perché in quell'epoca si faceva così. Beh, ma oggi cosa si fa? Si nomina senatore a vita. Piero Puricelli non fu solo l'inventore della autostrada, fu anche colui che la perseguì, rischiandoci economicamente la sua esistenza; prima fu anche Commissario Straordinario alla Fiera di Milano, nel momento in cui faceva il salto di qualità, passando dai Bastioni di Porta Venezia alla sede attuale. Egli fu inoltre presidente

dell'Istituto dei Ciechi, e questo dice, senza elencare tante altre attività, che persona abbia saputo essere: ingegnere capace e valente, costruttore, ideatore di aziende e realizzatore, ma anche dedito a motivi culturali, sociali, di vita umana. Ecco, questo è il quadro di una persona completa, alla quale mi inchino, a qualunque periodo della storia umana abbia appartenuto.

L'ingegner Puricelli ha fatto anche altro. Si era deciso di costruire l'autodromo di Monza, ma per varie beghe si era talmente ritardato il tutto, che a tre mesi dall'inaugurazione niente era stato fatto. Fortunatamente fu trovato l'ingegner Puricelli, che aveva creato un'azienda, un istituto di strade e aveva un sogno nascosto. Sognava di fare l'autostrada, l'aveva immaginata, discussa, ma non c'era nessuno che l'ascoltasse; non lo ascoltavano perché era innovativo.

Citerò ora alcune sue frasi. Nel '20 l'ingegner Puricelli dichiara che il veicolo a traino animale sarà ben presto sostituito da quello a trazione meccanica e studia l'opportunità di costruirgli una strada non interessata da altre vie, con caratteristiche geometriche, tecniche e strutturali idonee per esplicitare le prestazioni di velocità e di portata con la maggiore garanzia di sicurezza. Scrive che l'autostrada: "Dovrà solamente farsi ove siano le condizioni di ambiente e di traffico motivanti la giustificazione di una somma corrispondentemente congrua di utilità economica generale". Se fossimo stati suoi contemporanei, con la visione che abbiamo oggi, avremmo ritenuto impossibile pensare ad un'autostrada allora, dato il modestissimo numero di veicoli circolanti. Prosegue Puricelli: "Mi accorgo che la volontà di lavoro e di progresso di un'industriale non basta, comprendo che è necessario creare nel nostro paese una coscienza stradale". Frase chiara: "Una coscienza stradale". Per far comprendere quanto sia arduo e difficoltoso dare il senso di una coscienza stradale, riferisco un aneddoto narrato da Piero Puricelli; dice: "Un giorno cercavo di spiegare ad un celebre ingegnere gli inconvenienti della polvere e la rovina oltre che il pericolo che rappresentava per la viabilità. L'ingegnere tentò di chiudere la discussione con questo olimpico argomento. Nelle nostre case abbiamo dei tappeti; la polvere rappresenta il tappeto della strada. Lo abbiamo e voi volete toglierlo?".

Torniamo all'autodromo di Monza, che andava inaugurato. Il Consiglio di Amministrazione, presieduto dal senatore Silvio Crespi con consiglieri delegati Arturo Mercanti e Piero Fabbre, dà l'ordine di iniziare i lavori all'ingegner Puricelli che dichiara: "Io ve lo preparo per il giorno che avete stabilito." 2000 lavoratori, fra dirigenti e manovali, in 110 giorni portano a termine l'intera opera. Vengono smossi 150.000 mc. di terra, sono pavimentati con calcestruzzo 100.000 metri quadrati di nuove strade. Sono realizzate le ardite curve sopra elevate fino a 35 gradi, che consentono velocità di 200 km all'ora. Vengono erette 7 tribune capaci di 10.000 persone e le tribune Belvedere per altri 10.000 spettatori.

