

# ommario

---

## **ifazione**

erto Mazzotta

5

**ntativi di Varese per attenuare  
olamento ferroviario (1860-1910)**

7

## **nografia**

137

**ici**

219

---

## **Prefazione**

*Le complesse vicende dei progetti che, nei primi decenni del Regno d'Italia, hanno mirato a migliorare i collegamenti ferroviari della città di Varese col resto del paese e con la vicina Svizzera, costituiscono una pagina di storia locale che credo meriti di essere conosciuta.*

*Bulferetti e Mondini la rievocano e la documentano in queste pagine delineando soprattutto l'intreccio di motivi di ordine economico e sociale che caratterizzò le discussioni sui diversi progetti e su quello del traforo del Campo dei Fiori in modo specifico.*

*La minuziosa visita agli Archivi del Comune di Varese ed il paziente riordino del materiale reperito hanno permesso fra l'altro di rendere disponibili agli studiosi di storia dei trasporti alcuni documenti preziosi che ricevono solo ora la prima pubblicazione.*

*I documenti che corredano il saggio possono però, più in generale, essere di stimolo pure per accostarsi ad un periodo storico nel quale l'interesse per le prospettive di progresso sociale connesse all'avanzamento della tecnica era particolarmente acceso, tanto da anticipare concezioni vicine alle idee positivistiche che poco più tardi si sarebbero affermate.*

*Anche in questo squarcio di storia locale è quindi possibile ritrovare gli slanci e le tensioni ideali che allora si manifestarono in larga parte della società e di cui si fecero portatori e interpreti personaggi che illustrarono in modo particolare la realtà lombarda post-risorgimentale: da grandi personalità quali Carlo Cattaneo che intervenne spesso sui problemi ferroviari, a personalità minori quali il varesino on. Giacomo Bizzozero che svolse un ruolo significativo nelle vicende qui esaminate.*

*Un'ultima riflessione può forse suggerire ai lettori una differente chiave di lettura, che potrebbe essere quasi un filo di raccordo fra gli eventi e le ragioni del passato e le forme e le ragioni del presente.*

*Il dibattito attorno alle ferrovie varesine, malgrado gli esiti sfortunati, stabilì un contatto ed un colloquio fra il mondo dei tecnici, specialmente gli ingegneri, e l'opinione pubblica più colta e più sensibile ai temi del progresso: giornalisti,*

*amministratori, rappresentanti politici, esponenti delle camere di commercio o di gruppi economici.*

*Il confronto che ne scaturì costituisce un esempio preciso, sebbene circoscritto, di un clima culturale più generale che si stava diffondendo in Lombardia; in ambienti diversi avanzava una mentalità aperta alle innovazioni tecniche e pronta ad utilizzare i nuovi strumenti per risolvere concretamente problemi di crescita sociale e civile.*

*Nelle linee del dibattito varesino si possono quindi riconoscere alcune radici di questo specifico legame tra scienza, cultura, vita sociale e attività economica che è progressivamente cresciuto e che oggi è un tratto distintivo di strutture sociali e produttive profondamente trasformate dall'innovazione tecnologica.*

*Grande è la nostra gratitudine nei confronti di un passato che ha saputo lasciare alla nostra realtà radici robuste capaci di rendere più salda e fruttuosa ogni esperienza di modernizzazione e di cambiamento.*

Roberto Mazzotta

---

**I tentativi di Varese  
per attenuare l'isolamento ferroviario  
(1860-1910)**

---

### Infelice collegamento ferroviario principale esistente tra Varese e Milano

di un secolo le centinaia di migliaia di pendolari tra Varese e Milano che hanno perso quell'itinerario, attraversando Gallarate e Rho, si saranno chieste lamentosamente chissà quante volte perché abbiano dovuto e debbano continuare a fare ogni giorno per 36 chilometri di troppo sui 120 complessivi, sprestando un terzo della percorrenza con i relativi costi.

