**Varese, duecento anni dopo**

Il ricordo della elevazione di Varese al rango di città con il decreto del 16 luglio 1816 emesso dal governatore di Milano conte di Sauran, facendo seguito alla ‘risoluzione’ dell’imperatore austriaco del 14 giugno 1816, non può certo essere soltanto occasione celebrativa, ma considerazione sulla storia di questa nostra Città, sugli avvenimenti che l’hanno cambiata, sulla sua possibile prospettiva civile per la quale tutti i cittadini sono chiamati a riflettere.

Scelte amministrative, iniziative di imprenditori, decisioni politiche hanno in particolare prodotto grandi cambiamenti nella sua struttura e nel suo ruolo.

Per capire come si sia giunti alla consistenza, agli aspetti organizzativi che incidono ogni giorno sulla nostra vita occorre ricordare i più significativi avvenimenti, rilevare le valutazioni, i contrasti, anche gli errori che hanno portato all’attuale situazione urbana.

Oggi ci possiamo meravigliare della decisiva incidenza di quanto avvenuto o delle scelte compiute.

**Desidero considerare le vicende più significative.**

**Riguardano il collegamento ferroviario con Gallarate, la localizzazione del nuovo Cimitero, l’impianto tramviario, l’iniziativa alberghiera di Tito Molina sul colle Campigli e al Campo dei Fiori, l’elevazione di Varese a Capoluogo di Provincia, il secondo dopoguerra, la forte immigrazione dal Polesine e dal sud d’Italia, l’infausto Piano regolatore, la diffusione dell’automobile, l’affermazione della grande distribuzione commerciale.**

**La ferrovia raggiunge Varese**

**Il Sindaco Carcano, che aveva accolto Garibaldi nel maggio 1859, riferisce il 6 novembre 1863 al Consiglio comunale che i lavori di costruzione della ferrovia che collegherà Gallarate con Varese sarebbero iniziati dopo pochi giorni.**

**La localizzazione della stazione aveva posto problemi non indifferenti con posizioni diverse assunte dalla Società ferroviaria e dal Comune.**

Nel suo rapporto Carcano afferma “…La stazione di una ferrovia diventa necessariamente un gran centro di movimento per il paese in cui la Stazione stessa è collocata; ad essa confluiscono le importazioni e le esportazioni, i viaggiatori e i mezzi di trasporto; magazzini, gli alberghi, il commercio, i passeggianti, vengono quasi naturalmente attratti verso di essa per interesse o per bisogno o per vaghezza; cosicchè puossi or diremo senza verosomiglianza che come nei tempi andati i devoti cittadini correvano ad abitare all’ombra della Chiesa e del Campanile, oggi le popolazioni scosse dalla rivoluzione economica sono tratte ad abbandonare l’interno della Città per avvicinarsi il più possibile a questi grandi porti di attività che si chiamano stazioni di ferrovia” “..era per la Giunta Municipale…far di tutto perché la Stazione di **Varese…avesse i seguenti requisiti:**

1. **fosse centrale ai vari gruppi e membri del paese;**
2. **potesse colla maggior facilità giungere al centro del paese stesso;**
3. **non spostasse gli interessi di una parte del paese a danno di quelli di un’altra;**
4. **in fine concorresse a rendere nel tempo avvenire possibili ampliamenti della Città, ed a coordinarli colle condizioni presenti…”**

**La localizzazione prescelta interrompeva la strada comunale per Giubiano ed esigeva un nuovo tracciato a partire dal** cosiddetto ‘ponte delle Sarte’ sul Vellone, la deviazione del Vellone lungo il lato settentrionale del Cimitero sul quale si sarebbe imposto il terrapieno ferroviario.

Varese si svilupperà rapidamente nelle aree comprese tra il nucleo storico e la nuova stazione.

Il collegamento ferroviario con Milano e l’area di Busto Arsizio e Gallarate favoriranno il desiderio di nuove residenze stagionali. Decine di ville sorgeranno nei punti panoramici di Varese e dintorni.

Si avvia l’edificazione liberty varesina.

