

La ferrovia venne realizzata partendo dalla già esistente stazione di Varese: toccato Biumo Inferiore imboccava la valle del Ceresio dopo aver superato con un ponte in muratura la valle dell'Olonza in località Ponte Rotto. In Valceresio le stazioni vennero stabilite ad Induno Olona, quindi ad Arcisate ed in località Piamò di Bisuschio (questa stazione venne posta a servizio sia del piccolo paese di Bisuschio sia della zona gravitante attorno a Viggìù); da questo punto i binari vennero dislocati sul fondo valle in continua pendenza sino alla breve splanata che sta alle spalle di Porto Ceresio, ove poco distante dall'imbarcadero venne costruita la stazione di arrivo (20).

La linea tuttora in servizio, pur con molti problemi di gestione (dall'arretratezza dell'armamento alla concorrenza dei servizi di autolinee, che riescono a servire con maggior frequenza tutte le località della vallata), venne dotata nel 1902 di trazione a terza rotaia, già installata sulla Gallarate-Varese (nonostante i molti inconvenienti in fase di collaudo), entrata in funzione il 16 ottobre 1901; tale metodo di trazione, con tensione a 650 volt, rimase in funzione sino al 23 marzo 1951 quando — come stava avvenendo su tutta la rete nazionale — fu sostituito dall'elettificazione a cavi sospesi e corrente a 3.000 volt.

7) La mancata realizzazione della Varese-Ponte Tresa-Luino

L'8 febbraio 1878 il consiglio comunale di Varese faceva, dunque, il punto della situazione in una seduta straordinaria autorizzata con rescritti sottoprefettizi (come imponeva il regime amministrativo regio), anzitutto per esaminare la "Istanza di gran numero di esercenti e commercianti cittadini, chiedente che il Consiglio direttamente discuta ed agiti la questione ferroviaria della linea di raccordo col S. Gottardo, alla cui soluzione per i vitali interessi di Varese tendono gli studi ed i progetti fatti eseguire dalla Commissione cittadina di vigilanza".

I suoi atti, relativi "ai raccordi ferroviari col S. Gottardo", erano riuniti, come si è detto, in "due grossi fascicoli" e avevano accompagnato l'istanza con 345 firme, presentata il 12 gennaio di quell'anno da una commissione cittadina composta da Giuseppe Gabaglio, Santino Trolli, Angelo Nicora, i fratelli Del Sole, Giuseppe Lucchina, Costantino Mentasti-Bellia, Giuseppe Ghiggini ed Ernesto Bajoni. L'istanza ricordava come nel marzo 1875 fosse stato sciolto il Comitato circondariale per gli accessi al Gottardo, associatosi alla Banca di costruzione e al Credito milanese travolti in note "peripezie". Il municipio aveva allora nominato, per la tutela degli interessi varesini, una commissione composta dal sindaco, dall'ing. Carlo Carcano, dai cavalieri Luigi Molina e Pompeo Cambiasi, dall'avv. Ugo Scuri (non avendo accettato di farne parte il dott. Ezechiele Zanzi diventato, alla fine degli anni Cinquanta, da segretario del comune, una personalità più che cittadina).

(20) Tra la sede ferroviaria della Varese-Porto Ceresio e la progettata linea Varese-Bellinzona del 1861 dovrebbero esservi alcune differenze per la tratta Bisuschio-Porto Ceresio. La mancanza di elaborati cartografici, allegati al progetto del 1861, ma purtroppo non pervenuti, obbliga ad una ricostruzione del tracciato per mezzo della descrizione che i progettisti ne fanno nel *Progetto sommario*. Il fatto che non vengano citati i territori dei comuni di Besano e Porto Ceresio, tenuto anche conto del fatto che non si sono verificate variazioni dell'assetto territoriale dei comuni valceresini in quel periodo, fa pensare che, dopo avere raggiunto Bisuschio, pressoché nell'attuale sede, l'originario tracciato si estendesse, lambendo l'abitato di Cuasso al Piano, a mezza costa di montagna e continuasse attraverso la valletta del torrente Cavallizza, verso il lago per proseguire verso Brusimpiano dopo essersi lasciato sulla destra Porto Ceresio.

Quel comitato circondariale aveva fatto studiare una linea Varese-Gavirate-Gemonio o Cittiglio (all'incirca l'attuale tracciato della Varese-Gemonio della Fnm) con proseguimento a Luino e Pino e diramazione a Laveno, per una spesa di 15.000 lire, solo parzialmente pagate agli ingegneri milanesi Giuseppe Bianchi e Guido Parravicini, gravanti sui comuni di Varese per i due terzi e per il rimanente su Laveno, su Gavirate e su Besozzo. Nel dicembre 1875 si era appreso che un commissario governativo, "incaricato di riferire sulla migliore linea di approccio alle Alpi elvetiche, erasi limitato ad esaminare con sopralluogo il raccordo che da Novara-Sesto Calende, costeggiando il Verbano, facesse capo a Luino", senza confrontarlo con la linea progettata dal comitato varesino e neppure con quella propugnata dal comitato gallaratese (Gallarate-Varano [Borghi]-Gemonio-Luino).