Il documento si era già reso interprete il 21 giugno 1879, alla Camera dei deputati, Giacomo Bizzozero (eletto tre anni prima) (1), che ne dava una spiegazione socio-amministrativa con un'implicita chiamata in causa della soverchiante potenza di Varese e di Gallarate comparata con quella di Varese: "... la ferrovia che da Varese viene a Milano — spiegava l'on. Bizzozero — giunta a tre chilometri di distanza da Gazzada, il qual villaggio dista da Varese quattro chilometri, entra nel territorio secondario di Gallarate, provincia di Milano [...]. La ferrovia della quale parlo non si sa se congiunga o disgiunga Varese da Milano; perocché mentre la linea diretta retta da Varese a Milano passante per Tradate e Saronno conta 42 chilometri, l'attuale linea ferroviaria descrivendo invece della retta un lungo arco di cui ci conduce da Varese a Gallarate, poi a Busto, e finalmente a Milano, ci fa doverci percorrere 60 chilometri; lo che vuol dire spreco di tempo e spreco di denaro, poiché anche per quei chilometri che invece di condurci diritto alla meta ci conducono a spasso nei territori gallaratese e bustese, bisogna pagare così come se

Per un inquadramento complessivo del problema, oltre alle opere di carattere generale sulle ferrovie in Italia, dai Tajani all'Ogliari e Sapi e a quelle via via citate nelle note, vedi: A. BACCARINI, *Costruzioni ferroviarie in Italia*, Firenze 1888; G. GUDERZO, *Vie e mezzi di comunicazione in Italia dal 1831 al 1861*, Torino 1967; R. LURAGHI, *Agricoltura, industria e commercio in Piemonte dal 1818 al 1861*, Torino 1967; B. CAIZZI, *L'economia lombarda durante la Restaurazione (1814-1859)*, Milano 1972; M. CIRENELI, *Importanza e funzione delle comunicazioni nella storia e nell'economia lombarda*, in *Il paese di Lombardia*, Milano 1978; B. CAIZZI, *Suez e San Gottardo*, Fondazione Ticino, Milano 1985. Note bibliografiche aggiornate si trovano in G. SPINELLI, *Treni e potere politico in Italia: progressisti, moderati e cattolici bresciani di fronte alla questione ferroviaria*, in "Storia in Lombardia", 1987, 1.

Problemi coinvolgenti le ferrovie militari sulla frontiera italo-svizzera cfr.: A.F. BIAGINI, *La prima guerra mondiale operativa italiana contro la Svizzera. Aspetti politici*, Unité d'enseignement et de recherche de l'Université de Pully (Pully), Travaux d'histoire et de polémiologie, Actes du Symposium 1983, Centre d'histoire,

documentari dei trafori del Frejus, e del Gottardo e il cinquantenario del Sempione hanno originato volumi monografie citate altrove.

Le fonti sincrone, oltre agli Atti parlamentari e delle amministrazioni provinciali e delle camere di commercio, agricoltura e commercio si vedano: "Giornale del Genio civile" (parte non ufficiale), "Giornale delle strade ferrate e degli interessi materiali", "Ingegneria ferroviaria". I quotidiani genovesi ("Corriere mercantile") e milanesi (come il "Sole" e "La Perseveranza") contengono numerosi articoli per lo più non firmati. I periodici varesini dal "Cacciatore delle Alpi" a "La Cronaca prealpina" contengono discussioni degli organi comunali e qualche presa di posizione.

La documentazione ufficiale su Varese e sulle altre località interessate più vicine appartenenti alla prefettura è scarsissima negli Archivi di Stato di Milano (per il quale ringraziamo il dott. Scarazzini) e di Varese, ma risulta alquanto nutrita in quello di Varese, grazie al deposito del Comune di Gallarate. Gli scritti e la pubblicistica di queste ultime città sono stati oggetto di accurate indagini da parte di G. Mondini, mentre il nodo di Novara è stato studiato da Luigi Bulferetti.

Per quanto riguarda di lui, A. MALATESTA, *Ministri, deputati, senatori dal 1848 al 1922*, Roma 1941, vol. I, p. 121. Per quanto riguarda il periodo politico-elettorale di quegli anni: *Momenti di storia sociale dell'Italia tra Ottocento e Novecento: Varese e Malnate*, a cura di Robertino Ghiringhelli, in "Quaderni di documentazione e studi del Circolo Turati di Malnate", n. 1, Varese 1984.

fosse strada utile e necessaria. Sicché questa ferrovia di infelicissima creazione ci serve malissimo..." (2).