**Il luogo della memoria**

**Il Cimitero esistente, dopo la realizzazione della stazione ferroviaria, dovrebbe essere ampliato.**

**Il concorso indetto dal Comune nel 1861, vinto da Angelo Colla, pittore e architetto di Milano, viene però abbandonato.**

**Le ragioni sono almeno tre. La invadenza del terrapieno ferroviario, la presenza a ridosso del Vellone, il vincolo di inedificabilità dei ‘prati comuni’ verso i nuclei abitati esistenti per una distanza, lungo tutto il perimetro del Cimitero, di duecento metri, che impedirebbe l’ampliamento cittadino verso la Stazione.**

**Si avvia così la ricerca di una diversa localizzazione per un nuovo Cimitero.**

Il confronto in Consiglio comunale e nella città non è privo di polemiche. Nel 1874 viene nominata una commissione che un anno dopo propone la localizzazione in vicinanza della strada per Como. La Giunta affida l’incarico del progetto all’architetto Carlo Macciachini di Induno, celebrità in Milano dove ha progettato il Cimitero monumentale.

Nel 1877 viene finalmente assunta una decisione. È il 26 ottobre, venerdì. Numeroso pubblico è presente nella sala del Consiglio comunale**. Si confrontano due proposte: una per localizzare il Cimitero sulla via per Como in vicinanza di Biumo Inferiore. L’altra del tutto innovativa del consigliere Bizzozero, per localizzarlo sul colle di Giubiano.**

**A mezzanotte le due proposte si concludono in parità di voto.**

**Esasperato il sindaco Magatti:.. “ Così non avremo il Cimitero e toccheremo la mortificazione che vi provveda l’Autorità Governativa”…**

**Mercoledì 31 ottobre il Consiglio comunale, presenti tutti i 30 consiglieri e foltissimo pubblico, il consigliere**

**avv. Giulio Cesare Bizzozero sottolinea il valore della localizzazione di Giubiano:**

**“Sulla collina di Giubiano l’incantesimo della posizione, il perenne sorriso della natura, sono già di per sé un monumento più che bastevole per testimoniare ai venturi la progredita delicatezza del nostro sentimento”.**

**Protestano l’ing. Carcano e altri nove consiglieri che abbandonano la seduta.**

**Il Sindaco lamenta che “..negli undici anni che ho l’onore di stare a capo dell’Amministrazione comunale, non gli si affacciò mai una questione così grave, non ne venne mai alla Giunta una posizione così eccezionale e delicata…non è senza il maggior dispiacere che ha visto dieci Colleghi lasciare l’adunanza in atto di protesta…”**

**I voti a favore della proposta Bizzozero sono diciannove, una astensione.**

**Veniva così assicurata l’espansione dei nuclei storici di Varese verso la stazione ferroviaria.**

**Magatti lascerà la carica il 30 aprile seguente. “..dopo dodici anni non mi sentiva più in lena d’accettare la carica novellamente conferitami dalla fiducia del Governo…”. Ma aveva atteso la consegna del progetto.**

**Nella mattinata l’arch. Macciachini lo aveva depositato in Comune.**

**Il nuovo Cimitero accoglierà la prima salma, una bambina di dodici anni, il 3 maggio 1880.**

**Varese, residenza desiderata. L’offerta della bellezza.**

**Nel 1874 alcuni imprenditori varesini, Giacomo Limido, Gerolamo Garoni, Eugenio Maroni Biroldi, acquistano dalla famiglia Morosini la villa che aveva realizzato nel ‘700 Gabrio Recalcati.**

**Nella villa si avvia l’attività dell’Hotel Excelsior.**

**Varese è desiderata per la bellezza dei suoi paesaggi. La ferrovia da pochi anni realizzata permette di raggiungerla comodamente.**

**Personaggi famosi, regnanti italiani ed europei vi soggiornano.**

**Nel 1895 si costruisce la linea tramviaria elettrica da Varese alla Prima Cappella.**

L’offerta alberghiera si sviluppa progressivamente. E numerose ville vengono edificate in vista dello splendido paesaggio. Ancora oggi sono oggetto della nostra ammirazione.

