

Gallarate-Varese «privata» Come venne realizzata la ferrovia

Il finanziamento avvenne attraverso la sottoscrizione di obbligazioni da parte del Comune, ma anche di molti imprenditori - La linea fu inaugurata il 26 settembre 1865

Che carattere questi Varesini? Protesta alla conquista commerciale dell'Europa. Milano aveva già esteso i binari delle sue ferrovie sino a Gallarate. Ora si doveva procedere verso il Lago Maggiore e la Svizzera, ma attraverso quali territori? Caduto il governo austriaco, ai Varesini pare naturale che la ferrovia proseguisse verso la loro città e da qui verso Laveno. Il relativo progetto fu sinanche approvato nel 1860 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

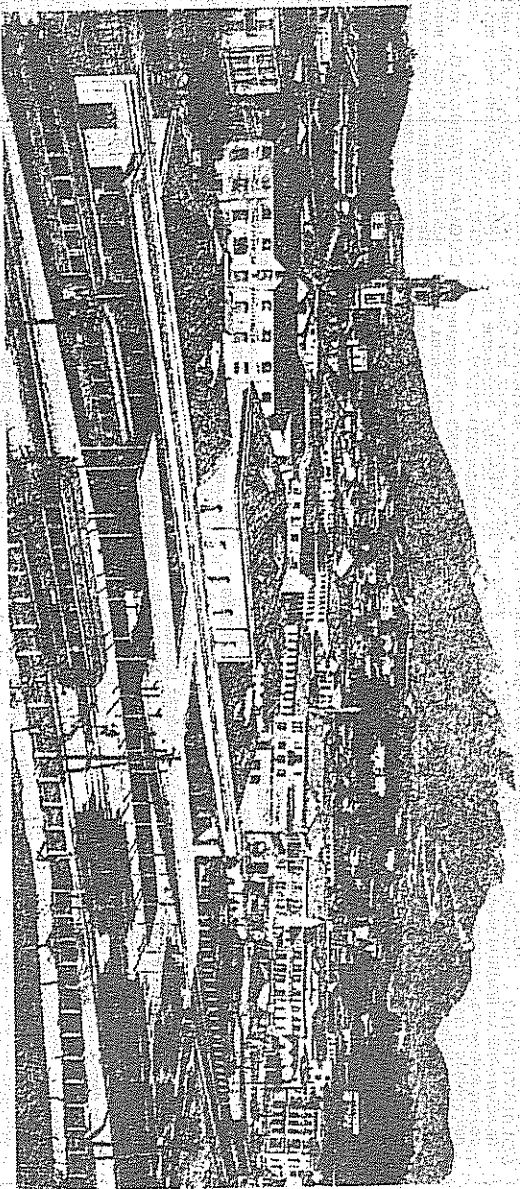
Ma anche altri (comuni e forze economiche) si erano nel frattempo mossi e forse con un certo anticipo sui Varesini. Sicché con legge 8 luglio 1860 il Governo approvava una convenzione con la Società delle Strade Ferrate per la costruzione della linea ferroviaria Gallarate-Sesto Calende. E' facile capire che il Piemonte, neo vincitore della corsa all'unità nazionale, aveva fatto valere il peso della sua classe dirigente, in quanto la direzione per Sesto Calende favoriva i suoi rapporti commerciali con Milano e la Lombardia.

La questione restò viva in Parlamento per un paio di anni, infine nel marzo 1862, su decisione del ministro Menabrea, gli indugi furono rotti e fu ordinata la conclusione degli studi e l'immediata realiz-

zazione della linea ferroviaria Gallarate-Sesto Calende. E' facile capire che il Piemonte, neo vincitore della corsa all'unità nazionale, aveva fatto valere il peso della sua classe dirigente, in quanto la direzione per Sesto Calende favoriva i suoi rapporti commerciali con Milano e la Lombardia.

Interessanti anche gli aspetti finanziari: il comune di Varese avrebbe dovuto acquistare o collocare settemila obbligazioni dal valore di 300 lire cadauna, con facoltà di sottoscrivere in più un capitale a fondo perduto in ragione di 40 lire per ogni obbligazione

non acquistata o non collocata. Si trattava di impegni molto gravosi che tuttavia furono sottoscritti con estrema fiducia.



La stazione di Varese all'inizio del ventesimo secolo

non acquistata o non collocata. Si trattava di impegni molto gravosi che tuttavia furono sottoscritti con estrema fiducia.