Il Bizzozero aveva inoltre già compreso che proprio quella ferrovia "ha indirettamente recato a Varese altro enorme danno; l'esclusione di quella città dalla linea di raccordo di Milano colla internazionale gottardiana la quale assai probabilmente avrebbe toccato se invece di trovare questo strambo, vizioso ed assurdo andamento Milano-Busto-Gallarate-Varese, avesse trovato una ferrovia diretta fra Milano e Varese per Saronno e Tradate". Assurdo era stato considerare spezzoni locali a fondamento di una Milano-Varese coinvolgente più ampi sviluppi.

Acutamente il Bizzozero considerava, per il futuro, irrimediabile il fatto avvenuto, specie in quella conseguenza internazionale, nonostante la successiva costruzione della seconda linea, quella detta della Nord, per ironia considerata secondaria, quindi a un solo binario, e pensata in funzione di collegamento con Como (ma passando da Malnate) e con Laveno. Tali linee ribadivano insensatamente per Varese una situazione ferroviaria piuttosto di terminale che di centro di traffico internazionale, come ancor oggi essa si rammarica, pur divenuta nel frattempo capoluogo della provincia più industriale d'Italia, relativamente agli abitanti, e dopo aver visto sorgere e deperire o estinguersi alcune di quelle linee secondarie proprio perché nate in ritardo (dalla Varese-Laveno alla Malnate-Como a quella della Valmorea).

Estinte sono oramai anche le linee tranviarie, sorta di palliativi nei confronti dei vagheggiati tronchi ferroviari internazionali attraverso Luino e Ponte Tresa, accennati dal Bizzozero, dei quali fervorosamente si discusse nel trentennio a cavallo del sorgere del nuovo Regno d'Italia e della fine della dominazione austriaca in Lombardia: essi comportarono qualche mutamento della politica stradale, ma i trasferimenti delle persone e delle cose rimasero pur sempre condizionati dagli stessi fattori, cioè da interessi più consistenti e duraturi di quelli politici, pur trattandosi, in quel caso, addirittura di interessi non estranei all'annessione al nuovo Stato nazionale, proteso però ad un'unità assai poco democratica e, all'incontro, accentratrice.

Sulla minore incidenza del fatto politico rispetto a quello civile o d'altro genere aveva già richiamato l'attenzione Carlo Cattaneo, che aveva inteso tra i primi — in una visione europea e mondiale — come le ferrovie dovessero valorizzare con uomini e poi con merci la velocità ed essere condizionate dalle esigenze tecniche (solitamente interpretate dagli ingegneri) e, a un tempo, da quelle economiche (demografiche, produttive, commerciali, turistiche), senza trascurare quelle militari (3). Se queste ultime erano state lievemente modificate nel 1859 dall'eliminazione della frontiera sul Ticino tra il Lago Maggiore e il Po, persisteva, ben più importante e di crescente peso, il commercio tra Genova e l'Europa centrale, anzi tra l'Oceano Indiano (inaugurato nel 1869 il Canale di Suez) e il Mediterraneo con centro a Genova e di qui alle valli del Reno e del Danubio, dunque all'Europa centrale, al Mare del Nord, al Baltico, badando solo all'Occidente.

(2) Sulla discussione del progetto di legge per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno, *Discorsi del Deputato Bizzozero pronunciati alla Camera dei Deputati nelle tornate dell'11 maggio e 21 giugno 1879*, Roma 1879, p. 36 (si veda l'Appendice n. 6).

(3) L'assillo militare dominò il Cattaneo soprattutto dopo il 1860 quando egli, preoccupato per le sorti della nazione, sostenne che nella battaglia di Magenta era stata determinante la ferrovia e che la strategia confederale elvetica oramai puntava sulla causa del Gottardo contrapposto al Lucomagno.