Pertanto la Commissione cittadina di vigilanza si era affrettata a far completare il progetto Varese-Lavena, sommariamente predisposto sin dal 1861 per gli ingegneri varesini Carlo Carcano e Antonio Talacchini, e a far allestire lo studio più dettagliato della Lavena-Ponte Tresa-Luino. Si pensava, infatti, che nel probabile abbandono del Monte Ceneri, una linea Gallarate-Varese-Lavena-Ponte Tresa-Luino (sicuramente passante per Arcisate, ma con possibili successive varianti nel territorio di Porto Ceresio o di comuni vicini), ma studiata solo per il tratto oltre Lavena, di eguale percorso, meno dispendiosa e più solida di quella progettata dal comitato gallaratese, avrebbe favorito gli interessi di Gallarate ed in via di ripiego anche quelli di Milano, di Como e di Lugano.

Quello studio venne "allestito dal giovine concittadino ing. Leopoldo Zanzi" per una spesa di 2.125 lire e il deputato del collegio di Varese, ing. Giuseppe Speroni, lo presentò nel maggio 1876 al ministro dei Lavori pubblici "che l'accolse con marcato favore dando affidamento di raccomandarlo al Consiglio superiore dei lavori pubblici".

Un rapporto della giunta municipale di Varese al consiglio comunale, riunito nella sessione del 22 maggio 1876, permette di ricostruire nei particolari la genesi della linea Varese-Ponte Tresa-Luino. Lo studio, considerato opportuno in quanto tale linea "non era più lunga di quella Novara-Sesto-Gemonio-Luino, e di quella Novara-Gallarate-Varano-Gemonio-Luino fatta studiare da altri", offriva, nel caso ritenuto "contingente dell'abbandono del traforo del Ceneri, il vantaggio di un favorevole raccordo con la grande arteria internazionale per Lugano-Como-Milano"; altro vantaggio della linea era di usufruire del già esistente tronco Gallarate-Varese.

Le carte del progetto hanno purtroppo seguito le disastrose disattenzioni archivistiche che hanno coinvolto tutte le documentazioni ferroviarie varesine, giungendoci abbondantemente alleggerite specie del materiale di più difficile conservazione (mappe, rilievi, profili, ecc.), che in questa sede rivestono carattere di importanza capitale, obbligando in tal modo a ricostruire ipoteticamente le linee non realizzate. La documentazione Lavena-Luino consiste in una relazione di sei facciate, nei prospetti delle livellette, curve e rettilinei (quattro facciate) e nella distinta, allegata alla relazione, delle spese e competenze dovute dal comune di Varese; tutti i documenti recano la data del 24 aprile 1876.

Nel *Progetto sommario di strada ferrata Lavena-Luino* l'ing. Zanzi premetteva che al progetto erano state imposte le condizioni di coordinarsi con i già esistenti progetti Bianchi per il tronco Varese-Lavena e Bianchi-Parravicini per il tratto Luino-Pino, con obbligo di mantenere costantemente in territorio italiano il tracciato progettato.

Quest'ultimo particolare veniva considerato gravoso per l'esercizio della linea; lo

Zanzi riteneva che, potendo attraversare il fiume Tresa presso il km 23,500 (approssimativamente, in mancanza delle corografie, valutabile a circa un terzo della vallata, partendo da Ponte Tresa) e passando in territorio svizzero, sarebbe stato possibile ottenere un lungo tratto rettilineo quasi in perfetta pianura, eliminando le uniche due curve di 300 metri di raggio.

La ferrovia partiva dalla località di Lavena, costeggiava il Lago di Lugano sino a Ponte Tresa, "quindi proseguiva sulla sponda sinistra del fiume Tresa fin presso Creva, e per ultimo attraversando il fiume e la pianura di Creva" giungeva alla stazione di Luino. L'esercizio della ferrovia, pur mantenuta in territorio italiano, era tecnicamente alquanto favorevole, poiché solo gli ultimi quattro chilometri facevano segnare una pendenza costante del 10‰; questo inconveniente era però dovuto alla quota fissata alla stazione di Luino dal progetto Bianchi-Parravicini relativa al tratto Luino-Pino.