Il Consiglio comunale diede ufficialmente il via all'opera sotto forma di capitale a fon-

do perduto. Quando si era supposto che l'iniziativa avrebbe incontrato la solidarietà generale non ci si era sbandati. Considerevoli si

scrivendo 800 obbligazioni. A sua volta la Camera di Commercio sottoscrisse mille lire sotto forma di capitale a fon-

Sottoscrissero anche molti comuni del Circondario. Ci piace indicare ai Varesini di oggi quel che disse il Governo di fronte a questo spettacolo: il sacrificio economico dei Varesini dimostra come «si proceda da quei concittadini che volendo far prova, coi fatti più che con parole, di quanto abbiano a cuore la prosperità del paese, non si limitano ad invocare dal Governo anche ciò che non è reclamato dai veri interessi generali dello Stato». Ecco dunque la solidarietà che ha reso grande Varese!

Il 15 novembre 1863 alla scadenza della prima rata si poté pagare con tranquillità la cifra pattuita, anticipando persino una parte della seconda rata.

La linea Varese-Gallarate fu inaugurata il 26 settembre 1865; quella rivale per Sesto era stata ultimata nell'estate del 1863. Entrambe avranno ulteriori sviluppi. Il 4 dicembre 1882 entrò in funzione la linea Sesto Calende-Laveno-Lulino - Canton Ticino e per tale motivo fu realizzato un grande ponte in ferro sul Ticino. Si noti che questo ponte, come d'altra parte quello di Mahate, fu realizzato nelle officine meccaniche di Neppi e Castellammare di Stabia.

Da Varese invece nel 1894 fu realizzato il collegamento

Fu a questo punto che si rivelò il carattere dei Varesini, soprattutto, la forte volontà che spingeva imprenditori e popolazione, anche a costo di gravi sacrifici, a creare condizioni più favorevoli per la propria economia.

Il collegamento con Gallarate andava realizzato egualmente giacché con pochi chilometri di binario Varese si sarebbe allacciata sia alle regioni meridionali, che a quelle europee.

Chiesero, pertanto, al Ministro dei Lavori Pubblici l'autorizzazione a realizzare a proprie spese un tronco di diciotto chilometri, senza onere alcuno per lo Stato né al momento della costruzione, né in quello della gestione. E per togliere ogni arma ai sostenitori della linea rivale per Sesto Calende, che temevano un qualche trabocchetto, si dichiararono subito disposti ad accettare che la linea per Varese partisse a Gallarate al di là della stazione per Sesto, su un ponte appositamente costruito sul torrente Arno. Ed ancora che giungesse a Varese ad occidente della città, presso la collina di Giu-

op. cit.

- (12) Archivio Parrocchiale di S. Maria
Cartella 1, Documenti antichi
- (13) Archivio del Consorzio del Fiume
Relazione ing. Barca, 1608
- (14) Gemma BUGLIELMETTI VILLA
Affreschi del '400 in territorio di Varese
Ed. Bramante, Milano 1964 (a cura Credito Varesino)
- (15) idem

del banchiere ed imprenditore gallaratese Andrea Ponti (160.000 lire) e dei milanesi Carlo Cagnola, Gaetano Taccoli, Gian Paolo Poggi e Antonio Litta che sottoscrissero 100.000 a testa. Tra i milanesi si annoverano anche gli Arrighoni, i Cicogna, i Torrelli, i Chirlandà, i Mozzoni, i Litta Modigliani. La cifra più elevata fu sottoscritta dal costruttore Alessandro Tallacchini (300.000).

Tra i Varesini il sindaco Carlo Carcano si impegnò per 21.000 lire. Seguiva un lungo elenco di piccoli sostenitori che versarono dalle 300 alle 2000 lire, mentre numerosi semplici cittadini diedero poche decine di lire a fondo perduto. Caratteristiche di questo spirito di solidarietà municipale furono le sottoscrizioni operate dalla Fabbrica di S. Vittore (10.500), dalla Amministrazione del Santuario del Sacro Monte (6.000), dall'ospedale Civico (18.000). Tra i personaggi più in vista si segnalano Paolo Andrea Molina, Cesare Veratti, Silvestro Sanvito, Giuseppe Speroni.

via con la rete Svizzera. La linea Varese - Gallarate - Varese ebbe un ultimo momento di notorietà quando la Rete Mediterranea (che allora la gestiva) decise di sperimentare il sistema di elettrificazione su terza rotaia. La tratta elettrica entrò in funzione nell'ottobre 1901 e nel 1908 fu estesa anche al tratto per Porto Ceresio.

Quando la loro ferrovia passò sotto la gestione statale, i consapevoli dei sacrifici compiuti i Varesini espressero non pochi malumori. Si può concludere con le parole di Giovanni Bagaini: «Nel nuovo e grande organismo ferroviario essa rientrava tra le linee secondarie e veniva a perdere quelle particolari cure che sempre le aveva dedicato la Mediterranea».

Dunque ci pare di capire che le amare polemiche di oggi nei confronti della politica ferroviaria dello Stato hanno una lontana e assai motivata origine.

Pietro Macchione