Il 28 luglio del '22 Felice Nazaro e Pietro Bordino, reduci dal trionfo di Strasburgo, percorrono per la prima volta la più "bella pista del mondo". Questo è quanto scrive Piero Puricelli, che il 24 Agosto è al circuito di Milano, nel parco di Monza, quando viene inaugurato l'autodromo. Il Senatore Crespi afferma "Permettetemi di dichiararvi, con orgoglio tutto italiano, che quanto è stato fatto qui in questo meraviglioso

giardino della Brianza, circondato dalla grandiosa cerchia delle nostre Alpi, non poteva essere fatto altrove, perché solo in Italia si può così genialmente concepire, così fortemente volere, così perfettamente e rapidamente attuare”. Sul luogo, con una folla enorme, convergono oltre 10.000 autovetture.

Questo è il quadro nel quale si costruisce l’idea dell’autostrada. La vicenda parte con una relazione del gennaio ‘22, con la quale Piero Puricelli presenta il progetto della ”Autostrada dei laghi”. Lo presenta anche all’Automobile Club di Milano che, presieduto da persone che sono già nella leggenda, come Luigi Vittorio Bertarelli, presidente e direttore generale del Touring Club, valuta con particolare positività il progetto “corredato di guide, di profili, di tipi di opere d’arte, di computi metrici e stimativi e redatto correttamente”. L’avvento dell’automobile aveva trovato un Touring molto attivo, ma un sistema stradale italiano fortemente deficitario.

Il Touring, insieme a Piero Puricelli, propone di realizzare l’autostrada rifacendosi all’istituto delle concessioni ferroviarie. Il rapporto tra Stato e la società costruttrice si concretizza nell’obbligo, del concessionario, di costruire l’autostrada, di gestirla e di percepire i pedaggi. Lo Stato, sempre presente, fissa le tariffe di pedaggio, la partecipazione agli utili (non alle perdite ...); al termine della concessione l’autostrada sarebbe rientrata nella disponibilità dello Stato. L’ufficio tecnico, creato da Piero Puricelli, studia il progetto, ma, nell’ottobre del ’22, sale al potere il fascismo. Il regime non fa che prendere al volo le idee di Piero Puricelli.

Il Professor Ingegnere Francesco Aimone Ielmoni, altro nome a tutti noi noto, scrive: “Una favorevole realtà così fuori del comune, così interessante, così acconcia, dimostra l’intraprendenza, la possanza e la fattività di questo ingegnere” Il 18 novembre, presso il notaio Federico Guasti, di Milano, è costituita la Società Anonima Autostrade. Il Touring con quella saggezza che ha manifestato sempre nella sua lunga storia, non entra a farne parte, perché rimane fedele al ruolo di associazione che promuove le innovazioni, non di impresa.

Tuttavia, Bertarelli è nominato presidente onorario della nuova società. Nell’assemblea plenaria del 5 gennaio ’23, presso la Camera di Commercio di Milano, di Bertarelli si scrive: “L’oratore rileva come l’autostrada non debba essere una manifestazione di lusso, ma debba rispondere a una sentita necessità per la vita e lo spirito delle industrie e dei commerci”. Scrive Piero Puricelli: “Il 23 Novembre sono ricevuto dal Duce, al quale sottopongo il progetto dell’autostrada, ideata da me, concepita e perseguita fino dal 1919. Il Duce, sentita l’esposizione del progetto, ordina al Ministero dei Lavori Pubblici di dare inizio agli atti legislativi, fissando la data e il luogo dove egli stesso vibrerà il primo colpo di piccone. Ricordando il tempo di primato dei 90 giorni dell’autodromo di Monza, fissa in 500 giorni il termine per l’inaugurazione dell’autostrada.”

La Milano Laghi rappresenta il primo esempio al mondo di autostrada, cioè di una via per l’automobile, anche se all’inizio del ventesimo secolo già due indicazioni erano venute. Il Lond-Tunnel, nel 1904, che collega New York, Long Island e il New Jersey sottopassando l’estuario dello Hudson e a Berlino nel ’21, in occasione

dell'esposizione automobilistica europea, nacque la AVUS, una strada urbana riservata agli automezzi, per favorirne lo scorrimento. Null'altro.