**Il 20 marzo 1907 presso la sede della S.V.I.E (Società Varesina Imprese Elettriche), di cui è presidente Tito Molina, viene costituita la società Grandi Alberghi. Presidente viene eletto Tito Molina.**

**Commenta la Cronaca Prealpina: “...Dunque il bel sogno, per tanto tempo accarezzato, sarà tra breve realtà…” Il programma è ambizioso: ”…Dotare la zona del Sacro Monte, del Monte Tre Croci e del Campo dei Fiori d’acqua potabile, di comunicazioni tramviarie, di telefono, crearvi due o più grandi alberghi sopra mille metri, a cui si giunga da Milano in un’ora e trenta minuti; coordinare questa iniziativa con un Grande albergo Restaurant alla Prima Cappella, col Kursaal, coll’ippodromo di Masnago, tutti allacciandoli con una linea tramviaria che da Varese salga direttamente a S.Ambrogio o Velate e quindi al Sacro Monte, al Monte Tre Croci…”**

**Già nel 1906, il 28 ottobre, il Sindaco di S.Maria del Monte, Alfonso Bregonzio, così aveva scritto al dott.Molina:**

**“ È venuto a conoscenza di questa Amministrazione che V.S.I. in unione ad altre volonterose persone, sta provvedendo alle pratiche necessarie per il raggiungimento dei seguenti tre scopi:**

**1°- creazione di comunicazioni tramviarie fra la Prima Cappella ed il Sacro Monte**

**2°- dotazione del paese, della zona montuosa di questo Comune e dei monti finitimi di una conduttura d’acqua potabile in servizio pubblico e privato**

**3°- creazione nella zona anzidetta di importanti alberghi e sviluppo edilizio nella zona medesima.**

**E poiché tali lodevolissime iniziative sono strettamente connesse con l’interesse e l’incremento del paese, quest’Amministrazione sente il dovere di porgere un plauso entusiastico a Lei e al Comitato e augurarLe un esito felice, assicurando fin d’ora di agevolarla nel miglior modo per quanto le tornerà possibile per il completo successo della bella impresa”.**

**Domenica 4 settembre 1910: viene inaugurato il Kursaal sul Colle Campigli, progettato dall’arch. Gaetano Moretti di Milano. L’edificio sarà poi completato dall’arch. Giuseppe Sommaruga, celebrità milanese, che realizzerà anche l’adiacente Hotel Palace. Una funicolare collegherà la via verso Masnago con la vetta del Colle.**

**Giovedì 20 giugno 1912: una piccola folla selezionatissima sale da Varese al Grande Albergo Campo dei Fiori ormai ultimato, progettato dall’arch. Giuseppe Sommaruga e dall’ing. Giulio Macchi.**

**Il presidente della Società Grandi Alberghi “..porge un vibrato saluto a chi fu l’ideatore e il sostenitore di questa impresa, al dott. Tito Molina..” del quale mette in rilievo le molte benemerenze.**

**Il fallimento della Banca di Varese, nel 1913, presieduta da Tito Molina, la guerra mondiale scoppiata nel 1914 interrompono l’ambizioso progetto. La Belle Epoque è finita. L’Europa è spezzata.**

Il dopoguerra a Varese avrà ben altre più modeste ambizioni.

Ma altri fatti significativi vanno ricordati.

Il nuovo ospedale in viale Borri, frutto di una ricerca accurata di sanitari e tecnici che approfondiscono esperienze recenti recandosi anche a Belfast in Irlanda.

**Lo sviluppo industriale e il fabbisogno di case economiche di abitazione che porta a realizzare il quartiere Belfiore a Biumo e il quartiere Vittoria a Masnago opere dell’ing. Edoardo Flumiani, progettista anche del nuovo Cimitero di Belforte.**

**La costruzione dell’Autostrada che collega Milano con Varese nel 1923, promossa in particolare dall’ing Piero Puricelli, conte di Lomnago, costruttore di strade. Inaugurata nel 1924 dal re Vittorio Emanuele III°.**

**Varese Capoluogo di Provincia**

L’Amministrazione comunale riteneva ormai necessario intervenire nel nucleo storico cittadino.

Le vie esistenti vengono considerate di larghezza insufficiente, necessari degli ampliamenti.

Viene avviato l’allargamento di via Verbano, che collega piazza Porcari con la ‘porta Campagna’, verso il palazzo Estense.

