

oltre alle fondamentali attività economiche, avrebbero ricevuto dalla ferrovia un potenziamento analogo a quello accertato in Francia, secondo l'ing. Cantalupi: "Né solo l'industria manifatturiera avrà vantaggio, ma altresì l'industria agricola, sia perché potrà inviare i suoi prodotti dove prima non potevano arrivare, sia perché potrà con tenue spesa procacciarsi a prezzi speciali macchine, strumenti agricoli, ecc., operando una felice rivoluzione nei sistemi agrari i quali hanno proprio nel nostro paese bisogno di radicali innovazioni. Quindi aumenterà il valore degli stabili, in primo luogo perché resi più produttivi, e in secondo luogo per l'appetibilità propria dei beni-fondi situati in prossimità di linee ferroviarie, attesa la facilità di accedervi e di sorvegliarli con poco consumo di denaro e di tempo".

La nuova ferrovia avrebbe servito 160 mila abitanti (non molto più numerosi quelli opposti dal Cattaneo), agevolando i mandamenti di Luino e di Maccagno e i contatti tra i capoluoghi di provincia, di circondario e di mandamento. Inoltre, proseguiva Bizzozero, l'esercito nazionale che "attraverso le zone comense e varesina muoverà alla difesa della patria minacciata, troverà ognora gagliardi e numerosi ausiliari negli abitatori di quella alpestre regione che già si copri di tanta gloria nelle fortunate lotte del 1848 e nella felice rivincita del 1859".

Proprio in base ad analoghe considerazioni la commissione aveva collocato in seconda categoria (la B) l'Aosta-Ivrea, la Sondrio-Chiavenna, la Belluno-Treviso; il governo non avrebbe quindi potuto sacrificare ancor più una linea già auspicata dal Cattaneo, il quale, ricordava il Bizzozero, "fino dal 1860" nella prefazione al *Politecnico* di quell'anno scriveva: "Se la ferrovia da Brescia a Bergamo si prolungasse per Lecco, Erba, Como, Varese, Laveno collegherebbe tutti i laghi e gli sbocchi delle valli e molte industrie e popolazioni, e avrebbe qualche valore strategico, poiché nell'istoria dell'antico esercito italiano abbiamo ricordato che quella zona fu percorsa nel 1800 dagli esuli italiani guidati da Giuseppe Lechi, come nel 1859 da Garibaldi; e gioverebbe a raccogliere tutte le forze delle popolazioni che vivono dentro i monti, e appié dei monti, dal Sempione fino al Tirolo".

In un eccesso di pessimismo, dovuto al ripudio del progetto di Zanzi (che sarebbe stato ultimato poche settimane più tardi) o, meglio di quello del comune e della camera di commercio del circondario di Varese, il Bizzozero alla richiesta dell'emendamento principale, concernente la collocazione nella categoria C della Como-Varese-Laveno, aggiungeva due sub-emendamenti "subordinatamente", uno dei quali separava la Como-Varese, prioritaria, dalla Varese-Laveno, mentre l'altro, pure a quello subordinato, collocava nella categoria C "un tronco tra Varese e la linea da Sesto Calende a Luino o da Gallarate a Luino più prossimo alla città di Varese".

In effetti, già caduto il progetto principale di collegamento attraverso Varese alla linea del Gottardo, la richiesta più importante del Bizzozero avrà in seguito un risultato pratico con una ferrovia secondaria per le sue caratteristiche tecniche (binario unico) e amministrative (non diverrà mai statale la Saronno-Varese-Laveno con diramazione per Como). Come infatti indicava la lettera della camera di commercio del circondario di Varese alla giunta comunale della città.

Quel documento, firmato dal presidente Giacomo Limido e dal segretario Luigi Zanzi, teneva al centro, più o meno consapevolmente, gli interessi della zona del vastissimo Campo dei Fiori, dominante l'Alto Varesotto quasi come il Generoso domina il Mendrisiotto. Se è pur vero che il progetto dell'ing. Zanzi li avrebbe, col traforo, garantiti appieno, congiungendo la parte meridionale a quella centro-settentrionale, la prima sarebbe stata nondimeno percorsa dalla Varese-Laveno e lo

sbocco inferiore della Valcuvia vi avrebbe trovato la sua ferrovia in attesa di tempi migliori.

Questi giunsero in qualche modo, tra il vecchio e il nuovo secolo, sia pure con soluzioni tecniche particolari (scartamento ridotto o sistema tranviario) attraverso la costituzione di una Società varesina per imprese elettriche e di altri sodalizi oggetto non solo puramente formale di atti rogati nello studio notarile Zanzi. Tali sodalizi assumono infatti il valore di testimonianze della tenacia di una classe dirigente locale, composta da uomini divisi tra cattolici nazionali e laici (sovente d'ispirazione romagnosiano-cattaneana), ma uniti da reciproca comprensione (nel vecchio studio notarile Zanzi campeggiavano le decine di volumi, degnamente rilegati, delle opere considerate complete del Rosmini e del Romagnosi), solidali nel perseguire l'interesse generale della popolazione, per lo più coltivatrice, commerciante e artigiana, in collegamento con la sempre più organizzata e vigile classe operaia delle nuove manifatture e industrie.