Il 27 febbraio '23 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approva il progetto, il 26 marzo '23 il Presidente del Consiglio dei Ministri, con la cerimonia del primo colpo di piccone, dà avvio ai lavori della Milano-Laghi, a Lainate, dove viene eretto un palco e dove è costruito il primissimo tratto dell'autostrada, per mostrare i processi di lavorazione. Davanti alla tribuna è collocato un cippo commemorativo di marmo bianco. Il 15 novembre è elaborata la legge Carnazza che, stabilendo le norme per la classificazione e la manutenzione delle strade pubbliche, segna, nella storia della strada, il primo grande passo del rinnovamento. Quella legge è rimasta in vigore per oltre 60 anni.

L'autostrada è preclusa ai carri, ai ciclisti e ai pedoni, ha una carreggiata per senso di marcia e le diramazioni si incrociano con le traiettorie di corsa. I veicoli entrano da varchi di ingresso ed escono da varchi di uscita sempre al filo della banchina. A fianco c'è il casello con il casellante che, leggo il testo di allora, "in caso di ingresso di autoveicoli, che debbono recarsi sulla opposta via di corsa, deve portarsi in mezzo all'autostrada e, scrutando dai due lati, deve garantire il passaggio". Il casellante ha inoltre l'obbligo del saluto da porgere ad ogni automobilista che passa; deve essere un saluto militare. Questi sono i lavori del casellante, che metteva la divisa con orgoglio; per convincersene basta prendere le fotografie dell'epoca, che mostrano in che modo queste persone portassero la divisa. Inoltre, il casellante deve vendere i biglietti, tenere i conti e sorvegliare che il capo cantoniere, il cantoniere motociclista, il cantoniere addetto alla manutenzione e il cantoniere con il triciclo facciano il loro dovere. C'è anche quello col triciclo che va in giro. Insomma l'automobilista deve essere seguito con ogni riguardo.

Ecco ora alcuni dati: nel '24 in Lombardia sono complessivamente in circolazione - tra tricicli, motocicli, automobili e camion - 16.480 mezzi. In questa situazione, compresi i tricicli a motore, si concepisce e si realizza un'autostrada. Questo è il genio. Questo significa non essere legato alla tristezza del solo presente, ma guardare oltre, oltre giusto.

Il 21 settembre 1924, Vittorio Emanuele III, Re d'Italia, con il quarantenne ingegner Piero Puricelli, che è in stoffelius e cilindro, ed è anche un uomo alto, inaugura su un'autovettura Lancia Trikappa l'autostrada da Milano a Varese tra il "tripudio e l'entusiasmo di una folla plaudente accorsa lungo i bordi di essa da tutti i dintorni". L'orario di servizio, c'è un orario, va dalle 06.00 alle 24.00. Di notte l'autostrada, cioè dalle 24.00 alle 6.00, non funziona. Gli interscambi, con la viabilità ordinaria, sono uno ogni 5 km. Ci sono 17 caselli, 35 sovrappassi, 71 sottopassi.

Poco dopo, il 28 giugno 1925, è aperto il tronco tra il bivio di Lainate e Como. Il 3 settembre del 1925, quello tra Gallarate e Sesto Calende, cioè Vergiate. Già si pensava di proseguire, come si vede nel disegno originale di suo nonno che mi ha dato Piero Puricelli junior. Il proseguimento oltre Sesto Calende si è fatto poi 60 anni dopo. L'autostrada dei Laghi è lunga 84,810 Km, la sezione stradale è larga 14 m., dei quali solo 10 pavimentati, che vuol dire aver già previsto l'ampliamento. Nell'anno 1926, a

completamento avvenuto, si hanno 421.406 passaggi, assai pochi. Tuttavia, Piero Puricelli fa disporre lungo il percorso e in prossimità delle case cantoniere degli alberi da frutta e delle piante di gelso, caratteristiche della zona, fissandone il limite di sviluppo all'altezza di 3 metri: "perché il complesso dell'orizzonte non venga menomato". Fa piacere sentire l'attenzione verso la natura, in un periodo in cui non c'erano ancora certe idee utili all'umanità. Puricelli aveva già, in questo caso, dato quel senso di gentilezza che anche in un uomo è possibile esista.