## 2) Le conseguenze altrettanto "infelici" del mancato collegamento internazionale

Allora furono poste anche le premesse di una distorta politica, per colpa della quale Varese non diventò a sua volta, pur meritando tecnicamente di esserlo, un centro importante su quella fascia di linee che, per tempo, avanti l'Unità, erano state progettate per congiungere Genova al centro Europa, con qualche incertezza nei politici e nell'opinione pubblica circa la scelta tra Novara e Milano, causa una maggiore sensibilità al problema del governo piemontese rispetto ai delegati inviati da Vienna (in rappresentanza del Lombardo-Veneto). Quest'ultima era infatti preoccupata, non senza ragionevoli motivi (anche tralasciando Trieste, collegata con altre vie interne alla capitale dell'impero), per gli interessi di Venezia e, pur tra dubbi e incoerenze, non del tutto dimentica (grazie alle insistenze del Cattaneo e di altri) delle vie d'acqua dall'Adriatico a Mantova e di qui alla rete fluviale e dei navigli sino a Sesto Calende e a Lecco, ivi inclusi il Lago d'Iseo e gli affluenti principali di sinistra del Po (4).

Per quarant'anni, dalla fine degli anni Venti, il Cattaneo fu il più acuto studioso delle vicende ferroviarie, almeno dall'osservatorio milanese e poi da quello luganese, i quali, se marginalmente, come nel caso di Varese, poterono rendere meno limpido il suo giudizio, gli consentirono di formulare piani generali e specifici ben fondati e quasi irresistibili, perché accettabili da un punto di vista tecnico e sistemico, equilibrando le esigenze sia della brevità dei collegamenti, quindi della velocità, sia dei flussi quantitativi delle persone e delle merci, cioè l'economicità dei tracciati riguardo alle spese e ai ricavi. Insomma tenendo conto delle compatibilità più rilevanti tra molti fattori.

Anch'egli dovette seguire anzitutto i traguardi raggiunti dagli ingegneri (5) che via via resero superabili pendenze già considerate impercorribili, se non con macchine fisse (prototipi della funicolare) o con cremagliere (per lo più mediante rotaie con

(4) Si vedano in particolare, per il pensiero del Cattaneo, nell'edizione Le Monnier delle *Opere* (da essa citeremo i volumi curati dal Comitato italo-elvetico), le pagine sui progetti della linea ferroviaria Milano-Venezia (1835), delle linee in Piemonte e in Liguria poste in collegamento col transito fluviale e lacuale: *Sul progetto di una strada ferrata da Milano a Como* (1836), *Nuovo progetto* (1840), *La ferrovia di Como. Prospetto della navigazione interna delle Province Lombarde con alcune notizie sulla loro irrigazione* (1841), *Sui danni recati alla navigazione del Po dalla illegale percezione dei diritti di transito e altri dazi lungo la riva dei ducati di Modena e di Parma* (1845); per problemi di irrigazione: *Di un nuovo progetto di canale nell'Alto Milanese* (1858); e polemiche relative sino al 1861, sempre negli *Scritti economici* raccolti da A. Bertolino per le *Opere*. Per il Gottardo: *Il Lucomagno e il Gottardo* (1856), *Rapporto del Comitato delle ferrovie ticinesi all'adunanza dei cittadini del 4 maggio 1856, il Lucomagno e il Gottardo* (1857), *Delle ferrovie per le Alpi* (1860), sempre nei volumi degli *Scritti economici*, salvo l'ultimo in quelli di *Scritti politici* raccolti da M. Boneschi, come *Sull'importanza internazionale della ferrovia del Gottardo* (1863), *Sulla ferrovia da Genova a Milano e da Milano alle Alpi* (1860), *Sulla ferrovia dalle Alpi elvetiche all'Europa centrale: lettera ai cittadini genovesi* (1865). Utile per il coordinamento l'*Epistolario* a cura di R. Caddeo. Nell'Appendice n. 1 stralciamo in ordine sistematico-cronologico alcuni passi per consentire al lettore di meglio orientarsi nel pensiero del Cattaneo sui più importanti problemi ferroviari inerenti agli argomenti qui trattati.

