

## Quando a Gallarate e Busto c'erano i tram

**Pubblicato:** Giovedì 8 Novembre 2007

A salutarlo per l'ultima volta, all'inizio di ottobre del 1951, c'erano poche persone. Nulla a che vedere con la malinconica festa d'addio che centinaia di milanesi fecero, sei anni più tardi, al *gambadelegn*  **Milano-Magenta**, lo sbuffante e famosissimo tram a vapore che partiva da corso Vercelli (**nella foto a sinistra**). **Il tram STIE se ne andò senza clamore**, sostituito da "moderni" autobus a gasolio, che dal 1° ottobre presero in carico il trasporto pubblico verso Milano e Lonate Pozzolo.

In origine era un *gambadelegn*, trainato da una lenta e sbuffante locomotiva a vapore. **Veniva da Milano**, dall'Arco della Pace, e dopo un viaggio di tre ore finalmente andava a riposarsi nella piccola stazione tranviaria di piazza san Lorenzo. Quando lo inaugurarono, nel 1881, Gallarate e Busto Arsizio erano ancora in provincia di Milano, mandamenti del cosiddetto alto milanese. Nel 1915 divenne un tram elettrico, mentre negli anni trenta i **binari furono prolungati fino a Cassano Magnano** prima e fino a Samarate e Lonate Pozzolo poi. Nell'Ottocento era gestito da una società belga, poi dal 1912 passò alla STIE, la società ancor oggi esistente che gestisce gli autobus extraurbani.

Il tram da Milano a Busto Arsizio **seguiva fedelmente la statale del Sempione**, il binario era posato a lato della strada e serviva molti abitati lontani dalla ferrovia Milano-Gallarate-Varese. A Busto il tram  lasciava la statale, toccava le piazze che oggi si chiamano Trento e Trieste e De Gasperi, sfilava accanto alla mole della chiesa di San Michele e proseguiva su via Quintino Sella e poi, fuori città, su un tratto in sede propria -come una ferrovia-, che dopo la soppressione divenne viale Repubblica. Tornato sul Sempione, fermava davanti al santuario di Madonna in Campagna e infine **raggiungeva piazza san Lorenzo**, dove si trovava la stazione tranviaria. Il prolungamento su Cassano Magnago proseguiva poi toccando Casinetta e Cedrate, mentre quello per Lonate Pozzolo toccava Verghera, Samarate, san Macario e Ferno: **più della metà dei 12 chilometri da Gallarate a Lonate** erano in sede propria, che consentiva discrete velocità senza intralciare il traffico automobilistico (**nella foto, la stazione di Lonate**). Oggi non rimane più nulla, i tratti in sede propria sono diventate nuove strade e anche la vecchia stazione di Gallarate è stata abbattuta pochi anni fa, sostituita da un complesso di condomini.

«Ho viaggiato per anni sul tram, andavo a scuola tutte le mattine a Gallarate» ricorda una donna fernese. Perché **il tram serviva soprattutto per gli spostamenti locali**: dai paesi circostanti verso Gallarate, Busto e Legnano, ma anche dai paesi dell'asse del Sempione (San Lorenzo, San Vittore Olona, Nerviano...) verso Milano. Tutto traffico che in seguito si è rovesciato sulle strade e **sulle ferrovie FS e FNM, portandole al collasso** a partire dagli anni settanta, fino ad oggi. E' successo così in tutta Italia, quando negli anni cinquanta e sessanta furono "tagliate" decine di linee ferroviarie e tranviarie oggi rimpicciolate. Un esempio per tutti: la Varese-Como delle FNM, che oggi si vuole ricostruire con investimenti milionari.

L'idea di un tram fuori dalle grandi città ci sembra strana, ma in Germania esistono diverse città con reti **extraurbane** di tutto rispetto, ammodernate nel tempo e dotate di tram moderni e silenziosi. Senza contare che **sul tratto Gallarate-Lonate si svolgeva anche servizio merci** al servizio delle aziende locali, sfruttando il fatto che la maggior parte del percorso era separato dalle strade: **oggi le merci viaggiano su gomma**, mentre le cisterne ferroviarie di prodotti chimici (che venendo dall'estero viaggiano obbligatoriamente su ferro) vengono trasportate fino a Samarate sopra speciali rimorchi stradali. Piuttosto lenti, come sa chiunque si sia trovato in coda dietro una delle grandi cisterne bianco-arancio.

Alla tramvia Milano-Gallarate è dedicato il libro omonimo di Albè, Boreani, Dall'Olio. Si ringrazia Guido Boreani per aver concesso le immagini storiche.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it