Motivo di una tale difficoltà si era il breve cammino (chilometri 10) che corre dal suddetto Monte a Bellinzona e l'altezza rilevante a cui si era costretti di praticare la Galleria.

Però dietro gli studi eseguiti abbiamo potuto, se non togliere completamente, almeno ridurre a proporzioni molto convenienti (17,85 per mille) le forti pendenze al di là del Ceneri, e ciò allungando la Galleria e portandone l'imboccatura all'altezza di metri 465,90 come può scorgersi dal profilo (Tavola IV).

Per tal modo la Galleria avrà la lunghezza già superiormente accennata di metri 2.300 e la sua esecuzione non presenterà gravi ostacoli anche in rapporto alla sollecitudine del lavoro, attesoché vi si potranno praticare pozzi di cui uno solo raggiungerebbe la massima profondità di metri 125 in vicinanza della sommità del Monte.

La livelletta che dal Monte Ceneri discende al piano di Bellinzona venne assentata in relazione all'altezza della Stazione di Bellinzona (metri 230) quale rilevasi dai progetti già eseguiti per la linea del Lucomagno. Facciamo però osservare come sarebbe utile nel caso fosse addottata questa linea di portare la suddetta Stazione ad un'altezza superiore di metri 20 all'incirca dell'attuale, in maniera da rendere minor del 16 per mille la pendenza fra questa Stazione ed il vicino Monte Ceneri. Oltrepassata la Stazione di Bellinzona, la linea potrebbe sicuramente, e con una pendenza del 6 o del 7 per mille, dopo due chilometri, discendere allo stesso piano della valle del Ticino per accordarsi coi progetti sovraccennati.

Curve

Il raggio minimo di curvatura addottato pel primo tronco è di metri 500 ad eccezione di una curva a Brusimpiano che discende fino a metri 350 e di quella che entra nella Stazione di Lavena che ne ha metri 400. Pel secondo tronco si ritiene in genere che le curve non avranno mai un raggio minore di metri 400.

Costo della strada

Il costo di costruzione di questa strada a doppia rotaja, da computi approssimativi che si instituirono all'uopo, potrebbe ritenersi come segue:

Pel primo tronco

Espropriazione	L. 360.000
Movimenti di terra e tagli di roccia	L. 1.200.000
Manufatti	L. 1.785.000
Fabbricati	L. 160.000
Armamento	L. 1.350.000
Accessorj	L. 130.000
	L. 4.985.000
E quindi per kilometro	L. 251.007

Pel secondo tronco

Compresa l'opera importante del traforo del Monte Ceneri si può calcolare che questo tronco debba importare sino a Bellinzona la spesa approssimativa di	L. 9.600.000
e quindi per kilometro	L. 280.000

Pezze dei due Progetti sommarj

Le pezze che costituiscono i due Progetti e che i sottoscritti rassegnano alle SS.VV. sono le seguenti:

Tav. I° Zona topografica da Varese al confine svizzero, nel rapporto 1/10.000.
Tav. II° Profilo sommario del primo tronco, nel rapporto di 1/10.000 per le lunghezze e 1/500 per le altezze.
Tav. III° Zona topografica dal confine svizzero a Bellinzona nel rapporto 1/20.000.
Tav. IV° Profilo sommario del secondo tronco nel rapporto 1/20.000 per le lunghezze e 1/2.000 per le altezze.

Con ciò speriamo di avere convenevolmente soddisfatto all'onorevole incarico affidatoci dalle SS.VV.

Aggiungiamo una nota delle spese effettive da noi sostenute per uomini, vetture ed altro durante gli studi fatti.

Ci rassegniamo colla massima stima e considerazione.