Lo Zanzi proponeva di innalzare di qualche metro la piattaforma della stazione di Luino ritenendo tale operazione favorevole anche al tronco per Pino, poiché avrebbe eliminato l'ascesa prevista nel progetto subito dopo la stazione. Per la realizzazione non venivano previste grosse difficoltà, considerati i terreni di natura alluvionale e la saldezza delle rocce da tracciare in trincea o in galleria (nel tratto prospiciente il Tresa ne erano previste tre rispettivamente di 90, 52 e 740 metri, tra i km 27,300 e 28,700, quindi verso metà vallata), né grandi opere d'arte, salvo un ponte di m 40 sul fiume Tresa, progettato ad una sola campata e da realizzarsi in ferro. La stazione di Lavena che, nel progetto Bianchi, proseguendo la ferrovia per Bellinzona, era di confine, veniva trasportata a Ponte Tresa, che sulla linea per Luino era "il luogo più centrale, cui mettono capo le strade di Varese, Lugano, Luino e giornalmente i piroscafi del lago". Il costo preventivato della ferrovia a doppio binario era di 252.478 lire per chilometro.

Per ottenere il costo totale della linea Varese-Lavena-Luino è necessario, sulla scorta delle indicazioni dello Zanzi, aggiungere i costi del progetto Bianchi relativi al primo tronco, dato che la stazione di Ponte Tresa non veniva computata nei costi in quanto sostitutiva di quella di Lavena; tenendo conto che tra i due progetti intercorsero 16 anni (pur di bassa tendenza inflativa) si potrebbe stimare, considerato inoltre che il preventivo dell'ing. Zanzi era assai meno meticoloso e dettagliato di quello per la linea Varese-Brinzio-Luino, il costo della linea in circa 8-9 milioni per un costo medio di 257.288 lire al chilometro.

La linea studiata dall'ing. Zanzi incontrò il favore anche del Comitato gallaratese per gli accessi al Gottardo, come dimostra un lungo memoriale (reperito in minuta tra le carte dell'Archivio comunale), ove vengono analizzati i raccordi con il Gottardo per ottenere il miglior tracciato della ferrovia Genova-Mortara-Gallarate.

Interessante l'annotazione in merito alle possibili diramazioni da Arcisate verso Mendrisio, con una indubbia ricerca di coordinamento verso la linea di Como (anche se non si sono reperite tracce di attività pre-progettuale nemmeno di una simile linea negli archivi), di Lavena o Ponte Tresa verso Lugano e del Ceneri; quest'ultima possibilità prevista da Carcano e Talacchini era ben nota alla commissione gallaratese.

Nella lettera di raccomandazione dei gallaratesi all'on. Paolo Borghi, la linea modificata dall'ing. Zanzi sul primitivo progetto Bianchi veniva proposta all'attenzione, seppure in subordine a quella di Gemonio, poiché "armonizzando completamente colle prescrizioni della Convenzione di Berna, presenterebbe un vantaggio di

percorrenza" ed "offrirebbe l'opportunità di desiderati raccordi con altre linee prealpine". La relazione gallaratese non contemplava tuttavia la soluzione più ardita, ma più adeguata, cioè la linea Varese-Brinzio-Luino.

Conoscendo nei dettagli il progetto Lavena-Luino si può presumere che il memoriale (non datato) sia stato steso nel 1876, ma ciò non esclude la conoscenza, almeno nei dettagli più esplorativi, della suddetta linea che venne fatta studiare allo stesso ing. Zanzi, contemporaneamente a quella di Lavena, dalla commissione varesina.

Pur tra screzi e distinguo dovuti ad interessi economici differenti che opponevano scelte di tracciato ferroviario, vi è chiara traccia nelle documentazioni pervenuteci di ampi e profondi contatti tra le commissioni delle due città. La forse alquanto prolissa analisi dei vari progetti è però una utile testimonianza, perché serve ad evidenziare l'appoggio del comitato al tracciato Pino-Gemonio-Varese, ritenendo gli altri sussidiari e volti a garantire "interessi locali". Suscitò molta attenzione il progetto di una linea attraverso la valle della Tresa. Tra i vantaggi della tratta Luino-Lavena-Varese si elencavano, oltre alla minor percorrenza rispetto a quella di Gemonio, la facilità dell'esecuzione delle opere da costruirsi e la scarsa presenza di contropendenze. L'assoluta inesistenza di accenni alla linea per Brinzio potrebbe essere collegata alla volontà di esimersi anche dal solo giudizio sommario su quella linea, indiscutibilmente progettata secondo i dettami dei trattati con la Svizzera, con grosso risparmio di percorrenza e costi d'esercizio. Proprio questi punti costituivano un costante riferimento dei gallaratesi nel giudizio dei vari progetti di linea: sarebbe stato impossibile negare l'evidenza a favore della linea Varese-Brinzio-Luino legata al traforo del Campo dei Fiori.

