

VareseNews

I monti, la Svizzera e il binario: quando la ferrovia del Ceresio era “di lusso”

Pubblicato: Martedì 14 Febbraio 2017



Nell’era in cui ancora i treni andavano a vapore e a carbone, **a Varese e sul Ceresio si arrivava già con i treni elettrici**: son passati 110 anni e più, da quando **il lago era meta turistica di prim’ordine**, eppure solo appena “fuori porta” per le famiglie bene di Milano.

Oggi su **Milano** svettano i grattacieli, che hanno cambiato il panorama della grande città: una parte dei nuovi edifici sorge sul terreno che per cinquant’anni, nel dopoguerra, è stato chiamato “Le varesine”: qui infatti c’era, **fino al 1961, la stazione “delle linee varesine”**, il capolinea di quella che per molti anni è stata l’unica ferrovia elettrica che entrava a Milano (sulla breve tratta Milano-Monza giravano solo treni “ad accumulatori”, vale a dire a batteria).

Tutto è incominciato nel 1901, quando si decise di sperimentare la corrente elettrica, che passava non con i fili aerei come si fa oggi, ma con **una terza rotaia a 600 volt di tensione**: i treni elettrici – ai tempi delle locomotive a vapore, fumanti e sbuffanti – dovevano sembrare **un prodigo da fantascienza di Jules Verne**, per i milanesi e forse ancora di più per gli abitanti dei paesini e delle cittadine tra Milano e il lago.



La stazione di Varese nel 1905, con i nuovissimi treni elettrici “a terza rotaia”. Foto dal sito photorail.com

Fino a Gallarate la ferrovia serviva soprattutto alle fabbriche già numerosissime (tra cui le officine per i treni elettrici, fondate nel 1905) e al “traffico operaio”, ma **dopo Gallarate la musica cambiava**: si svuotavano man mano le stracariche pance in legno della terza classe e rimanevano a bordo soprattutto **i viaggiatori di prima classe, sulle poltrone in velluto rosso**.

La **prima Guida Rossa del Touring Club, uscita nel 1914**, diceva che per andare a Varese la **linea FS per Porto Ceresio** doveva essere «preferita alla Nord perché **più confortevole il materiale (i treni, ndr) e più rapida**», grazie alla trazione elettrica. E lungo la ferrovia si moltiplicarono anche **le ville di campagna**, facendo la fortuna di paesi che a volte erano già da secoli luogo di villeggiatura. Così ad esempio a Gazzada alla ricca villa Cagnola si aggiunsero nuove dimore, come la neogotica Villa De Strens, completata – guarda a caso – pochi anni dopo l’entrata in servizio dei treni elettrici che avevano accorciato il viaggio da Milano. E lo stesso avvenne in Valceresio, dove pure – da villa Porro Pirelli a villa Cicogna Mozzoni a Bisuschio – non mancavano sontuose dimore storiche. E lo stesso avvenne **in Valganna, nei paesi toccati dal “tramino”** che – nato nel 1906 – era un po’ il fratello minore della ferrovia elettrica Milano-Varese. Al sistema della Valceresio si unì nel 1912 anche il tram per Viggiù, che partiva dalla stazione di Bisuschio.

Quanto alla ferrovia della Valceresio, **a Porto il binario si è fermato per sempre in riva al lago**, ostacolo naturale insormontabile: i viaggiatori proseguivano con battelli e barchini, così come le merci. Come ricorda, ancora oggi, l’arrugginito pontile a lago, dove casse e pacchi venivano trasbordati dai

carri ferroviari alle barche.



Il centro storico di Porto Ceresio e – sulla destra – il pontile che consentiva di accostare i carri ferroviari direttamente alle barche da carico

Il passaggio oltrefrontiera non fu sbarrato solo dalla geografia: con la Prima Guerra Mondiale e **con l'avvento del fascismo il confine divenne elemento infido** e guardato con sospetto. A varcare la porta del Canton Ticino ci provarono le **Ferrovie Nord Milano**, con poca fortuna: nel 1926 aprì la nuova ferrovia internazionale detta “di Valmorea” (dal nome della stazione di confine italiana), che risaliva da Castellanza e dalla industriosa valle Olona, per poi toccare Malnate, Cantello, Valmorea e passare in Svizzera proprio a Stabio. **Il valico internazionale fu però come un effimero sogno**, destinato a finire pochi anni dopo: il regime fascista non vedeva di buon occhio il passaggio del confine su una linea non solo diversa dalle FS, ma per di più nelle mani delle Ferrovie Nord che erano allora società di capitali inglesi (quindi potenziali nemici).

Chiuso nel '28, il cancello del confine di Valmorea è stato riaperto quasi 70 anni dopo, nel 1995: solo un treno turistico, destinato a durare una dozzina di anni, per poi subire lo stop nel 2008, proprio per i lavori della nuova ferrovia Arcisate-Stabio. Ed **ora proprio con l'Arcisate-Stabio** (o Varese-Lugano che dir si voglia) **il treno “riapre” la frontiera con la Svizzera**.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it