Varese, lì 3 dicembre 1860

F.to ing. Giuseppe Bianchi
F.to ing. Ettore Bertazzoni

3) I collegamenti ferroviari discussi dal consiglio provinciale di Novara nel 1873

Pure a Novara fervevano discussioni (in particolare nella deputazione provinciale presieduta da Quintino Sella) sulla linea secondaria di accesso alla via internazionale del Gottardo. Ma la posizione di Novara era ben diversa da quella di Varese, grazie ai collegamenti già esistenti con l'Alessandria-Genova e con la Rho-Milano (e di qui con Gallarate). Svanito, come pareva allora certo, l'impegno di Milano per una Luino-Gallarate-Abbiategrasso-Mortara, che avrebbe tagliato fuori la provincia di Novara, il dilemma per questa si riduceva ad insistere o sulla Novara-Galliate-Gallarate-Gemonio-Luino-Pino o sulla Oleggio-Sesto Calende-Gemonio-Luino.

Se la differenza di un chilometro induceva a scegliere la seconda (difatti realizzata in via prioritaria), la popolosità delle zone attraversate portava a preferire la prima.

Ma la questione si era così arroventata nei rapporti con la provincia di Torino e con altre autorità istituzionali che, dopo lunga discussione, si decise di lasciare arbitro della scelta il governo.

Comunque sia, il punto di vista espresso dalla deputazione e dal consiglio provinciale di Novara (negli stessi anni delle più fervide discussioni varesine) rivela come questa città, più popolosa di Varese e nodo ferroviario importante, fosse ormai rassegnata ad un collegamento secondario con il Gottardo. Infatti questo raccordo, pur lambendo soltanto le pendici sud-occidentali del Campo dei Fiori, passava da Novara, la quale poteva così coltivare le speranze di un futuro collegamento (anche se secondario) con il Sempione. Inoltre, per i collegamenti principali, Rho aveva un ruolo a suo favore, in certo modo analogo a quello di Gallarate nei confronti di Varese. Ma, alla resa dei fatti, anche Novara risultò soccombente e fu Gallarate a vincere la battaglia della linea secondaria per il Gottardo e di quelle principali per Varese e per il Sempione (cfr. il cap. II del volume Quintino Sella e la Provincia di Novara [1862-1884], *a cura di L. Bulferetti e di M. Crenna, Novara 1986).*

Estratto dal "Verbale della seduta del 30 dicembre 1873"

Riprende il Consigliere Ramati a riferire sulla di lui proposta tendente acché il Consiglio Provinciale Novarese desse, fra le varie linee propostesi di raccordo fra

Genova ed il San Gottardo, il suo appoggio di preferenza a quella di Novara, Galliate, Gallarate, Pino, Gemonio, Luino, e comincia dal premettere, che giustamente il Consigliere Valle nella sua relazione, che leggesi a pag. 157 degli atti del Consiglio Provinciale nell'ultima Sessione ordinaria su questo stesso argomento, lamentava *che fosservi in altre provincie fautori acché quest'ultima linea, destinata principalmente a mettere in più diretta comunicazione il Porto di Genova col grande valico alpino, avesse a deviare dal territorio della nostra Provincia per piegare a levante sull'obbiettivo della prima linea.*

Il prefato Consigliere Valle evidentemente accennava con queste parole alla linea che era in allora fortemente sostenuta dal Consiglio Provinciale di Milano, a quella cioè di Mortara, Abbiategrasso, Gallarate, Gemonio, Luino, quale linea quando avesse prevalsa, la Provincia nostra sarebbe stata pur troppo totalmente obliata.

Niuno di voi, egli soggiungeva, *potrà certo prestarsi a credere che la saviissima e generosa Provincia di Milano, e lo stesso Governo abbiano, l'una a far impegni per quella scelta e l'altro ad omologarla, se fosse per null'altro, pei riguardi che ben potrebbe meritarsi una Provincia come questa, che ebbe così viva e disinteressata parte nei nostri fortunati rivolgimenti politici, ecc.*

A parte questi suoi ragionevolissimi voti, il Consigliere Valle, fra le varie progettate linee di raccordo fra Genova ed il San Gottardo, non prese partito per alcuna, né credette opportuno (mentre tuttora erasi sotto l'incubo di vedersi affatto tagliati fuori) di discuterne e sviscerarne il merito rispettivo, e perciò lasciò fra le stesse impregiudicata la questione, proponendo il seguente ordine del giorno, tendente innanzi tutto a scongiurare il temuto pericolo.