(5) Dibattito ottimamente ricostruito da C.G. LACAITA, *La ferrovia e il traforo del San Gottardo nel dibattito degli ingegneri*, estratto dal "Bollettino storico della Svizzera italiana", vol. XCIV, fasc. III-IV, 1982, e dal volume *Il San Gottardo e l'Europa. Genesi di una ferrovia alpina 1882-1982*, Atti del convegno di studi a Bellinzona, 14-16 maggio 1982, A. Salvioni, Bellinzona 1983; il saggio del Lacaïta è anche reperibile nel suo volume *Sviluppo e cultura. Alle origini dell'Italia industriale*, Milano 1984. Per le testimonianze scientifico-tecniche del Cattaneo cfr. C. CATTANEO, *Scritti scientifici e tecnici*, a cura dello stesso Lacaïta, tomo 1, Firenze 1969.

scartamenti ridotti), e realizzabili lunghi trafori e arditi viadotti, oltre a migliorare i rendimenti della macchina a vapore a cilindri e a far intravedere la "elettromotiva", come si esprimeva il Cattaneo.

Questi dapprima — sino quasi a tutti gli anni Cinquanta — considerò preferibile per le merci un'integrazione tra vie ferrate (eventualmente con scartamento tranviario e trazione a cavalli) e vie d'acqua, specie se queste risultavano funzionali, come tra Sesto Calende e Tornavento, per il ritorno dei natanti a monte, e nella piana di Magadino (con la regolazione del corso superiore del Ticino) (6); salvo eccezioni, giudicò invece poco utili le vie ferrate che costeggiavano i laghi. Nondimeno, già negli anni Trenta, Cattaneo aveva combattuto il progetto Carbonazzi di una comunicazione Tirreno-Po attraverso conche sull'Appennino nell'entroterra di Savona, come era stato prospettato nel periodo napoleonico dal giustamente celebrato prefetto Chabrol. Al Cattaneo premeva che non fosse distrutto, ma migliorato, il grande patrimonio di vie d'acqua navigabili e utili all'irrigazione, realizzato con enorme lavoro e dispendio di capitale nella Padania durante otto secoli, su scala anche più vasta, o almeno pari, a quella dei paesi più civili d'Europa, dalle Fiandre, all'Olanda, al Belgio, dalla Germania all'Inghilterra, che lo sviluppava ancora in età ferroviaria.

Ancora negli anni Sessanta, Cattaneo giudicherà troppo tortuoso il progetto di un canale dal Lago di Lugano al Ticino e all'Adda, interessante la Tresa e l'Olona e quindi il Varesotto, tanto più che l'irrigazione prealpina presentava notevoli difetti di segno opposto: dalla mancanza d'irriguo nelle brughiere e nelle baragge alle acque stagnanti, talvolta ricoprenti torbiere e cave di ligniti, come accadeva nelle parti meridionali e settentrionali della zona. D'altronde le esemplari analisi storiche del Cattaneo principiavano da quella geologica, certamente non relativa soltanto alle età che l'incauta storiografia idealistica considerava come "preistoria".

### 3) Le tesi di Carlo Cattaneo sulle ferrovie transalpina e prealpina

Il Manzoni diceva di sentir odor di carbone nella prosa del Cattaneo: interpreteremmo l'asserto non del tutto metaforicamente, come invece fu affermato, perché sarebbe ingiusto attribuire al Manzoni un giudizio negativo o allusivo a qualche satanismo progressista anziché un quasi realistico riferimento all'essenziale contributo del coltissimo pubblicista *buccinator* dell'industrializzazione, diventato ispiratore dei radicali democratici, ma preceduto tanti decenni prima dal ben più anziano concittadino e letterato giacobineggiante e poi anch'egli moderato, ma tale rimasto sino alla morte.

Il Cattaneo agli inizi non si era mostrato ostile al passaggio per Varese di una linea sia per Agno, sia per Mendrisio, sia per Camerlata, purché congiunta con quella primaria diretta dalla Padania al Gottardo, possibilmente non come nella proposta dell'ing. Tatti (7), ma limitandosi a criticare i genovesi desiderosi di una linea attraverso Gallarate-Varese-Agno-Tresa [sic]-Monte Ceneri-Bellinzona (8). Succes-

(6) Molta preziosa documentazione tuttora inedita si trova nel Museo del Risorgimento di Milano e, in fotocopia, nella Biblioteca Cantonale di Lugano e nell'Istituto di storia moderna e contemporanea dell'Università di Genova.