8) La linea Varese-Brinzio-Luino

Già allora infatti era stata altrimenti fatta "constatare la possibilità di una linea Varese-Brinzio-Luino, più breve di ogni altra, e di tutta convenienza anche pel grande scalo marittimo di Genova". I vantaggi furono illustrati anche alla deputazione provinciale di Milano, al municipio di Gallarate, e personalmente dal Carcano alla "potente Camera di commercio di Genova". Un apposito memoriale nel luglio 1877 spiegava al collegio degli ingegneri di Milano come fossero inconsistenti le maggiori obiezioni, quelle altimetriche. Il progetto, caldeggiato tecnicamente dall'ing. Leopoldo Zanzi, si combinava, per il tratto Varese-Luino, con progetti già noti, ma migliorati da una galleria abbreviante il percorso perché sotterranea a Brinzio, concordando inoltre con il progetto del Velini che, nei suoi scritti "assai pregevoli", propugnava una Milano-Saronno-Varese-Brinzio-Luino.

Il deputato di Varese, avv. Bizzozero, si abbozzò col Velini, rappresentante la Società Vaucamps, concessionaria della linea ferrata Milano-Saronno-Mendrisio (un precedente, con qualche variante, della futura ferrovia della Valmorea), affinché questa società, "quando assolutamente fosse lasciato in disparte il Ceneri", si occupasse del tronco Saronno-Varese. Il Carcano si abbozzò anche col deputato Villa Pernice, "altro dei membri più influenti della commissione nominata dalla Camera di commercio milanese". Ma il municipio e la provincia di Milano non si sbilanciarono, anzi, in effetti, non condivisero gli entusiasmi varesini in alcun modo.

Il presidente della Camera di commercio di Varese, Giacomo Limido, fu chiamato a far parte della commissione locale, cui fece accedere anche Francesco Gargazzi di Castiglione Olona, città interessata al tratto inferiore a Varese.

La commissione, a questo punto, ritenne che si dovesse completare il progetto della Varese-Brinzio-Cassano Valcuvia e su ciò chiese l'intervento del comune. Nella seduta del febbraio 1878 l'amministrazione fece notare l'esiguità della spesa di un progetto in realtà limitato alla Varese-Cassano Valcuvia, poiché da Cassano a Luino soccorrevano i rilievi già effettuati per la Varese-Gemonio-Luino. Si metteva poi in evidenza come Genova avrebbe accorciato di sei o sette chilometri il "suo accesso al S. Gottardo e si presterebbe a preferenza di qualsiasi altra, anche agli interessi di Milano qualora la ferrovia per il Monte Ceneri non si effettuasse". L'ing. Veratti di rincalzo caldeggiava la proposta, pur non escludendo altre possibilità. Preoccupato delle spese del nuovo progetto, l'avv. Arconati propose che nel seno del consiglio una commissione di tecnici riferisse al riguardo. Il cav. Cambiasi riteneva irrilevante il problema economico e il Carcano specificava al riguardo che la spesa sarebbe stata a carico del governo, come si era visto anche a proposito della linea progettata dal comitato gallaratese "potentissimo per mezzi". Il Veratti accennò alla possibilità di una quarta linea e l'avv. Scuri di conseguenza fece accettare una sospensione di otto giorni per meglio deliberare le diverse possibilità. Alla fine l'ing. Zanzi fu incaricato di compiere gli studi del suo progetto, conclusosi nel giro di circa un anno.

9) La visione economico-strategica dell'on. Velini

Prima di addentrarci nell'esame del progetto, riprendiamo alcune notizie dal volume del Velini, utile per la cronistoria, per i riferimenti ai trattati e alle convenzioni internazionali e per le altre decisioni pubbliche di cui fu intessuta la vicenda, e pregevole per la piana esposizione e per le ragionevoli considerazioni, sì da preparare il lettore alle discussioni delle quali si renderà interprete il deputato Bizzozero nei citati discorsi del 1879; ricorderemo anche alcune considerazioni militari, invero già espresse nel 1860 meno analiticamente, ma più vigorosamente, dal Cattaneo. Insistiamo con questi testi varesini perché pochissimo noti tanto che non figurano, nonostante l'importanza più che locale, nella pur ottima *Bibliografia essenziale* curata da R. De Gottardi per il volume citato del centenario del Gottardo, al quale si rimanda per contenere qui al minimo i riferimenti bibliografici.

Il Velini prendeva in esame la decina di linee a oriente del Lago Maggiore comprese tra Novara o Milano e Luino o Mendrisio, delle quali più della metà passanti per Varese (cfr. la Tabella).

Nel primo gruppo la ragionata preferenza del Velini andava alla Novara-Gallarate-Varese-Brinzio-Luino "tanto più che il basso prezzo dei trasporti sui battelli del lago potrebbe fino a un certo punto far concorrenza ai trasporti per la ferrovia Sesto Calende-Gemonio-Luino [era una vecchia idea cattaneana], per quanto almeno ha tratto al commercio locale, comunque oggidi possa essere scapitata nell'opinione di molti la concorrenza che la locomozione per acqua fa o tenta di fare a quella per ferrovia". Nel secondo gruppo preferiva la Milano-Saronno-Varese-Brinzio-Luino. Nel terzo gruppo la Milano-Saronno-Mendrisio che era più breve di 11 chilometri "reali" e 4 "virtuali" della Milano-Como-Mendrisio: partendo da Genova, passando o da Novara o da Milano, erano km 239 contro 249: ma il passaggio per Mendrisio e per il Ceneri comportava pendenze molto superiori al passaggio per Varese-Brinzio-Luino.