**Nel 1926 Varese viene eletta Capoluogo di Provincia con decreto del Governo presieduto da Benito Mussolini.**

**Vengono aggregati a Varese i Comuni vicini: Velate, S.Maria del Monte, S.Ambrogio, Induno Olona, Bizzozero, Capolago, Bobbiate, Lissago, Masnago.**

**Si ritiene necessario affrontare la stesura di un Piano Regolatore che vada ben oltre i precedenti Piani di ampliamento soprattutto rivolti alle aree comprese fra i nuclei storici e le Stazioni.**

**L’incarico viene affidato nel 1927 all’architetto romano Vittorio Morpurgo.**

La Relazione del 30 ottobre 1929 che accompagna la presentazione del Piano per la sua approvazione, afferma fra l’altro: “…Uno dei concetti base della moderna urbanistica suggerisce la conservazione dei vecchi centri cittadini che una sapiente opera di diradamento può risanare senza snaturarli e lo spostamento dei traffici e dei centri generatori di pubblici interessi su terreno vergine, facilmente raccordabile al vecchio centro. Fu esaminato se fosse possibile e conveniente un tale concetto nel nostro caso e la risposta al quesito proposto fu negativa….**Gli sventramenti proposti nella zona centrale della Città interessano quasi esclusivamente fabbricati vetusti di scarsa consistenza e riconquistano al mercato aree fabbricabili il cui valore come area nuda supera spesso il valore degli stabili da sacrificare…. “**

**!8 ingegneri varesini presentano opposizioni al Piano con particolare riguardo alla dimensione della piazza.**

**Le opposizioni vengono respinte dal Podestà Domenico Castelletti.**

**Viene quindi indetto un concorso nazionale per la sistemazione architettonica di piazza Monte Grappa.**

**Nel 2° grado del Concorso viene assegnato il 1° premio all’architetto romano Mario Loreti che assumerà anche la direzione lavori. Gli edifici che delimitano la piazza realizzano il suo progetto.**

Loreti progetta anche il ‘palazzo del littorio’ presso la villa Recalcati e le case vicine per gli impiegati della Provincia e della Prefettura.

Viene completata la ‘via delle Vittorie’ oggi ‘via XXV Aprile’ con l’edificio monumentale, palestra e sede dei Vigili del Fuoco, realizzato nel 1927 dall’ing. Edoardo Flumiani.
L’architetto Morpurgo realizza in città altre opere che si caratterizzano per la loro immagine ‘baroccheggiante’.

Il Tribunale, che va a rinchiudere il cortile dell’edificio delle scuole comunali esistente e dismesso, è opera sua.

Altri edifici caratterizzano il ‘ventennio’, come il palazzo delle Poste dell’arch. Angiolo Mazzoni.

Varese acquista indubbiamente il carattere espressivo di un’epoca che non ha lasciato segni analoghi in altri centri della nostra Provincia.

**Il secondo Dopoguerra**

**Sono passati 70 anni dalla fine di un’altra tragedia di guerra.**

**I bombardamenti avevano prodotto danni e vittime soprattutto il 30 aprile 1944 nella zona caratterizzata dalla presenza della fabbrica Macchi che produceva aerei da guerra.**

**Veniva danneggiato in modo consistente anche il complesso del Kursaal sul colle Campigli. Che non verrà restaurato nel dopoguerra, ma demolito.**

**L’immigrazione dal Polesine alluvionato e dal sud del nostro Paese assume già negli anni ’50 grande rilevanza.**

**Il 19 luglio 1955 viene adottato un nuovo Piano Regolatore che consente una edificazione largamente diffusa con una consistenza demografica teorica complessiva che raggiunge i 700 mila abitanti.**

**Due anni prima era stata decisa sconsideratamente la soppressione del sistema tramviario e delle funicolari, la** **demolizione del Teatro Sociale.**

**L’automobile diventa un mezzo sempre più desiderato.**

**Si costruiscono nuove scuole. Si ampliano quelle esistenti.**

**Induno Olona riacquista la sua autonomia.**

**Manca un’idea di città.**

Il desiderio di molte famiglie punta alla costruzione della propria casetta con il proprio giardino. La città si disperde, le periferie si estendono, si saldano con quelle dei Comuni vicini.