(7) *Epistolario*, cit., lettera 26 luglio 1861 a U. Peruzzi.

(8) Ivi, 28 agosto 1861.



sivamente non solo osteggiò la Luino-Maccagno-Pino (9), malvista dai ticinesi del Sotto Ceneri, ma temette che la linea di Como potesse trasferirsi 40 chilometri più a ponente "per le città della Valcuvia e della Valtravaglia! In tal proposito non posso dissimulare che sebbene io non abbia pensato che la linea di Cittiglio potesse venir presa sul serio, non rimasi però senza qualche spiacevole impressione di quel passo del Vostro rapporto che a proposito della pendenza della linea di M. Ceneri sembrava rimettere in questione, con la linea *alpina* [la primaria], anche la *prealpina* [la secondaria]". L'opinione dei ticinesi del Sotto Ceneri lo influiva decisamente anche perché, a differenza di altri contemporanei, ne riteneva assicurata l'indipendenza (e, con essa, quella italiana) e la neutralità, diversamente da quel che sarebbe accaduto accogliendo le tesi non solo favorevoli al Lucomagno, ma anche allo Spluga: come scriveva nel febbraio 1861, il Lucomagno è una "porta per un nemico, mentre a distanza di 40 miglia v'è il confine di Liechtenstein, porta per un altro nemico".

Già pochi mesi prima della morte del Cattaneo, in un opuscolo (*Strada ferrata da Chiasso a Lugano. Esposizione tecnico-commerciale e progetto finanziario colla relativa concessione*, Veladini, Lugano 1868), erano state definite in Ticino le linee fondamentali del tronco di strada ferrata Chiasso-Lugano "in congiunzione della rete delle ferrovie dell'alta Italia a Camerlata", ad opera di "alcuni cittadini" infervorati dal Cattaneo e riunitisi in comitato, avendo ottenuto, coll'appoggio dei comuni interessati dei due distretti meridionali, la relativa concessione. Era la fine, oramai, delle "tristi vicissitudini cui andarono soggette le molte concessioni che si susseguirono nel trascorso periodo di ben vent'anni" e "dell'amaro disinganno lasciatoci da chi non aspirava che ad intrighi e speculazioni".

Il congiungimento della Milano-Monza-Camerlata sembrava conseguire il fine del più breve tracciato per poi giungere al "nostro principale valico alpino", passando sotto silenzio l'alternativa varesina, irrefutabile quanto a brevità, ma certamente non giovevole ai distretti sud-orientali del Cantone, bensì forse a quelli sud-occidentali. La premura del comitato (in qualche modo popolare) era spiegata dall'apertura del Brennero e da quella non lontana del Cenisio, che "fanno già sentire un sensibile sviamento del commercio delle nostre contrade". Fiduciosamente il comitato esprimeva l'avviso che il suo "desiderato passaggio intermedio", indispensabile al commercio mondiale ("I grandi centri commerciali e industriali dell'Inghilterra, del basso Reno, e della Germania del nord potranno sempre vantaggiosamente contendere col Brennero e col Cenisio mediante la nostra linea alpina per Milano, e coi raggi che di là si dirigono ai porti del Mediterraneo e dell'Adriatico meridionale"), avrebbe retto la concorrenza anche se non si fosse attuato, o nell'attesa del suo compimento, il tunnel del Gottardo, e cioè "quand'anche la ferrovia dovesse arrivare soltanto alle falde del nostro più importante passo alpino", giacché il tragitto tra i due versanti "potrebbe anche farsi coi mezzi ordinari in meno di cinque ore".

La distanza tra Chiasso e Lugano (km 25) e tra Camerlata e Chiasso (km 3,5) avrebbe soddisfatto le 60 mila anime ticinesi e le 40 mila comasche, con una distribuzione media di circa 3.500 persone per kmq: in realtà si facevano fruire dell'intera tratta, anziché di soli km 3,5, i 40 mila comaschi, anticipando di un secolo l'incerta statistica che pretende di far gravitare sui grandi magazzini presso Chiasso gli abitanti entro un raggio di 100 km includendovi quindi anche quelli di Milano: ma

(9) Ivi, 23 maggio 1864.

anche un sofisma statistico richiede per prevalere una forza che i più dispersi varesotti, privi di un proprio autogoverno al di là dei comuni e della sottoprefettura dipendente da funzionari estranei, non possedevano.