Incaricarsi la Deputazione Provinciale di vegliare sopra il tracciato della seconda linea di congiungimento di Genova col San Gottardo, acciò abbia a percorrere il maggiore possibile e ragionato sviluppo lungo questa Provincia, e di esperire le opportune pratiche presso il Governo, affinché non venga pregiudicato il legittimo interesse di questa Provincia.

Questa premessa, prosegue il Consigliere Ramati, era necessaria per rispondere a coloro che pretendono essersi già il Consiglio, approvando quella relazione, dichiarato implicitamente contrario all'attuale proposta; mentre invece l'ordine del giorno, tendente all'adozione definitiva della linea Novara-Galliate-Gallarate, sarebbe a parere del proponente il complemento dei voti emessi in quella elaborata relazione, giacché sarebbe la stessa linea quella che ha *il maggior possibile* ed indubbiamente poi *il più ragionato* sviluppo lungo questa Provincia.

Dal momento poi che il Consiglio stesso Provinciale di Milano, rispondendo generosamente all'appello fatto nella citata relazione dell'ingegnere Valle alla sua *generosità*, non solo *cessò dal fare impegni* perché fosse prescelta la linea Mortara-Abbiategrasso-Gallarate, ma posponendo gli speciali interessi della sua Provincia a quelli della giustizia e del generale vantaggio, nella sua adunanza straordinaria del 30 novembre ultimo scorso votava all'unanimità *di raccomandare alla sua Deputazione Provinciale un'efficace insistenza presso il Regio Ministero perché vengano dal medesimo presi in seria considerazione i fatti e le ragioni tutte che giustificano manifestamente la preferenza del tracciato proposto per Gallarate e Novara;* dal momento che nei considerando, che precedono la sovracitata deliberazione, la Deputazione Provinciale Milanese non tacque che quantunque, *se avesse dovuto avere riguardo al solo interesse della sua Provincia,* avrebbe dovuto nuovamente insistere per una ferrovia che, toccando Gallarate, avesse a proseguire direttamente all'attuale stazione di Abbiategrasso, ecc., pure non esitava *ad accogliere il partito*

che meglio soddisfa anche ai desideri ed agli interessi delle popolazioni di oltre Ticino, quello cioè d'indirizzare il tracciato al di là di Gallarate per Novara, pare all'esponente che, ai gravi motivi d'interesse, e nostro speciale e generale d'Italia, che militano in favore di questo tracciato, e che in lui portarono la convinzione assoluta, essere la stessa linea da preferirsi a quella di Novara, Oleggio, Sesto Calende che unica troverebbesi attualmente in contrasto colla prima, debbasi ora aggiungere per sostenerla un sentimento di gratitudine per una Provincia sorella, che ha tanto diritto a rendere preponderante il suo voto presso il Governo per l'adozione d'una anzicché d'altra linea di raccordo, avendo contribuito alla realizzazione di questa grande ferrovia internazionale, non solo con un[o] sterile appoggio morale, ma ben anco con un discreto numero di milioni, e che nell'emettere questo suo voto non pensò solo ai propri interessi, ma anche ai nostri, oltrecché poi se noi ci dimostrassimo, o ingrati respingendo l'offerta, oppur anche perplessi temporeggiando, potrebbe la Milanese Provincia ritenersi svincolata, e non potendo calcolare sul nostro appoggio né materiale né morale, ritornare al primitivo progetto di suo unico speciale interesse, e, quando le riuscisse di combinarsi con Genova in questo senso, ottenere con quelle influenze, che pur troppo conosciamo per prova essere potenti e soventi volte vittoriose presso il Governo, che la linea Mortara-Abbiategrasso-Gallarate, venga definitivamente adottata, e per conseguenza la Provincia nostra lasciata intieramente in disparte.