La notizia dell'autostrada si sparse nel mondo, ovviamente con pareri contrari e favorevoli. I più commentarono, è il titolo dei quotidiani di quel periodo: "l'avventura dell'autostrada non avrà seguito, gli incassi saranno modestissimi". La seconda affermazione si avverò, perché con quel numero di macchine circolanti, a meno che tutti andassero mattina, pomeriggio e sera in autostrada, non sarebbe stato possibile altrimenti. Piero Puricelli si accorse di questa situazione.

Al quarto Congresso Nazionale della Strada, tenuto a Perugia nel giugno '25, l'ing. Colamonicò, Ispettore Superiore del Genio Civile, dopo aver ricordato che la classica massiciata chiusa ottenuta con pietrisco rullato a fondo, cioè il macadam, era nata da un'intuizione di Pier Maria Gerolamo Tresawet nel 1764 e perfezionata da Mac Adam, tra il 1811 e il 1820, dichiara: "Una strada in calcestruzzo, ben costruita durerà per sempre".

Nel 1926, a Milano, si inaugura il 5° Congresso Mondiale della Strada, organizzato dall'Associazione Internazionale Permanente. Vi sono a Milano 55 nazioni e 1700 tecnici stradali provenienti da ogni parte del mondo. I convenuti, a bordo di 96 autobus, percorrono il 9 settembre l'autostrada dei Laghi, da Milano a Varese. Viaggiano sulla prima strada speciale riservata agli automobilisti, ne rimangono tanto entusiasti che internazionalmente chiamano "autostrada" questo singolare nastro viario. E per oltre 8 anni in tutto il mondo si chiamerà in italiano "autostrada", non era ancora stato inventato il nome di ogni nazione. La legge del 17 maggio 1928 dà vita, a partire dal primo Luglio successivo, alla AASS l'Azienda Autonoma delle Strade Statali, l'attuale "ANAS".

Ora guardiamo come le idee dell'ing. Puricelli si allargano e si attuano. La costruzione della Bergamo-Milano inizia il 24 settembre '27 e l'opera è inaugurata il 28 ottobre '27. La Napoli-Pompei, iniziata il 28 ottobre '28, è aperta al traffico il 22 Giugno '29. Allora in Italia tutto si doveva inaugurare nello stesso giorno, o il Natale di Roma, 21 aprile, o il 28 ottobre. Ci fu anche ritardo, qualche volta. La funivia Sanremo-San Romolo-Monte Bignone fu inaugurata un 28 ottobre, ma c'erano solo le cabine, per terra. Le autorità arrivarono, entrarono, come se nulla fosse ne uscirono, inaugurarono. Passò un anno e mezzo prima che la funivia entrasse in funzione. Lo stesso vale qui. La Napoli- Pompei fu inaugurata il 28 Ottobre '28, ma non era pronta e fu aperta al traffico il 22 giugno '29. Però il 28 Ottobre '28 la inaugurarono tranquillamente.

Un altro primato fu la Via del Mare, Roma-Ostia, inaugurata e aperta al traffico il 28 ottobre '28, prima al mondo interamente illuminata di notte. Poi, Brescia-Bergamo, 29 Agosto '31, Firenze-Mare, inaugurata e aperta al traffico per tratte fino al 6 agosto '33,

Torino-Milano inaugurata e aperta al traffico - qui si comincia a spostare la data - sono troppe le inaugurazioni nello stesso giorno, il 25 ottobre '32. La Venezia-Padova, che sarebbe poi proseguita verso Brescia e fino a Bergamo. Ancora, l'Autocamionale, chiamata così perché vi sarebbe transitato il traffico merci che arrivava via mare a Genova e doveva essere portato in Valle Padana.