La mobilità veicolare crea problemi di congestione urbana che non possono essere risolti dal servizio pubblico degli autobus. Chi ha i mezzi adeguati si trasferisce nei Comuni in vista del lago e delle Alpi dove realizza la villa desiderata.

Il Piano Regolatore viene corretto con le prime Amministrazioni di centro-sinistra che cercano di contenere le nuove edificazioni.

**Ma la città è ormai offesa da troppe incomprensibili realizzazioni. Offese alla storia, al paesaggio.**

**L’autosilo di piazza della Repubblica dovrebbe assicurare l’attività commerciale del centro cttadino e del nuovo complesso sorto in adiacenza. Ma per raggiungerlo occorre affrontare il traffico veicolare.**

**L’uso ormai largamente diffuso dell’automobile favorisce un nuova visione commerciale, che punta su i cosiddetti ‘supermercati’ da realizzare in periferia. È oggi l’offerta vincente. Le offerte commerciali della tradizione presenti nel** nucleo cittadino sono in difficoltà, alcune cessano la propria attività.

I supermercati hanno assunto dimensioni notevoli: si tratta ormai frequentemente di centri commerciali con un’ampia e articolata offerta, vere attrattive porzioni di città, nelle quali ci si può incontrare, si può cogliere ogni novità.

La città che la storia ci consegna assiste quasi impotente a questi avvenimenti.

Con il rilevante problema del trasporto pubblico che non riesce ancora, fra l’altro, ad affrontare le questione del traffico ferroviario moderno che dovrebbe fondarsi sul nuovo ruolo degli impianti esistenti che risalgono all’800; da coordinare con la realizzazione di una nuova stazione unitaria, e realizzare nuove fermate periferiche.

In attesa della connessione, ancora in ritardata costruzione, con le ferrovie svizzere

Certo la città si impegna ad adeguare le strutture sanitarie. Le critiche al riguardo non mancano. Le nuove strutture realizzate presentano spesso infatti la loro capienza inadeguata.

**La città ha accolto anche la grande novità dell’impianto universitario che timidamente avviato ha avuto rapidi e notevoli sviluppi, con la creazione del ’campus’ di Bizzozero oggi molto dotato di edifici e di attrezzature.**

**La presenza universitaria non è tuttavia ancora una realtà sufficientemente percepita come parte viva e partecipata della città.**

**I 200 anni che quest’anno ricordiamo devono essere occasione di progetto**

I nostri ricordi ci consentono di capire le ragioni di quanto è avvenuto, che la storia ci consegna.

**La città nella quale viviamo deve oggi elaborare il suo futuro di vita.**

**Nel rispetto della persona, delle relazioni sociali anzitutto.**

**Nel rispetto e nella valorizzazione della sua bellezza.**

**Due sono le principali indicazioni che ci impegnano, che ci permetterebbero correttamente di affrontare le situazioni che abbiamo ricordato.**

**La prima riguarda la reale dimensione di questa Città che supera largamente i 150 mila abitanti.**

**Che circonda i suoi laghi e guarda dalle sue pendici prealpine le Alpi, che si articola nelle sue valli.**

**Il Capoluogo deve con urgenza avviare una collaborazione intercomunale che sappia assumere decisioni che hanno** rilevanza sociale, culturale, economica.

Collaborazione che dia adeguato rilievo al rapporto con il Canton Ticino che non può essere solo di convenienza economica.

**La seconda riguarda l’articolazione della Città, che non può rimanere solo aggregato edificato, ma ricchezza di riferimenti urbani significativi, luoghi di conoscenza, di incontro, di frequentazione: presso le scuole, le chiese, il verde pubblico, con piccoli esercizi commerciali per le provviste quotidiane che favoriscano le esigenze in particolare degli anziani, raggiungibili con percorsi pedonali protetti, qualificati.**

**Tutto questo in un quadro urbano riorganizzato per quanto riguarda in particolare il sistema della mobilità, ma non solo.**

La bellezza recuperata per quanto possibile, l’armonia diffusa degli spazi di vita e dei loro rapporti.

**Per una Città esemplare testimonianza di una nuova consapevolezza.**

### Ovidio Cazzola