Vi è infatti tuttora chi non nasconde i suoi dubbi sul punto se Milano agisca sinceramente con noi, perché non sa rendersi ragione del volontario di lei sacrificio, che pure può avere un'ovvia spiegazione nel desiderio di procurarsi il nostro appoggio, e di sacrificare una parte di vantaggi per non perdere il tutto, creandosi troppi nemici; ma certo è che, se vi è un modo per noi di perdere sicuramente l'appoggio della Lombardia o quanto meno di raffreddarne l'ardore nel sostenere la linea che da Gallarate mette capo a Novara, sarebbe questo per certo, il respingere o l'accogliere freddamente le sue generose proposte.

Ma, a parte queste considerazioni, il proponente crede che una sola linea potrebbe giustamente preferirsi nell'interesse della Provincia nostra a quella di Novara-Galliate-Gallarate, e sarebbe quella che partendo da Arona percorresse la sponda occidentale del Lago Maggiore.

Essendo però stata questa esclusa in modo non dubbio, in seguito alla determinazione della località di Luino come sede della stazione internazionale, ormai le linee intermedie di raccordo della rete italiana colla ferrovia svizzera destinata a raggiungere il nuovo valico delle Alpi, si riducono a due soltanto, cioè: Genova-Novara-Oleggio-Sesto Calende-Gemonio-Luino; e Genova-Novara-Galliate-Gallarate-Gemonio-Luino.

Ora non occorre di spendere molte parole per dimostrare come la linea, che dovrebbe nuovamente costruirsi da Oleggio a Sesto Calende, presenti gravissimi inconvenienti e difficoltà tecniche, poiché non potendo la stessa portarsi sul declivio della valle, per raggiungere il Borgo d'Oleggio, senza essere esposta alle corrosioni ed ai pericoli che presentano gli straripamenti del Ticino, ed essendo perciò indispensabile di elevarla gradatamente mediante costose opere d'arte per raggiungere la stazione di Varallo Pombia, non si potrebbero evitare curve sensibilissime, ed una pendenza dell'11 per mille, e tutto ciò per mettere in comunicazione colla rete ferroviaria neppure un uomo di più, neppure una merce, avvegnaché fatalmente il territorio fra Varallo Pombia e Sesto Calende altro non sia che un altipiano di prodotto affatto inconcludente, che una landa pressoché deserta, non trovandovisi altri abitanti all'infuori di qualche mugnaio o pescatore, altra merce all'infuori di

qualche raro sacco di miglio o di grano turco, e degli abbondanti quanto inutili ciottoli del Ticino.

Quale differenza invece, se venisse adottata la linea da lui proposta!

I vantaggi che ne ricaverebbero la nostra Provincia e le Provincie finitime di Alessandria e Torino dall'aprirsi una nuova via ferrata, che le porrebbe in diretta comunicazione con Gallarate e la parte alta della Provincia di Milano, come pure con Varese e colla Provincia di Como, paesi tutti di grande fertilità e commercio, sono troppo manifesti ed evidenti perché occorra di dimostrarli.

Notisi poi, che il nostro Capoluogo ne ricaverebbe un utile tutt'affatto speciale con l'essere messo in diretta comunicazione ferroviaria con i due grossi borghi di questo Circondario, Cameri e Galliate, che furono finora privi di questo beneficio; notisi che un ponte sopra il Ticino nella località del Porto attuale di Turbigo, essendo una necessità a cui la Provincia nostra, in unione a quella di Milano, non potranno presto o tardi sfuggire, verrebbe loro risparmiata questa spesa o quanto meno grandemente alleviata, poiché potrebbero, come a Boffalora, le due Provincie servirsi dello stesso ponte che verrebbe fatto costruire per la ferrovia progettata fra Galliate e Gallarate.