Nel numero del Febbraio '34 della Rivista delle Strade Piero Puricelli, che nel frattempo era divenuto senatore del regno per chiamata, scriveva: "Le autostrade rappresentano le vere grandi comunicazioni del nostro secolo. Esse debbono aggiornare la viabilità di ogni Stato alle esigenze del sempre crescente traffico a motore, costituire le vere vie maestre di oggi e di domani.

Ma non basta che ogni Stato pensi a sé, una coordinazione è necessaria, perché l'avvio, che in ogni campo della vita odierna interessa la collettività, non può sempre coincidere con gli interessi dei singoli senza quindi dimenticare o minimamente sacrificare l'interesse di ogni Stato, ma anzi, con ciò maggiormente servendolo, occorre pensare all'Europa. Pensare all'Europa e tracciare su di essa una rete organica e razionale di comunicazioni autostradali che, seguendo la linea di maggior traffico, la doti di un sistema circolatorio pari ai bisogni della nostra epoca. L'Europa, che si è data in meno di 50 anni una rete ferroviaria formidabile, non può continuare a costringere il traffico a motore nelle angustie di un sistema stradale rimasto approssimativamente all'epoca dei carriaggi e delle salmerie napoleoniche. Le autostrade non sono strade di guerra, ma porte per la pace". Queste sono le parole di Piero Puricelli, che allontanano ogni dubbio sulla sua appartenenza celebrata o meno a un periodo, sotto un certo profilo infausto, della nostra nazione.

Piero Puricelli ha scritto queste cose nel 1938 a quest'uomo io do ogni onore, ogni onore perché ha visto avanti, ogni onore perché ha progettato con dignità, ogni onore perché, lo dicevo in apertura e lo dico in chiusura, ha saputo essere un uomo, che non ha solo guardato al suo settore di competenza, le strade, ma ha dato tanto alla Fiera di Milano, la quale ha intitolato la sua sala principale Sala Puricelli, ma anche all'Istituto dei ciechi e a tante altre attività, che hanno portato quest'uomo ad essere senatore del regno e conte di Domnago.

Ing. Lorenzo Boscarelli

Ringraziamo il Prof. Ogliari. Ho molto apprezzato il fatto che nella sua esposizione egli sia andato oltre i temi tecnici, perché ogni tema tecnico va inserito in un momento storico, della vita economica, della cultura e di tutto quello che fa di noi dei cittadini del mondo. Credo che un'esposizione così vivace e così appassionata possa avere suscitato delle curiosità.

Signor Enrico Portalupi

Sono appassionato di storia dell'automobile, qualcuno dice fanatico e, stendendo un rispettoso omaggio sulla memoria dell'ing. Puricelli, che mio padre ha conosciuto in ambito fieristico, avrei una domandina un po' maligna da fare per chiarire un dubbio che da tempo mi batte in testa.

La domanda è questa. Le autostrade italiane sono state un vanto e un primato mondiale, o sono state una manifestazione del nazionalismo e della megalomania fascista? Nelle mie ricerche ho trovato che nel 1924 negli Stati Uniti circolavano 15 milioni di autoveicoli, in Inghilterra circa 700 mila, in Francia 440 mila e in Italia 82 mila. Mi domando perché l'idea non sia partita da quelle nazioni che avevano uno sviluppo automobilistico così astronomicamente distante da quello italiano. E' nata in Italia perché bisognava fare, com'era ambizione fascista, un *coup de théâtre*, qualche cosa di esplosivo, per imporsi all'attenzione del mondo?

Prof. Francesco Ogliari

Alla sua domanda ci sono poche risposte. In primo luogo nelle altre nazioni nessuno ha proposto l'idea, poi non hanno avuto un momento storico nel quale il regime nuovo doveva trovare motivazioni per dare agli italiani una serie di novità. Quindi la ragione politica certamente ha influito. Qualunque governo intelligente avrebbe cercato di usare l'idea. La Via del Mare, la Via dell'Impero, la Via dei Trionfi, questo rientra in quel clima politico, che puntava a meravigliare. Il fascismo tendeva ad appropriarsi delle idee altrui, tanto che i fascisti scrissero "Il primo futurista è Mussolini". Marinetti è vissuto in quel periodo e scrisse la: "Il nostro è il secolo della velocità", frase che poi Mussolini prese, intitolando così un libro, ma la frase è di Marinetti, non è sua.