Invece gli interessi specifici di gruppo divergevano a causa di un sistema politico molto "parziale". Ma questo rimaneva civile grazie alla cultura ancora ispirata a quei maestri di sapere e di moralità conciliati nei punti fondamentali persino dai fautori della nuova cultura positivista (alla quale il Varesotto diede Giulio Bizzozero, il Veratti e altri), sottofondo di un certo numero d'ingegneri realizzatori di disegni maturati nei ceti possidenti, imprenditoriali e professionali. Questi uomini erano ben consapevoli della necessità della collaborazione di una manodopera, frequentemente piccolo-possidente e volentiersamente "artista", che per necessità doveva emigrare, a fasi ricorrenti o per lunghi periodi, in paesi di più intensa industrializzazione, nei cantoni elvetici o in quel Belgio e in quella Francia diuturnamente scrutati dal Cattaneo e da Giuseppe Ferrari. Questi, diventato deputato di Gavirate, fu peraltro onorato anche da quei pochi cattolici, che avevano sepolto le discordie tra scuola rosminiana e romagnosiana, oramai accomunate nel loro giudizio nella diffusa avversione ai vertici nazionali troppo poco riformatori e troppo poco curanti del quarto, del quinto e del sesto "stato", delle classi meno abbienti, cioè, delle popolazioni, che invece profondamente connotavano l'intera plaga (come si avverte leggendo le pagine de *Il mio paese* di L. Zanzi).

13) Le difficoltà elvetiche di raccordo con Varese

L'isolamento ferroviario di Varese (o almeno la sua estrema perifericità ferroviaria rispetto alle grandi linee di comunicazione), già definitivo all'inizio del nostro secolo, balza all'occhio con ogni evidenza proprio in relazione alla sua posizione geograficamente centrale, secondo la "Corografia schematica indicante le linee di allacciamento del Gottardo col Sempione e colle provincie di Novara e di Torino", allegata alla *Relazione sulla costruzione della ferrovia Locarno-Valle Mara quale parte giacente sul territorio svizzero della linea di allacciamento della ferrovia del Gottardo colla linea del Sempione*, redatta dal capotecnico ing. Pietro Veladini (Bellinzona 1901).

Si può obiettare che la carta è redatta in funzione dell'argomento della *Relazione* dal punto di vista elvetico; senonché non ci pare che falsi in alcun modo la realtà pur omettendo le ferrovie secondarie e le tranvie. Ma l'omissione non fa altro che evidenziare le linee principali, relativamente alle quali quell'isolamento, o quella perifericità, di fatto vengono sottolineate. Tanto più che, oltre al sistema del Gottardo, si dà risalto a quello *in fieri* del Sempione, confermando la relativa centralità di Gallarate, la quale, pur avendo a suo tempo parzialmente perso la gara per il

Gottardo (era rimasta su un accesso secondario), ora poteva, anche nella nuova progettazione, guadagnare terreno perché da Cadenazzo (sulla Pino-Giubiasco, stazione di collegamento tra la Novara-Sesto Calende e la linea del Sempione) si dipartiva il ramo per Locarno. Quest'ultimo era infatti destinato, nella progettazione elvetica che utilizzava in gran parte quella italiana, a congiungere (sulla sponda occidentale del Lago Maggiore o più all'interno, a rettifica di tortuosità e di ristrettezze del litorale) il "sistema del Gottardo", appunto, con quello del Sempione salvaguardando gli interessi ticinesi, anzi giovando loro assai, specie nei collegamenti con le parti occidentali della Confederazione e con la Francia.

È opportuna qualche rapida osservazione sul titolo della *Relazione*, analizzando perché la Locarno-Intra-Pallanza di cui si auspicava il congiungimento a Feriolo, a sud di Ornavasso, con la nuova linea internazionale destinata a potenziare il valico confinario sopra Domodossola (già concepito in funzione delle varie linee congiungenti Novara o Santhià, cioè la provincia di Torino, con Arona) si rifacesse alle tematiche progettuali di mezzo secolo prima, le quali, abbiamo visto, avevano coinvolto più o meno direttamente Varese.

Infatti l'ing. Veladini si rifaceva costantemente alla progettazione di trent'anni prima, ampiamente documentata a Torino e a Intra, come già aveva fatto nel 1898, e pur limitandosi, come tecnico del governo cantonale, alla tratta Valle Mara-Locarno, non poteva tacere come essa si inserisse in un quadro più ampio, del quale abbiamo accennato i riflessi nei confronti di Varese, dando per scontati due fatti nuovi, uno effettivo, l'altro vero a metà, almeno senza badare alla sola rete ferroviaria, e cioè che "la linea di montagna, Locarno-Intragna-Confine-Santa Maria-Domodossola, sia ormai scartata in modo assoluto e definitivo, per un nazionale allacciamento del Gottardo col Sempione".