Dal punto di vista militare il Velini ipotizzava tre combinazioni in due ipotesi contrapposte (di alleanza o di inimicizia) tra Italia e Svizzera (o paesi limitrofi) ed esaminava in dettaglio le comunicazioni naturali e storiche tra Svizzera, Austria, Francia, Germania, Italia. Per questa considerava in particolare le valli del Ticino,

Prospetto di confronto delle linee progettate secondo il Velini

Linee progettate	Distanza in km da Genova a Luino	Lunghezza approssimativa	Pendenze	Spesa media (in lire)		Popolazione che servirebbe localmente il nuovo tronco (1)	Popolazione per ogni km di nuova ferrovia	Centri importanti che toccherebbe il nuovo tronco
				approssimativa per km	dei tronchi da costruirsi (1)			
1° gruppo								
1° riparto: Novara-Varallo Pombia-Sesto Calende-Gemonio-Luino	213	45	inferiori al 10‰	300.000 (3)	57.000	1.200	Novara	
Novara-Gallarate-Varano-Gemonio-Luino	216	75	inferiori al 10‰	300.000 (3)	70.000 (4)	1.500 (4)	Novara-Gallarate	
2° riparto: Novara-Gallarate-Varese-Gemonio-Luino	221	61	inferiori al 10‰	300.000 (3)	62.000 (4)	2.000 (4)	Novara-Gallarate-Varese	
Novara-Gallarate-Varese-Ponte Tresa-Luino	218	58	inferiori al 10‰	300.000 (3)	46.000 (4)	1.700 (4)	Novara-Gallarate-Varese	
Novara-Gallarate-Varese-Brinzio-Luino	209	49	inferiori al 10‰	300.000 (3)	41.000 (4)	2.100 (4)	Novara-Gallarate-Varese	
2° gruppo								
1° riparto: Milano-Gallarate-Varano-Gemonio-Luino	239	46	inferiori al 10‰	300.000 (3)	70.000	1.500	Milano-Gallarate	
Milano-Gallarate-Sesto Calende-Gemonio-Luino	249	56	inferiori al 10‰	300.000 (3)	57.000	1.200	Milano-Gallarate	
2° riparto: Milano-Saronno-Varese-Ponte Tresa-Luino	227	56	—	da Saronno a Varese 100.000	87.000 (5)	3.000 (5)	Milano-Saronno-Varese	
Milano-Saronno-Varese-Brinzio-Luino	219	49	—	da Saronno a Varese 100.000	87.000 (5)	3.000 (5)	Milano-Saronno-Varese	
3° gruppo								
Accessi: Milano-Saronno-Mendrisio al Ceneri: Milano-Como-Mendrisio	200 210	42 —	— 16‰ (2)	100.000 —	53.000 —	2.400 —	(6) (6)	

(1) In un circuito di km 5 dai nuovi tronchi.

(2) Da Chiasso a Lugano: km 7,890 col 16,67‰ e 4,775 dal 13 al 15‰.

(3) 1 km 19 da Brinzio a Luino costeranno da 400 a 450 mila lire al km.

(4) Escluso il riparto sul tronco comune Novara-Gallarate per cui si verifica approssimativamente il dato di 2.000 abitanti per km.

(5) I dati riflettono il solo tronco Saronno-Varese.

(6) Milano-Saronno e molti comuni superiori in popolazione ai 3.000 abitanti.

dell'Adda e di Livigno e appuntava lo sguardo sui 100 chilometri tra Varese e Iseo, oltre che su un collegamento occidentale pedemontano sino a Biella e, sempre partendo da Tirano-Lecco attraverso Varese, un collegamento orientale con Bergamo-Iseo. Quest'ultimo coincideva all'incirca con la "linea Garibaldi" auspicata dal Cattaneo e che rimane ancor oggi, in vari tratti, a scopi civili più che militari, da realizzare, per esempio, come autostrada o superstrada, quale emerge in ricorrenti progetti più o meno unitari.