Ma cosa saremmo stati se qualcun altro l'avesse scoperta? Cosa avremmo fatto, saremmo stati la solita retroguardia. Una volta tanto siamo arrivati primi. Poi sono arrivati primi gli altri, la Germania soltanto 10 anni dopo fece le Autobahn note in tutto il mondo. L'America andava per conto suo. Noi siamo partiti così. Piero Puricelli, un uomo d'onore, fece il suo dovere vivendo in quell'epoca e fu maltrattato poi da coloro che hanno legato il suo nome al fascismo, ma non c'entra assolutamente niente, perché lui era un ingegnere nato in quel periodo, non poteva aspettare dopo.

Dott. De Blasi

Desidero soddisfare una mia curiosità: chi ha inventato la segnaletica orizzontale? Forse l'ing. Puricelli?

Prof. Francesco Ogliari

No, ci sono verbali e pubblicazioni del Touring Club Italiano che portano degli inserti bellissimi, del 1903-1904, sull'inizio del segnalamento stradale. Sono belle fotografie a colori pubblicate nella rivista del TCI, che però sono riprese da un testo francese. La segnaletica orizzontale deve essere nata là.

Ing. Lorenzo Boscarelli

La velocità di realizzazione di opere che occupino suolo privato dipende anche dalla rapidità di esproprio, quindi mi chiedo come si fosse proceduto nel caso dell'autostrada perché, per realizzare un'opera in quattro e quattr'otto, bisogna

espropriare in quattro e quattr'otto. Evidentemente c'erano disposizioni di legge o un'acquiescenza che lo consentiva. La mia seconda domanda è inerente ai risultati economici dell'iniziativa. E' stata finanziata con denaro pubblico, privato, o in parte pubblico, in parte privato? Inoltre, l'iniziativa generò utili o perdite?

Prof. Francesco Ogliari

Rispondo anzitutto alla seconda domanda. Le autostrade non produssero utili, anzi Piero Puricelli ebbe problemi economici seri. Lo Stato dovette intervenire pesantemente, ma a quel punto c'era l'interesse dello Stato a fare le autostrade e non più l'interesse privato. Piero Puricelli continuò a fare asfalti, strade e quant'altro. Neanche oggi la costruzione di un'autostrada sarebbe redditizia, pur col traffico che c'è, se si mettesse in conto il costo di costruzione, per ammortizzare il quale ci vorrebbero dei secoli. D'altronde, sono necessità pubbliche e non si discute.

Riguardo all'altra domanda, come mai fu possibile andare così spediti? Abbiamo gradualmente perso il senso dell'autorità dello Stato, oggi quando riceviamo un documento lo guardiamo solo per vedere se c'è qualcosa da pagare e quant'è l'entità da pagare. Se è alta si fa il ricorso, se è bassa si paga e basta. Negli anni Dieci l'autorevolezza dello Stato era tale per cui una richiesta era un ordine, non c'era la possibilità di considerarla una richiesta. Lo Stato mandava l'ordine di evacuare da un certo punto perché lì sarebbe arrivata, x giorni dopo, la ruspa che tracciava. Quando uno Stato non ha autorevolezza, ha l'autorità, ma l'autorità si cerca di evaderla. L'autorevolezza no, è un senso di rispetto. Si può anche morire con un sogno. Quello di poter guardare con felicità all'autorevolezza dello stato.

Per chiudere, lascio al presidente la fotocopia della lettera inviata da Gabriele D'Annunzio a Piero Puricelli, dal Vittoriale, il 16 febbraio 1925. Nella sua magniloquenza dice "MOSTRAT ITER NEC FALLIT EUNTES" "Mostra la strada e non si fallisca andando". Anche questo aveva scritto il nostro grande altro dimenticato, Gabriele d'Annunzio.