Dopo d'avere esposte queste ragioni in appoggio della sua proposta, il Consigliere Ramati dà lettura di alcune parti importanti del rapporto fatto dalla Commissione speciale di Statistica alla Giunta esecutiva del Comitato Gallaratese, circa il movimento presumibile di una ferrovia Novara-Gallarate, nel quale sono abbondantemente svolte le ragioni tutte che militano a favore di questa nuova linea, e dietro le cui risultanze la popolazione, inclusa nel perimetro d'immediata efficienza delle nuove stazioni proposte, ascenderebbe a 125.000, ed a 444.506 la popolazione da essa giudicata direttamente interessata alla sua costruzione, e per quanto riguarda il movimento merci, l'importanza in peso metrico del medesimo venne calcolata di tonnellate 92.715 in partenza da Novara, provenienti da Novara stessa, da Vercelli, da Casale, da Mortara e principalmente da Genova, e di tonnellate 90.260 pel movimento discendente; e ciò stante la fortunata circostanza che, mentre la grande quantità di materie prime e di combustibile che tira da Genova e le derrate che le pervengono da Novara, non permetterebbero alla zona industriale del Gallaratese di pareggiare in peso colle sue spedizioni le importazioni fatte, giunge opportuno a togliere questo inconveniente, ed a proporzionare il movimento ascendente col discendente, il contingente del Varesotto, da cui si esportano in grande quantità materiali da costruzione e torba.

Infine sottopone all'esame del Consiglio il tracciato della nuova progettata ferrovia, dal quale appare dimostrato ciò che fu nel Consiglio Provinciale di Milano asserito, che cioè, la nuova linea progettata, mentre recherebbe a fronte di quella di Oleggio-Varallo Pombia-Sesto Calende vantaggi incalcolabili, non avrebbe che l'inconveniente di prolungare di un chilometro, o poco più il percorso della ferrovia da Genova al San Gottardo, inconveniente questo, che, mentre verrebbe assai probabilmente riparato dalla minore pendenza, dalle minori curve, e dalla conseguente maggiore celerità che si potrebbe ottenere nella linea Novara-Gallarate, non potrebbe ad ogni modo valutarsi come un serio ostacolo, stante i molti vantaggi economici che compenserebbero ad usura i pochi minuti di prolungamento che potesse per avventura avere la corsa da Genova al San Gottardo.

Il relatore Consigliere Ramati pone quindi fine al suo dire, presentando il seguente ordine del giorno:

"Il Consiglio:

Fra le varie linee di raccordo tra Genova ed il San Gottardo, si pronuncia per quella di Novara-Gallarate-Pino, come quella che, mentre presenta minori difficoltà tecniche, meglio anche risponde agli interessi generali della Nazione ed alle speciali convenienze economiche della Novarese Provincia.

Perciò unisce le sue raccomandazioni ed i suoi voti a quelli della Provincia di Milano presso il Ministero dei Lavori Pubblici, affinché abbia la linea Genova-Novara-Gallarate-Pino ad essere definitivamente prescelta."

Il Consigliere Durio, chiesta ed ottenuta la parola, crede anzitutto dovere far presente al Consiglio che la relazione fattasi dal Consigliere Valle nella Sessione ordinaria, a cui accennò il Consigliere Ramati, non può andar disgiunta dagli atti che l'hanno provocata e dalle discussioni che hanno avuto luogo a seguito di quella relazione.

Fa pure presente che la medesima fu fatta sulla relazione della Deputazione Provinciale, stata distribuita nella Sessione istessa, in cui leggesi il seguente paragrafo:

"La Rappresentanza della Provincia di Torino commossa al vedere il lavorio intenso, praticato da diversi centri della Provincia di Milano per ottenere dal Governo, che entrambe le due linee che congiunger devono Genova col Gottardo, passassero a sponda sinistra del Ticino, nominava una Commissione sotto la Presidenza del Prefetto, coll'incarico di procurare l'accordo colle Provincie di Genova e Novara e propugnare con tutti i mezzi la linea che toccasse Novara-Sesto Calende-Gemonio e Luino.