Concludendo, il Velini dal punto di vista degli interessi economici proponeva, per il transito internazionale, i seguenti itinerari: 1) Genova-Gallarate-Varese-Brinzio-Luino-Svizzera per le relazioni tra l'Europa centrale, il Mediterraneo ed il Piemonte; 2) Milano-Saronno-Varese-Brinzio-Luino-Svizzera, per le relazioni tra l'Europa "di mezzo", l'Adriatico, il Veneto e le province del centro e del sud, quando fosse stato lasciato in disparte il transito per il Ceneri, ché, nel caso contrario, sarebbe intervenuta la Milano-Saronno-Mendrisio, utile anche dal punto di vista militare, che era quello anteposto dal maggiore Velini. Il suo testo, bene informato per la parte italiana, forse meriterebbe qualche commento da parte svizzera, essendo più diffuso, al riguardo, del Cattaneo, pur non scostandosi dalle linee generali (ma senza citarle), che questi aveva formulato con informazioni al solito accuratissime e di prima mano, attinte anche alle fonti più responsabili. Si noti ancora che la Milano-Saronno, a differenza di quella successivamente realizzata, negli auspici si diramava presso Rho dalla Milano-Torino verso Legnano-Busto Arsizio-Gallarate, sia per motivi di economia, sia per soddisfare i piemontesi, anzitutto i novaresi, che pure già si pensava dovessero collegarsi vantaggiosamente con Varese attraverso il ponte sul Ticino e Busto Arsizio.

Con assiduo lavoro, in neppure cinque mesi dopo la delibera del consiglio comunale di Varese (che, a un anno di distanza, aveva fatto in sostanza propri i suggerimenti del Velini, incentrati sulla Varese-Brinzio, e quelli della locale camera di commercio), l'ing. Leopoldo Zanzi conduceva a termine il progetto dettagliato della linea ferroviaria che rispondeva da tempo ai suoi convincimenti.

10) Il progetto dell'ing. Zanzi: la galleria di Brinzio attraverso il Campo dei Fiori

L'ing. Zanzi apparteneva a una numerosa famiglia della piccola borghesia varesina. Nato nel 1855 da Giuseppe, artigiano e commerciante, e da Rachele Croff, originaria del Baltico, i cui familiari si erano trasferiti in Lombardia nel primo Ottocento, era fratello, tra gli altri, di Ezechiele Zanzi — già segretario dell'amministrazione comunale di Varese nel "decennio di preparazione" che lo vide fermo nell'opposizione privata all'Austria, contro la quale sottoscrisse poi il pubblico proclama decisivo nei giorni della lotta, sicché Giuseppe Garibaldi gli indirizzò, come illustrò Alessandro Luzio (21), una lettera di simpatia — stimato fondatore di uno studio notarile continuato dall'altro fratello Luigi (e dopo la prima guerra mondiale dall'omonimo figlio di questi).

Leopoldo si era diplomato ingegnere, come ha accertato C.G. Lacaita, nella nuova Scuola tecnica o, meglio, politecnica, di Milano, uno dei due poli, con l'Accademia scientifico-letteraria, dell'istruzione superiore milanese sorta dopo la liberazione dall'Austria. Specializzatosi in costruzioni ferroviarie, lasciò orma del suo ingegno e

(21) Nei suoi *Bozzetti storici*, nei quali la solida filologia del direttore d'archivio si fondeva con la piacevole penna del giornalista.

della sua preparazione tecnica non soltanto nel viadotto in ferro di Malnate (il più ardito, in Lombardia, quando fu realizzato e la più importante "opera d'arte" sulla Varese-Saronno e sulla Varese-Como), ma anche con opere compiute in Medio Oriente.

Tra le sue imprese non sarebbe stata minore la Varese-Brinzio-Luino contraddistinta da una galleria che, in realtà, passava sotto Brinzio, sicché la linea non apparteneva del tutto propriamente a quel tronco sul quale i varesini riponevano tante speranze e continuavano a menzionare col nome di Brinzio. Quantunque, allora, questo popoloso comune, al pari di Gavirate o di Cittiglio, forse non raggiungesse per numero d'abitanti Mendrisio, Capolago o Lugano e prestasse il destro a facili ironie, delle quali par di sentire un'eco nello stesso Cattaneo.

Tornando comunque all'inedita documentazione del *Progetto sommario* dell'ing. Zanzi (22), essa consiste in una relazione di sette facciate, in un quadro delle livellette (due facciate), in un quadro delle curve e dei rettilinei (tre facciate), in un preventivo del costo di costruzione (due facciate), in due dettagliate planimetrie; tutti i documenti recano la data del 16 luglio 1878, all'infuori della relazione, datata 11 luglio.

Nel *Progetto sommario di ferrovia Varese-Brinzio-Luino (metri 22.161,33)*, l'ing. Zanzi spiegava come partendo dall'estremità nord della stazione di Varese passando per Biumo Inferiore (tra la casa Merini e il giardino di casa Carcano), la ferrovia, attraversata la strada principale per Como e quella comunale della valle per Porto Ceresio, poi quella detta del Ponte Rotto, dove incomincia la ripida discesa, giungeva sulla mezza costa della falda destra della valle dell'Olonza sin presso la filatura di cotone della frazione Olona. Con un'ampia curva attraversava poi il fiume e al km 3,550 imboccava la galleria sotto il paese di Bregazzana. Tale galleria era lunga m 8.515 in rettilineo salvo una curva di 800 metri vicino allo sbocco fra Rancio e Masciago.