Del tutto vero, invece, limitatamente a quegli anni, che il "governo italiano, constatato che per ragioni di ordine tecnico e finanziario l'attuale linea ferroviaria Borgomanero-Gravellona-Domodossola non è atta a servire al traffico di una grande linea ferroviaria, quale dovrà essere in avvenire la linea d'accesso al Sempione in territorio italiano, ha decretato di sostituire la linea stessa con altra di nuova costruzione Borgomanero-Feriolo-Ornavasso-Domodossola, la quale concentri in Arona il commercio che da Milano, da Genova o da Torino verrà ad affluire alla galleria del Sempione". In seguito la funzione di Arona verso Milano si accentuerà come stazione di transito.

Le ultime considerazioni saranno in qualche modo infirmate dalle statistiche relative al traffico attraverso il Gottardo, con le medesime provenienze meridionali, anche dopo il traforo del Sempione, a conferma di certe previsioni cattaneane, senza tuttavia togliere meriti al progetto Veladini, quantunque esso non abbia avuto seguito concreto al pari del proseguimento a nord-est della Domodossola-Intra, già contestata ben prima, quando la situazione della Società delle ferrovie della val d'Ossola apparve fondatamente disastrosa.

Quel mancato proseguimento, in anni d'incertezza sul futuro allacciamento (più verso Nizza o più verso Ventimiglia) del traforo di Tenda, che pareva aprire qualche nuova prospettiva circa i collegamenti della Padania occidentale col Mediterraneo, frustrò tante altre speranze. Se il Veladini riteneva che la linea sulla sinistra del lago si sarebbe rivelata più utile di quella sulla destra, collegando "grandi e ricchi centri di popolazione quali Cannobio, Intra, Pallanza, Stresa ed Arona, oltre Locarno e Brissago, località tutte, tanto visitate e frequentate da villeggianti e touriste [sic] di

tutta Europa" e dando "un largo e più potente sviluppo" alle "grandiose ed importanti cave di granito di Baveno", egli pareva dimenticare l'analoga importanza della zona tra Sesto Calende, Ispra, Laveno, Luino, Maccagno, la bellezza del Campo dei Fiori e delle relative valli sino all'iperindustriosa valle Olona e al Varesotto settentrionale ben più ricco, per mantenersi sullo stesso livello di comparazione, finanche di graniti (basti pensare alla zona della bassa Valceresio, tra Cuasso e Viggiù), per non dire dell'industriosa popolazione di Varese.

La quale si sarebbe certo avvantaggiata, almeno turisticamente, con il rapido transito a Luino, attraverso il progettato traforo, e la già assicurata comunicazione con Laveno, a mezzo dei traghetti lacuali con quei centri dirimpettai, da Intra a Pallanza, a Cannobio, cui la linea più interna avrebbe sicuramente recato un vantaggio rilevante.

D'altronde quando ancora era lontana la realizzazione del sistema ferroviario del Sempione e, da questo punto di vista, l'accesso alla valle del Rodano (tra gli oggetti precipui del Veladini) si perdeva in un futuro incerto quanto i progetti di traforo del Loetschberg (prima del 1870), interessi locali e vedute generali indussero il governo italiano a preventivare una ferrovia Intra-Cannero-confine svizzero, studiata nel 1871 dal Mondino, un tecnico di valore, dal quale il progetto prese il nome mantenendolo anche quando sarebbe stato revisionato dal Giambastiani, ingegnere capo al ministero dei Lavori pubblici, il quale fece salire il costo preventivato dei 53 km, da Gravello a Locarno, dai 17 milioni di franchi ai 26 milioni nelle corrispondenti valutazioni del Veladini. Comunque su questa linea la tratta svizzera, oggetto della concessione Balli, era di km 12, minuziosamente analizzata dagli ingegneri Rusca e Sona; essa prevedeva due gallerie e costosi manufatti, mentre nel tratto italiano Intra-Valle Mara "poche sono le gallerie importanti da perforare".

Anche questo progetto, molto indirettamente utile pure a Varese, rimase nel regno dei sogni, destando in noi oggi qualche rammarico quando si pensi alle lunghe e lente file di autoveicoli sulla tortuosa e stretta strada lacuale, in cui ogni allargamento, per quanto limitato, costa cifre enormi e lunghi periodi di ulteriori rallentamenti, senza almeno il conforto di qualche guadagno dal punto di vista ecologico; anzi con ogni probabilità la ferrovia avrebbe fatto presto tutt'uno col paesaggio. Bene quest'ultimo che deriva il suo valore dall'essere in gran parte fenomeno di memoria individuale e collettiva, ove non intervengano "pugni nell'occhio", di difficile valutazione preventiva (tali non apparvero mai le ferrovie di montagna, né le funicolari che segnano il Campo dei Fiori o la vicina Madonna del Monte, pur site, con ampio sviluppo, in un'area modesta), e soprattutto rovine del territorio, come frane, allagamenti, disboscamenti radicali, straripamenti.