Il Commendatore Zoppi, Prefetto della Provincia di Torino, d'incarico della Commissione stessa, intervenne ad una riunione di questa Deputazione, espose la confertagli missione e sviluppò le ragioni di interesse che questo tracciato offriva alle due Provincie.

La vostra Deputazione si trovò in una posizione assai delicata, giacché suo vivo desiderio sarebbe stato quello, che una delle linee di congiungimento fra Genova ed il Gottardo percorresse una parte maggiore della Provincia, ma l'esame della questione produsse il convincimento, che non era possibile sperare un tracciato più vantaggioso, e dovette suo malgrado concorrere nell'avviso della Rappresentanza Torinese."

Quando adunque, prosegue il Consigliere Durio, la Commissione sui lavori pubblici proponeva l'incarico alla Deputazione Provinciale di vegliare sopra il tracciato della seconda linea di congiungimento fra Genova ed il Gottardo, una tale proposta adottata dal Consiglio, non poteva considerarsi se non come una continuazione di quelle pratiche su cui la Deputazione aveva riferito e non mai come una disdetta delle pratiche istesse, per un assenso cioè, a che la stessa linea, a vece di percorrere la destra del Ticino, percorresse la sponda sinistra.

E che tale fosse l'intendimento della Commissione nel proporre e del Consiglio nell'accettare quella proposta, appare dacché subito dopo la relazione il Consigliere Morini ebbe a dichiararsi lieto che il Consiglio volesse anche in tal parte appoggiare quanto dalla Deputazione Provinciale fu fatto.

Prosegue il Consigliere Durio ed osserva che, se questo Consiglio può essere lieto che il Consiglio Provinciale di Milano abbia ora abbandonata la primitiva idea, che ambe le linee di raccordo facessero capo a Milano, o che almeno percorressero la sponda sinistra del Ticino, un tale risultato deve a suo avviso attribuirsi all'azione riunita delle Provincie di Torino e Novara con Genova, e non crede perciò che sia

conveniente a questa Provincia di abbandonare, senza tampoco avvertire, quelle Provincie che col collegarsi colla nostra le resero meno difficile il compito di mantenere i suoi diritti ed interessi.

E tanto meno crede il Consigliere Durio, possa ammettersi la proposta del Consigliere Ramati, in quanto che, a parte anche le sopra fatte osservazioni di convenienza e di dovere, il pronunciarsi sopra la maggiore o minore convenienza di una linea in confronto di un'altra, la è questione assai delicata e difficile, su cui neppure coloro che sono competenti in questa materia ponno dare un voto senza studii, che, se furono fatti per lo interesse di Gallarate e Milano, non crede siansi ancora eseguiti per quanto concerne questa Provincia, epperciò propone sulla proposta Ramati, l'ordine del giorno puro e semplice.

Il Consigliere Ramati risponde al Consigliere Durio, che se la Provincia di Novara ha dovuto, per scongiurare il pericolo che la seconda linea di congiungimento della linea del Gottardo con Genova passasse sulla sponda sinistra del Ticino, collegarsi colla Provincia di Torino, non ha perciò né inteso né potuto intendere di togliersi la libertà di esaminare, accettare e far voti per quella linea che meglio soddisfacesse ai proprii interessi; mentre in caso contrario questa Provincia sarebbesi posta quasi sotto la tutela della Provincia di Torino, il che non crede sia mai stato nella mente di alcuno.

L'interesse attuale della Provincia di Novara, egli dice, è quello di avere la linea che la ponga in diretta comunicazione con Gallarate; un tale interesse può attuarlo unendosi alla Provincia di Milano, esso crede obbligo del Consiglio di accettarlo senza occuparsi di discorsi in altre occasioni e per altre cause tenuti, e quindi mantiene la propria proposta che spera sarà dal Consiglio accettata.