Poi la ferrovia, evitando la costruzione di altre gallerie o di troppo forti trincee, sarebbe passata a valle di Ferrera, attraversando il torrente Fermona nel suo punto più stretto a valle di Grantola e aggirando il paese con una curva di largo raggio; quindi seguendo più o meno la Margorabbia, avrebbe rasentato a monte i paesetti di Rivera e Cucco. Infine, mantenendosi verso monte, sarebbe stata parallela a quella del progetto degli ingegneri Bianchi e Parravicini per il tronco Cuvio-Luino. La rispettabile lunghezza dell'unica galleria era dovuta all'imposizione di livellette non superiori al 10‰, mentre livellette anche solo del 15‰ avrebbero consentito il risparmio di alcuni chilometri di traforo (riducendoli a circa 5). La galleria avrebbe perforato, fin sotto Brinzio, roccia calcarea, quindi porfido. Le curve più strette iniziali dovevano evitare l'attraversamento della parte più abitata di Biumo e, all'uscita della galleria, l'edificazione di costose trincee. Il dislivello di metri 170 tra le stazioni di Varese e di Luino comportava una pendenza media del 7,37‰. Le opere d'arte, oltre alla galleria, consistevano di due cavalcavia (complessivi m 34), di tre ponti (di m 29 sul fiume Tresa, di m 12 sul fiume Olona, di m 10 sul torrente Fermona), e della stazione di Grantola che avrebbe servito anche Ferrera, Cunardo, Masciago, Cassano. Il costo preventivo per metro della galleria era di lire 900.000 e la media totale di lire 513.000.

Durante tutto quell'anno e nei primi mesi del successivo, i varesini e le popolazioni della Valcuvia e delle valli vicine sperarono che il progetto, sostenuto da passi

(22) Conservata nell'Archivio comunale di Varese, cat. X, cart. 208.

ufficiali delle personalità circondariali e dalla stampa locale, interprete di un'opinione pubblica, tutta progressista ancorché divisa tra moderati-cattolici e radical-democratici (in buon numero iscritti alla Massoneria), potesse andare in porto: ciò avrebbe comportato che una linea principale di accesso al Gottardo passasse per Varese, considerandosi tanto Milano quanto Novara i più importanti transiti da e per Genova, dove l'opinione pubblica era, in realtà, assai meno decisa di quella della cittadina lombarda, causa le molte divisioni già registrate per la scelta del Gottardo.

Invece a Roma le sorti di Varese precipitarono nella primavera del 1879. Il 17 giugno 1879 la camera di commercio e d'arti del circondario di Varese doveva avvertire la giunta comunale che un fatto nuovo "viene a interrompere le bene avviate pratiche di una linea ferroviaria la quale, solcando in tutta la sua lunghezza il Circondario di Varese, avrebbe immensamente giovato agli interessi della capitale lombarda": proprio dietro pressioni della deputazione provinciale di Milano, la camera dei deputati — il 14 giugno — aveva iscritto, nella terza categoria della legge per le nuove costruzioni ferroviarie, una linea Gallarate-Sesto Calende per il raccordo di Milano colla ferrovia internazionale del Gottardo. Osservava il presidente della camera di commercio Giacomo Limido, insieme al segretario Luigi Zanzi, che occorreva intervenire subito affinché fosse almeno classificata tra le ferrovie da costruire col concorso dello Stato la Varese-Laveno, se non si voleva togliere dall'"antico centro [...] tutto il commercio" della Valcuvia, del mandamento di Luino e di gran parte di quello di Gavirate, a vantaggio di altri centri come Sesto Calende, Gallarate e Milano stessa.

11) L'abbandono del progetto

Non si può dire che il discorso del 23 maggio tenuto alla camera dei deputati dal Bizzozero conseguisse un risultato favorevole a Varese nel quadro delle discussioni, conformi alla convenzione di Berna del 15 ottobre 1869 e al trattato internazionale pure di Berna del 12 marzo 1878, che riconoscevano all'Italia il diritto di provvedere, salvaguardando gli interessi di Genova e di Milano, al collegamento tra le linee italiane "sulla via diretta di Genova" e la gottardiana Bellinzona-Pino-Sesto Calende. Quest'ultima località infatti era parsa alla commissione ministeriale il "grande deposito" raggiungibile da Milano-Gallarate e da Novara-Oleggio. Non il Parlamento, ma la commissione ministeriale aveva considerato Sesto Calende punto di convergenza, mentre il Bizzozero contrario alle tesi ferroviarie del Cattaneo, rivendicando al Parlamento il diritto di decidere, sosteneva che la via più breve era la Genova-Alessandria-Mortara proseguita per Gallarate-Valcuvia-Luino (come deputato di Varese si asteneva pudicamente dal menzionare la propria città) e sembrava chiedere un rinvio (non essendo ancora pronto il progetto Zanzi).