Rovine che si sono verificate, invece, anche in anni recenti (basti pensare alla Val Cannobina) e non certo per colpa di una ferrovia mai costruita che, probabilmente, avrebbe richiesto opere di consolidamento vantaggiose a più ampio raggio, come fu il caso di tante altre costruzioni ottocentesche.

La relazione Veladini, in campo ticinese, seguiva — illustrando un singolo caso — un più vasto giro d'orizzonte riguardante le ferrovie secondarie ticinesi, e cioè un *Rapporto del Comitato cantonale* "al lod[evole] Consiglio di Stato" del marzo 1899, che insisteva sulla necessità — per rimuovere una situazione fattasi quasi stagnante — di ottenere "almeno un raccordo tra il Sempione da una parte ed il Gottardo dall'altra, ed eventualmente il Lucomagno".

Tralasciando le linee non interessanti Varese (come la tranvia Mesocco-Bellinzona

e le "ferrovie locarnesi": Locarno-Bignasco, Ponte Brolla-Rebellasca, Locarno-Valmara), basta accennare alla Lugano-Tesserete, che già faceva parte della cosiddetta Sottocenerina (Ponte Tresa-Tesserete), mentre ben più ampio discorso meriterebbero i progetti della Lugano-Porto Ceresio. I due progetti (19 o 20 km in totale) variavano, per la parte svizzera, per la tratta Lugano-Lavena, di metri 600. Infatti un progetto (Lamoni) prevedeva il passaggio diretto per Agno, mentre l'altro (Esca-Somazzi) ipotizzava il passaggio, prima che per Agno, da Crespera. Questo tronco di "raccordo fra il ridente Varesotto e la principale città del Cantone" avrebbe comportato una spesa (in realtà determinante anche per sbloccare, insieme con Porto Ceresio, l'intera Valceresio sino alle soglie di Varese) di 3 milioni di franchi, un po' meno di un quinto di quanto previsto per tutte le linee ricordate con l'aggiunta di quelle per Biasca-Acquarossa-Olivone, Pontebrolla-Rebellasca, Giubiasco-Mesolcina.

I ticinesi speravano in un sussidio federale per l'internazionale Locarno-Sempione, e sin dal 1891 il "lodevole Consiglio di Stato" aveva esposto i motivi per la richiesta di un aiuto federale, fondati su principi largamente coincidenti con quelli romagnosiani e che potevano essere così riassunti: "L'incivilimento risulta non solo dal diffondersi della cultura, dal dirozzarsi delle menti, dall'ingentilirsi dei costumi, ma ben anche dal concomitante miglioramento delle condizioni economiche, dallo sviluppo delle relazioni commerciali, dall'aumentarsi delle fonti di produzione e dal prosperare delle esistenti"; deducendone (forse il Romagnosi non sarebbe stato altrettanto statalista) che: "Lo Stato è per istituto chiamato ad intervenire ogni qualvolta il suo concorso risulti indispensabile al compimento di un'opera, sia di ordine morale che di ordine materiale, le cui conseguenze siano per ridondare di vantaggio all'universalità, o quanto meno alla grande pluralità dei cittadini".

Senonché, pur essendo ineccepibili queste e altre deduzioni circa i compiti dello Stato (non molto diversi, quanto alla loro estensione, da quelli che oramai, nell'età del positivismo e dell'"idea sociale", in concomitanza con l'industrializzazione italiana, si prospettavano in quegli anni nei documenti varesini), esse suonavano alquanto supplici in un regno in cui il sovrano, "per grazia di Dio e per volontà della Nazione", non era ancora aperto alle esigenze democratiche e l'ordinamento gerarchico collocava la sottoprefettura di Varese e il sindaco — anche commissario di governo — ai gradini più bassi, sicché oltre che suppliche, le richieste riuscivano, come vedemmo, alquanto fievoli e debolissime nei risultati, non soltanto nel campo ferro-tranviario.

Una sorta di complesso d'inferiorità continuava a premere sul Parlamento stesso di fronte all'Esecutivo, rispondente non a questo, ma al sovrano. Per non dire degli stravolgimenti liberistici, per cui le ragioni della potente Camera di commercio di Milano parevano, di fatto e in certo modo di diritto, migliori (o più efficaci) di quelle di Varese.