Quell'iniziale studio demografico-statistico, comparato con la densità media di 1.510 persone per le ferrovie della Confederazione, induceva a prevedere un movimento di 339 mila persone, ridimensionate con realismo "positivo" in non meno di 169.500 e in una media di 229.500, più 80 mila tonnellate di merci (incluse 60 mila in transito) come minimo, con un introito totale di 26.665 franchi a km e un utile netto di 11.665 franchi sempre a km, cioè, per l'intero tronco Chiasso-Lugano, di 291.625 franchi, di fronte a una spesa di costruzione di 240.030 (inclusi gli interessi del 5% per il periodo della sua durata) per km. In totale un costo di 6.000.750 franchi cui l'introito netto assicurava il 4,86% di retribuzione, senza tener conto del recupero di circa 4 km già costruiti precedentemente.

Ne derivava un progetto finanziario per procacciare il capitale, mediante almeno 5.000 azioni nominative da 100 franchi cadauna ad interesse posticipato e non più di 45.000 azioni al portatore di ugual valore con prelazione sugli introiti per gli interessi, integrate da eventuali obbligazioni. Il consiglio d'amministrazione sarebbe stato formato dai possessori di almeno 1.000 azioni nominative o 1.500 al portatore e i lavori sarebbero stati ultimati entro due anni dalla prima assemblea valida, cioè con la partecipazione di almeno la metà più cento di tutte le azioni emesse, secondo i 20 articoli sottoscritti dai "concessionari dott. L. Lavizzari e ing. G. Fraschina". Essi erano, infatti, gli intestatari della concessione, datata 16 maggio 1868, sottoscritta dal presidente del gran consiglio avv. P. Mordasini, e dai consiglieri di Stato avv. G. Contestabile e avv. A. Taddei, promulgata dal consiglio di Stato il 19 dello stesso mese con la firma del presidente G.A. Forni e del consigliere segretario di Stato avv. A. Franchini. In realtà la concessione, della durata di 99 anni, nei suoi 23 articoli (più uno "speciale"), prevedeva trenta mesi per i lavori e dieci mesi dalla data della ratifica federale, con un avanzamento costante, e senza interruzione tra il loro compimento e l'esercizio. Il tutto secondo "regola d'arte" e "tutti i miglioramenti suggeriti dal progresso" (il quale entrava così nel corpo di un decreto legislativo).

Chi avesse finito per primo il tronco in questione, o quello Locarno-Bellinzona-Biasca, avrebbe goduto della "preferenza per la costruzione delle altre linee ferrate del Cantone". La concessione escludeva qualsiasi intervento cantonale a favore della linea di Bellinzona per Agno e Varese e di quella "per Magadino al confine italiano", cioè della Pino-Luino (art. 5).

In questo modo, da parte ticinese, si otteneva l'esclusione dei progetti varesini, poi migliorati col prospettato traforo del Campo dei Fiori, sia pure in funzione, oramai, di un accesso secondario ma, per le sue caratteristiche di brevità, concorrenziale. Si deve, d'altra parte, osservare il peso di Milano, di Monza e di Como, che variamente vincolavano, anzi dominavano la prima e l'ultima, da un punto di vista politico-amministrativo, oltreché per il soverchiante peso economico, la buona volontà e le legittime aspirazioni dei varesini, i quali non poterono neppure giungere allo stesso livello di accuratezza nelle previsioni d'introiti, pari a quelle ticinesi di spesa, pure tutt'altro che sicure, come vedemmo, ma certamente in uno stadio più avanzato di concretezza.

Le previsioni ticinesi della concessione circa i controlli governativi sulle rettifiche da apportare alle strade e ai corsi d'acqua esistenti, l'ubicazione delle stazioni, l'appartenenza delle miniere metallifere eventualmente scoperte durante i lavori,