Il Consigliere Negroni, mentre non si dissimula le ragioni di convenienza svolte dal Consigliere Durio, crede troppo cruda e dura nella sua forma la proposta dell'ordine del giorno da lui fatta, colla quale, senza sentire prima la Provincia di Torino, senza esaminare nel suo intrinseco la proposta Ramati, gli interessi e le convenienze di questa Provincia, si rigetterebbe *hic et nunc* la proposta istessa.

Esso crede conveniente l'attuazione della linea che per Gallarate e Novara congiungesse il Gottardo con Genova, crede che dal suo esame una tale convenienza possa farsi palese, epperciò prega il Consigliere Durio a voler ritirare la proposta da lui fatta, o quanto meno modificarla in modo da non esprimere il rigetto della proposta senza esame e senza discussione.

Il Consigliere Durio risponde al Consigliere Ramati che esso non ha mai creduto e non crede, che per essersi questa Provincia collegata colla Provincia di Torino, siasi posta sotto la tutela di quest'ultima, ed abbia abbandonato il diritto ed il dovere di fare l'interesse suo, ma che esso ha creduto e crede che questa Provincia, essendosi collegata con quella di Torino nel comune interesse, non può e non deve abbandonare l'azione comune in ciò che riguarda la linea del Gottardo, senza prima prendere con lei ad esame la nuova proposta e, quando riconoscesse la differenza d'interesse, senza avvertirla che l'azione comune resta da quel punto abbandonata.

Osserva al Consigliere Negroni, che, per le sovra svolte ragioni di delicatezza e di convenienza verso la Provincia di Torino, esso è dispiacente di dover mantenere l'ordine del giorno proposto; dalla sua adozione però non teme possa venirne danno agl'interessi di questa Provincia, perché esso non potrebbe essere d'ostacolo, che, sentita prima la Provincia di Torino, ed il voto di una Commissione sulla maggiore o minore convenienza di una linea anzi che d'un'altra, abbia a prendere con maturo

consiglio quelle ulteriori deliberazioni che lo studio della questione dimostrerà convenienti alla Provincia nostra.

Il Consigliere Giovanola riconosce la gravità delle proposte fatte come riconosce i doveri che dalla unione colla Provincia di Torino possono essere sorti. Esso non crede però che la grande linea che congiunger deve il Gottardo col Porto di Genova, linea d'interesse direm quasi mondiale, debba andar soggetta nel suo svolgimento, ad interessi più o meno grandi, ma sempre locali.

Esso è convinto che gli studii sul più conveniente tracciato ad adottarsi debba lasciarsi al Governo, il quale, lontano dagl'interessi locali preoccupandosi solo dei generali interessi del Paese, all'appoggio degli studi fatti per i varii tracciati è in grado di vedere quale nell'interesse generale sia il tracciato da adottarsi.

Non crede perciò conveniente che questa Provincia abbia a farsi promotrice di un tracciato anzi che di un altro, di una linea anzi che di un'altra; ma che essa debba limitarsi a far voti perché, nel tracciato di questa grande linea, abbiansi a tenere nel dovuto conto anche gli interessi dei paesi di questa Provincia, epperciò propone la seguente deliberazione:

"Il Consiglio confida nella saviezza e nella giustizia del Governo che, nello scegliere il tracciato della linea di raccordamento della ferrovia del Gottardo col Porto di Genova, meglio corrispondente allo scopo della generale utilità inerente a quella grande arteria internazionale, vorrà tenere nel dovuto conto anche gl'interessi dei paesi di questa Provincia."

Il Consigliere Morini dichiara di accettare la proposta fatta dal Consigliere Giovanola come quella che, informata all'interesse generale della Provincia e dello Stato, lascia con molto senno impregiudicati tutti gli interessi locali.