Ci soffermiamo un attimo ancora sul caso ticinese, anche per la lezione che ne scaturisce ai nostri giorni in materia di rapporti tra organismi locali e centrali, benché in realtà l'esempio svizzero già indicasse, con l'anticipo di un secolo rispetto all'Italia, un inconveniente di fondo circa l'effettiva attuazione degli ideali autonomisti e decentratori.

Il Consiglio di Stato ticinese, infatti, da quelle premesse traeva la spiegazione logico-storica del come lo Stato, "dopo aver provveduto, cogli ordinamenti giudiziari ed

amministrativi, alla tutela dell'ordine e del diritto, dopo di essere venuto in soccorso ai comuni per l'istituzione ed il mantenimento delle scuole elementari, dopo di aver per proprio conto provveduto all'insegnamento secondario e superiore, [si sarebbe dato] a svolgere l'altro lato della sua missione, a promuovere cioè l'incremento economico del paese". E ciò mediante le leggi di largo sussidio alle opere stradali, di arginatura e di rimboschimento, di miglioramento della razza bovina e delle condizioni del suolo, di concorso, infine, alle linee ferroviarie, "opere di utilità pubblica che, abbandonate alla sola iniziativa privata, difficilmente sortirebbero dal campo delle aspirazioni per entrare in quello della realtà".

Lo Stato insomma, come in Belgio, in Francia, in Austria, in Prussia, in Sassonia, in Baviera, nel Baden e finanche in Italia (l'erba del vicino è sempre più verde) doveva aiutare il Ticino. In una parola, quello stringente ragionamento, scritto da esperto di opere giuridico-politiche ampiamente coltivate a Pavia (dove si formavano ancora i futuri avvocati ticinesi) e sostanziate da commendevoli esperienze germaniche, finiva con l'invocare l'aiuto della "Confederazione come Stato", allo stesso modo che oggi da noi le regioni invocano l'aiuto dello Stato e allora ad esso si volgevano — ma all'interno di una gerarchia di prevalente dipendenza — le province. Pendeva innanzi agli organi di Berna un progetto di legge federale sulla costruzione e sull'esercizio delle ferrovie secondarie, mentre la legge vigente già assegnava a sussidio delle secondarie una parte dell'utile netto delle future ferrovie di Stato. Ma — e a ciò dovrebbero prestare attenzione gli organismi periferici italiani valutando se qualche progetto è stato realizzato, rispetto alla situazione ottocentesca nella quale il tentativo fallì — già quasi tutti i cantoni si erano imposti "sacrifici per le ferrovie regionali", con stanziamenti sui bilanci locali, in massima parte attingenti direttamente fondi.

Dunque la questione del collegamento di Lugano con Porto Ceresio e quindi con Varese, in aggiunta alla Valganna aperta sia su Ponte Tresa sia su Luino, era oramai, per il Canton Ticino, legata alla questione finanziaria, già prospettata nel 1891, con un sussidio statale azionario del 30%, sceso al 25% nel progetto Battaglini, entrambi oggetto di dubbi riguardo alla possibilità di esporre lo Stato alle responsabilità dei membri delle società anonime. Si noti che quelle percentuali riguardavano la quota di sussidio alle linee in questione, in alternativa alla corresponsione di un contributo a fondo perso. Il nocciolo del problema più che di finanza pubblica era economico: quali imprenditori erano disposti ad investire il grosso della somma? Tanto più che il sussidio o il contributo statale, per quanto lecito, anzi doveroso in base alle prospettate considerazioni, appariva inferiore a quelli concessi in altri cantoni (Neuchâtel, Berna, Grigioni, Vaud), e che bisognava ancora vincere una certa precedenza stabilita per il "completamento della rete stradale per quelle località che non sono ancora dotate di buone comunicazioni", anche se "dal punto di vista del pubblico interesse, le ferrovie regionali hanno certamente un'importanza di gran lunga superiore a quella delle strade circolari".

Il comitato cantonale minimizzava fondatamente l'onere per lo Stato in quanto suddiviso in molti anni, faceva balenare la possibilità del riscatto confederale e ricordava come tutti gli investimenti ferroviari si erano convertiti in un aumento della ricchezza nazionale, ripetendo argomenti, per il futuro, validi in gran parte anche per il Varesotto: "La maestosa bellezza dei nostri monti, l'amenità delle pendici, l'aria ossigenata, il clima saluberrimo, le fonti dei nostri piani e delle nostre valli, possono diventare sorgenti inesauribili di lucro e di ricchezza. Ma a quelle sorgenti non si arriva senza mezzi di comunicazione".

La conclusione, quasi assiomatica ("Non v'ha paese in Europa e del mondo civilizzato, che, dopo l'apertura delle grandi linee ferroviarie, non si senta penetrato dal dovere di estendere il servizio della locomozione meccanica anche alle contrade rimaste in disparte"), non valse a rimuovere la situazione, per questo collegamento in qualche misura sostitutivo, dell'isolamento o, quanto meno, della non lieta situazione varesina, per il collegamento principe imperniato sul traforo del Campo dei Fiori, che avrebbe valorizzato, anche turisticamente, le valli relative meglio della rete tranviaria costosamente intessuta nel frattempo, nonostante che usufruisse per lunghe tratte delle sedi stradali.