Egli ricordava come la linea passante per Mortara, inclusi gli accennati proseguimenti, non potesse ancora essere confrontata, con pienezza di conoscenza, con quella passante per Novara e mirante a raggiungere Pino da Sesto Calende secondo quattro diversi progetti (Gemonio-Cuvio-Luino; Gemonio-Laveno-Luino; Ispra-Laveno-Luino; Gallarate-Sant'Andrea [presso l'attuale Varese-Laveno]-Cuvio-Luino). La commissione in effetti aveva dato la preferenza alla linea sulla riva del Lago Maggiore, cioè alla Laveno-Luino. Obiettava ancora il Bizzozero la mancanza di studi dettagliati per un serio confronto e polemizzava col Baccarini e con la sinistra ministeriale, ricordando la conciliabilità degli interessi piemontesi (Novara) e lombardi (Milano) se si fossero combinati i progetti della Novara-Sesto Calende-Gavirate-Sant'Andrea-Cuvio-Luino e della Milano-Rho-Varese-Sant'Andrea. Magnificava come "punti industriali e commerciali importantissimi" Varano, Gavirate, Besozzo e la

Valcuvia come "plaga ricchissima di prodotti industriali ed agricoli", mentre lungo il lago, tra Laveno e Luino, c'era un solo villaggio: Porto Valtravaglia.

12) La difesa degli interessi varesini

Nel discorso del 21 giugno al Bizzozero non rimaneva che insistere su un emendamento, e cioè che, nella tabella C (terza categoria) delle linee ferroviarie previste da costruire con un maggiore concorso dello Stato, fosse collocata, anziché nell'"Elenco XXII" (quarta categoria) delle ferrovie di più incerto tempo di costruzione e sussidio statale, la Como-Varese-Laveno, già considerata da Varese a Gemonio linea internazionale di collegamento al Gottardo.

Oramai il Bizzozero sembrava rassegnato — e in ciò rivelava una preveggente sensibilità politica — a salvare il salvabile per Varese, abbandonando le speranze di accesso fors'anche primario al Gottardo; aspettative non deposte, invece, dai quasi quattrocento firmatari che avevano indotto il comune di Varese a commissionare il progetto, d'altronde connesso al più breve raccordo con Milano, all'ing. Zanzi.

Il Bizzozero, insistendo sul problema finanziario del contributo statale e del peso generale per il bilancio, proponeva che molte linee complementari contenute nell'elenco o "Allegato XXII" fossero costruite a scartamento ridotto. Ma non già la Como-Varese-Laveno, che avrebbe completato in certo qual modo la Milano-Lecco e allacciato alla linea gottardiana Novara-Pino i circondari di Como e Lecco, le province della "Venezia superiore", dell'Adriatico, in previsione di una remota costruzione, data come scontata in ogni caso dal Bizzozero, della linea del Ceneri con un percorso "addolcito" in confronto a quello che prevedeva pendenze sino al 26 per mille.

Il Bizzozero sosteneva che quella "linea prealpina" avrebbe attraversato "un territorio denso di popolazione, ricco di industrie, fiorente per svariati prodotti agricoli", il quale avrebbe visto crescere rapidamente la produzione, pur già notevolissima. "Nel contado varesino e lungo il presuntivo tracciato della linea invocata troviamo filatoi di seta che impiegano 1.600 operai; filature di cotone che impiegano 680 operai; filande da seta che impiegano 720 operai; una cartiera che impiega 500 operai; concerie di pelle che impiegano 70 operai; fabbriche di birra, di laterizi, di ceramica, che impiegano circa 400 operai; importantissime cave di pietra e di marmi nelle quali lavorano interi villaggi; ed in Varese abbiamo accreditatissime fabbriche di organi e di campane; fabbriche eccellenti di carrozze [come la futura Macchi] e di mobili; una distilleria a vapore; una grandiosa fabbrica di stoffe di seta; industrie codeste che impiegano oltre 450 operai. E per poco che ci scostiamo dal tracciato presuntivo della ferrovia Como-Varese-Laveno e penetriamo nelle vallate che sboccano a Varese, troviamo altri e numerosi e importanti opifici industriali: filature, filatoi e filande; miniere di piombo e d'argento alla Vassera e a Brusimpiano [se n'erano occupati il Sella e il Cattaneo]; latterie sociali a Gemonio e a Cassano Valcuvia e mulini e ferriere e fornaci in cui lavorano a centinaia uomini, donne, fanciulli".

Un criterio imprescindibile di uguaglianza e di giustizia distributiva dei contributi dello Stato, secondo il Bizzozero, imponeva l'accoglimento della sua richiesta fondata su principi di pubblica utilità. Concessione doverosa quindi, per il governo, dovendo il legislatore tenere a base, "come scrive il gran Romagnosi", la "mira eminente" di "pareggiare fra i cittadini le utilità", al fine di giovare sia ai produttori sia ai consumatori. Popolosità, mercati, residenzialità anche per diporto e per turismo,