Nativo d'Oleggio, rappresentante del Collegio di Oleggio con Galliate, esso, in difetto di opportuni studi comparativi sulla convenienza di una linea anzi che di un'altra, non potrebbe fin d'ora comprendere un voto che col favorire una località ne pregiudicasse un'altra, epperciò crede conveniente la proposta Giovanola, come quella che, richiamando agli occhi del Governo del Re i varii interessi di questa Provincia e dei suoi paesi, nel mentre esclude il dubbio che il tracciato possa essere stabilito senza pensare agli interessi istessi, ci è di garanzia che essi saranno studiati e ponderati e che alla Provincia nostra sarà fatta quella parte cui la sua importanza e le sue sventure le danno diritto.

Aggiunge, che del resto vi sarebbero elementi di fatto per dimostrare come la proposta del Comitato Gallaratese abbia per iscopo principale non già di congiungere Novara direttamente alla ferrovia del Gottardo, ma bensì di condurre questa per Castano, Abbiategrasso e Mortara.

Il Consigliere Ramati accetterebbe di buon grado la proposta fatta dal Consigliere Giovanola, quando vi si facesse un cenno d'adesione alla proposta da lui sviluppata; ma sulla osservazione fatta dal Presidente che colla adozione della proposta Giovanola rimangono intatte le deliberazioni precedentemente dal Consiglio prese, esso ritira l'ordine del giorno presentato, e dichiara di unirsi alla proposta Giovanola.

Il Consigliere Durio, e perché la proposta Giovanola lascia impregiudicata la questione, restando così, come saviamente osservò il Presidente, ferme ed intatte le precedenti deliberazioni del Consiglio, ritira l'ordine del giorno puro e semplice, e si unisce a quello presentato dal Consigliere Giovanola.

Il Presidente, essendo rimasta unica la proposta fatta dal Consigliere Giovanola, ne dà al Consiglio lettura e la pone in votazione, ed essa è dal Consiglio approvata.

4) Le ferrovie italo-elvetiche e i problemi militari nel pensiero del maggiore Attilio Velini

Il comasco Attilio Velini, considerato, ai suoi giorni, uno tra i più dotti ufficiali dell'esercito italiano, fu chiamato a coprire incarichi di rilievo e a compiere varie missioni (cfr. T. SARTI, Il parlamento subalpino e nazionale - Profili e cenni biografici di tutti i deputati e senatori eletti e creati dal 1848 al 1890, *Legislatura XVI, Terni 1890). Ricoprì sino al 1890 (anno in cui raggiunse il grado di colonnello) la carica di deputato, rappresentando Como per ben quattro legislature a partire dalla XIII. Membro di varie giunte e commissioni, alla Camera sedette sui banchi della sinistra, condividendo le preoccupazioni dei democratici sui coinvolgimenti bellici del giovane Stato nazionale nel decennio dominato dagli ossessivi timori di Crispi per attacchi dalla Francia, in una psicosi di accerchiamento, che contribuì, unico aspetto positivo, ad accelerare i programmi ferroviari.*

Nelle pagine qui riportate, egli esamina tecnicamente (come fa il Cattaneo) i possibili punti critici della vicina Confederazione elvetica in funzione di eventuali guerre e nell'ipotesi di vari ed opposti schieramenti di alleanze, rimasti fortunatamente ipotetici.

Il Velini risulta fra i primi fautori di fortificazioni su tale tratto di frontiera, prevedendo la necessità di opere che si sarebbero poi realizzate specialmente tra il 1915 e il 1916, e delle quali ancora rimane traccia nel territorio varesino.

Sull'ordinamento delle nostre ferrovie alla frontiera svizzera*

1) Il massiccio alpino tra Italia e Svizzera

La neutralità svizzera e l'ordinamento militare svizzero — Interniamoci ora ne' monti e percorriamo le valli, e vediamo quale sarebbe l'assetto conveniente delle ferrovie italiane alla frontiera svizzera nell'intento di meglio provvedere alla nostra difesa.

La diplomazia volle quasi fare della Svizzera la pietra angolare dell'equilibrio europeo.

* Titolo dell'opera di Attilio Velini, ed. Fratelli Dumolard, Milano 1877. Viene qui riportata la parte II del volume (capo I, II e conclusioni).