Questo tipo misto di strada, diciamo così, ebbe nei decenni successivi all'Unità uno sviluppo notevolissimo, proprio per le ferrovie secondarie e per quelle a scartamento tranviario, talora confuse con le precedenti, in un periodo nel quale la velocità del mezzo su ferrovia non era eguagliata da quella dei grossi veicoli (a trazione animale) sulla strada carrozzabile o carreggiabile. Quindi la ferrovia arrivava a soppiantare le diligence (e i connessi servizi postali), pur rendendo molto più onerosa la costruzione stradale in relazione non tanto all'allargamento quanto alle rettifiche di percorso, ossia all'attenuazione delle curve e delle livellette e rompendo consuetudini e pregiudizi sulla preferenza dell'animale da traino circa i percorsi tortuosi (sovente dovuti a difficoltà di esproprio, cioè a motivi tecnico-giuridici oltre che propriamente tecnico-ingegneristici o supposti tali).

Ne era complicato il principio dell'esclusività della "sede propria", tipica delle linee ferroviarie, con esclusioni di responsabilità pubblica, considerate alquanto autoritarie dalla concorrenza superstita e dall'abitante delle campagne insofferente di certa disciplina connessa a esigenze tecniche, che gli erano in qualche misura estranee.

Ma qui il discorso entrerebbe nella sociologia dell'innovazione e in tanti altri aspetti dell'incivilimento dai risvolti psicologici e morali, che davano da pensare ai più sensibili cittadini variamente autori delle proposte, attuate o inattuate sul vasto terreno, per lo più non ancora esplorato in modo sistematico, delle comunicazioni o meglio dei trasporti. Accanto ai quali, dapprima per le esigenze del servizio, s'impiantavano linee telegrafiche, cioè di vera e propria comunicazione immediata d'informazione.

Giova ora soffermarsi su alcuni argomenti appena accennati in precedenza, anche se ripetutamente, perché complementari del principale oggetto di questo studio, dopo avere, a completamento di quanto riferito sugli sforzi elvetici, dato alcune notizie della linea di confine Menaggio-Porlezza, che rappresentò il culmine, realizzato, dei collegamenti lacuali e ferroviari. Nel novero delle piccole linee di confine possono essere ricordati due brevi tratti di ferrovia che da Menaggio portavano a Porlezza e da Ponte Tresa a Luino, perpetuando l'attivazione di linee secondarie su tratte già studiate e considerate inizialmente come direttrici principali verso il Gottardo. L'Ogliari dedica alla linea di Porlezza alcune pagine, rammentando come, nello stesso periodo, venisse propugnato il collegamento della vallata della Tresa verso Luino e coniano per questa l'appellativo di ferrovia dei tre laghi (23). Invero grazie alle due linee potevano essere messi in rapido collegamento (utilizzando però dei piroscafi sul Lago di Lugano per il trasbordo di merci e passeggeri da

(23) F. OGLIARI - F. SAPI, *Quando una gita costava due soldi, ovvero in campagna con i nonni*, Milano 1962, pp. 45-50.

Porlezza sino a Ponte Tresa) i tre principali laghi prealpini della Lombardia nord-occidentale.

I primi progetti della Menaggio-Porlezza risalivano al novembre 1863, quando la regia prefettura di Como autorizzò l'ing. Bruschetti ad iniziare gli studi per la realizzazione della linea. La svolta decisiva si ebbe nel 1873, quando l'ingegnere luganese Clemente Maraini presentò un progetto di convenzione per la concessione di due tratti di strada ferrata "l'uno da Tremezzina a Porlezza e l'altro da Luino a Fornasette". La convenzione venne sottoscritta dal Maraini il 5 aprile 1874. Vennero a questo punto scartati i precedenti progetti, volti all'utilizzo delle preesistenti sedi stradali con impianto di tranvie, e grazie all'intervento finanziario della Società di navigazione e ferrovie di Lugano venne incaricato degli studi l'ing. Emilio Olivieri. Questi stese il progetto dei due brevi tratti di strada ferrata da Tremezzina a Porlezza (metri 12.755) e da Luino alla frontiera svizzera di Fornasette (metri 4.000).

Tra le carte della commissione varesina si conserva, inviata a Varese dall'on. Speroni all'amico Carcano (come riscontrabile da un'annotazione dell'allora sindaco Magatti), la *Relazione* della commissione sul progetto di legge, presentato dal ministro dei Lavori pubblici di concerto col presidente del consiglio e ministro delle Finanze, in merito all'*Approvazione di una convenzione per la concessione di due tratti di strada ferrata dalla Tremezzina a Porlezza e da Luino a Fornasette*, discusso nelle tornate del 2 e 20 maggio 1874.

Dalla discussione si ricavano dati utili sulla tecnica di costruzione delle ferrovie, che vengono proposte a binario ridotto, in quanto "prevalentemente destinate al trasporto di persone o a servizio di speciale industria" e preferibili per superare "difficoltà del terreno che escludono di ridurle a strade normali". La secondarietà delle nuove ferrovie veniva inoltre riscontrata nel corso delle discussioni, ritenendo impossibile una futura costruzione di raccordi da Como verso Tremezzina mentre si andavano impiantando le grandi linee verso Lugano da un lato e verso Pino dall'altra.

La linea di Porlezza entrò in funzione il 17 novembre 1884. Partendo da Menaggio, al fine di superare le fortissime pendenze, la linea venne collocata trasversalmente al fianco della montagna verso Cadenabbia ove, dopo meno di un chilometro, si faceva arrestare il convoglio per permettere di attaccare la motrice dalla parte opposta e risalire con minore pendenza verso il piano di Porlezza. La ferrovia continuava la sua salita, pur con pendenza minore, toccando Cardano e Grandola (ove venne posta la prima stazione) e proseguiva quindi per Piano di Porlezza e San Pietro Savena per toccare quindi il capolinea di Porlezza.

14) I difficili esiti della ferrovia di Valmorea

La linea ferroviaria, conosciuta come di Valmorea, venne costruita a binario semplice e a scartamento normale coprendo il tracciato Castellanza-Cairate-Malnate-confine svizzero di Valmorea per un percorso totale di km 31,194; essa collegava la zona già floridamente industriale di Busto Arsizio, Castellanza e Legnano con le manifatture esistenti nella valle Olona, dando la possibilità di far confluire i prodotti su Mendrisio, la cui stazione è collocata direttamente sulla linea internazionale del Gottardo. La ferrovia di Valmorea infatti fu completata dal tronco in territorio svizzero che, attraversando Stabio, giungeva alla stazione di Mendrisio con una percorrenza di soli km 7,503.

La linea di Valmorea poteva allacciarsi a sud alla linea Novara-Saronno-Seregno (in esercizio sin dal 1887), data in concessione, nel 1894, alla Fnm, permettendo pertanto un collegamento sufficientemente rapido sia con il territorio piemontese, sia con le industrie plaghe della Brianza; notevole inoltre era la possibilità di interconnessione con reti ferroviarie poi statali sia in Busto Arsizio sia in territorio piemontese (a Novara con la ferrovia di Torino e con quella privata di Biella, non escludendo nemmeno la Mortara-Alessandria).

La ferrovia di Valmorea risultava, in territorio italiano, composta da due tronchi: il primo da Castellanza a Cairate (km 10,503) dato in concessione alla Società anonima della ferrovia Novara-Seregno nel gennaio 1902 — sia per la costruzione sia per l'esercizio — venne inaugurato il 18 luglio 1904; il secondo tronco da Cairate al confine, dato in concessione con le stesse modalità nel 1913, venne attivato tre anni dopo.

Nel 1917 si attuò una convenzione in base alla quale la gestione della linea Castellanza-Valmorea sarebbe stata assunta dalla Fnm (già detentrica sin dal 1894, per conto della Società anonima della ferrovia Novara-Seregno, della linea Novara-Castellanza-Saronno-Seregno) a partire dal 1° gennaio 1918. Questa segnò il primo passo verso la fusione delle due società che si concretò alcuni decenni dopo con l'assorbimento della Società ferrovie Novara-Seregno da parte della Fnm (assorbimento riconosciuto solo l'11 luglio 1947).

La linea della Valmorea, per il tratto Cairate-confine, venne classificata fra le ferrovie principali in quanto transito internazionale con allacciamento a rete ferroviaria estera (che avverrà comunque, come vedremo, solo nel 1926) in base alla Legge 30 giugno 1906, n. 272, ottenendo pertanto sovvenzioni statali per la costruzione e per l'esercizio.

L'importanza della linea della Valmorea fu colta dai comuni svizzeri di Stabio e Mendrisio che, benché le autorità federali avessero accordato la concessione di una ferrovia da Mendrisio al confine italo-svizzero, soltanto il 20 aprile 1913 riuscirono a creare una società, con sede in Mendrisio, avente lo scopo di realizzare il tratto ferroviario.

La costruzione si protrasse — causa la prima guerra mondiale — fino al maggio del 1926, quando, creata la nuova provincia di Varese, il transito ferroviario di Valmorea venne finalmente aperto il 28 giugno, senza che fosse stata tuttavia preventivamente conclusa la convenzione tra i due stati per regolare il traffico internazionale di merci e passeggeri. La Fnm superò quella difficoltà accordandosi con le Ferrovie federali svizzere in modo che, in attesa di regolare convenzione, le stazioni sul tratto italiano potessero accettare spedizioni per il transito di Valmorea, tramite tassazione da ferrovia a ferrovia in base alle norme della Convenzione di Berna del 1890.

Per una più economica gestione della linea, la Fnm chiese alle Ferrovie dello Stato, con le quali già aveva concordato un servizio cumulativo riguardante anche i trasporti internazionali, di instradare sulla nuova linea tutte le spedizioni dirette nel Canton Ticino o da esso provenienti, almeno per la parte sottocenerina, con provenienza dal Piemonte e dalla Liguria, facendo leva sulle minori percorrenze della linea Novara-Turbigo-Castellanza-Valmorea nei confronti delle linee per Chiasso o per Pino. Altro punto di forza della richiesta risiedeva nella maggiore percorrenza delle merci sulle linee italiane con conseguente risparmio per lo speditore, considerate le alte tariffe praticate su quelle svizzere, che dovevano, tra l'altro, essere pagate in valuta pregiata.

Le Ferrovie dello Stato non aderirono alla richiesta della Fnm, trovando una scappatoia legale nella mancanza di una convenzione italo-svizzera per il transito che avrebbe però potuto essere aggirata con un accordo della Fnm in sede cantonale, lasciando aperta la possibilità di un riesame a convenzione effettuata.

Il rinvio di ogni decisione in merito all'interconnessione dei trasporti sulle due reti ridusse notevolmente il traffico sulla linea della Valmorea, limitandolo al modesto scambio tra le località italo-svizzere toccate dalla ferrovia; questo condusse alla decisione della concessionaria svizzera, che già aveva ceduto alla Fnm l'esercizio del proprio tronco, di cessare l'esercizio sulla propria tratta nel maggio del 1928, a soli due anni quindi dall'apertura del servizio. Nello stesso anno, il 1° giugno 1928, la Fnm si vide costretta a limitare il percorso dei treni alla stazione di Valmorea, con conseguente chiusura del transito internazionale. Su questa decisione pesò, notevolmente, secondo alcune ma non sicure testimonianze, l'intervento del ministro dei Trasporti Ciano che, considerando la Fnm di proprietà di gruppi ebraici, suscitò contro la linea verso la Svizzera, sia, pare, questioni razziali sia, con più verosimiglianza, questioni d'ordine protezionistico nei confronti del commercio verso quel paese.

Il traffico della linea, ridottosi ormai a servire un'angusta area che, specie nella sua parte terminale, non presentava insediamenti abitativi di una certa importanza demografica, né presenze di particolari insediamenti produttivi, venne a languire via via sino alla decisione di un ridimensionamento del percorso al solo tratto Castellanza-Cairate, adottata nel maggio 1935 anche in considerazione dello scarso movimento viaggiatori. Il tronco Cairate-Castiglione Olona fu in seguito utilizzato per sporadici trasporti di merci, mentre la tratta sino a Malnate fu ceduta per essere utilizzata, come raccordo industriale privato, dalla linea Fnm per Varese.

I motivi dell'insuccesso di quest'altra iniziativa locale, intrapresa con estremo entusiasmo e che tutt'ora agita, specie da parte svizzera, ma anche da parte della Fnm, propositi di riprendere l'esercizio della ferrovia, sono molteplici e strettamente connessi tra loro. Le aree servite dalla linea di Valmorea erano di dimensioni modeste, in territorio sia italiano sia svizzero e già servite da linee internazionali che sfioravano, allora come oggi, la plaga dell'Olona e attraversavano quella svizzera.

L'area della zona di influenza in Svizzera era particolarmente ridotta, limitandosi all'Alto Mendrisiotto (a sud di Mendrisio l'attrazione di Chiasso è evidente) e alla vallata a sud del Monte Ceneri che presentavano (come tutt'ora presentano) insediamenti abitativi sparsi e raramente importanti (se si eccettua la città di Lugano) e la scarsità di insediamenti produttivi di rilevanza. D'altro canto le necessità di trasporto delle merci potevano essere sufficientemente garantite dalla linea internazionale del Ceneri, attraverso Chiasso, e dalla rete stradale esistente che sarebbe poi stata potenziata.

L'area italiana era anch'essa relativamente piccola e, pur non direttamente attraversata dalle linee internazionali, era comunque sufficientemente servita da quelle strutture ferroviarie di complemento. Vanno notate particolarmente le linee Busto-Gallarate-Varese e Saronno-Malnate-Varese (di proprietà della Fnm) che risultarono fattori di disturbo all'interesse dei grossi centri verso la linea di Valmorea. Tuttavia l'insuccesso di questa linea è pur sempre connesso alla sconfitta dei vari progetti varesini in merito al raccordo col Gottardo.

La linea di Valmorea risultò in partenza sconfitta dalla vicinanza del transito di