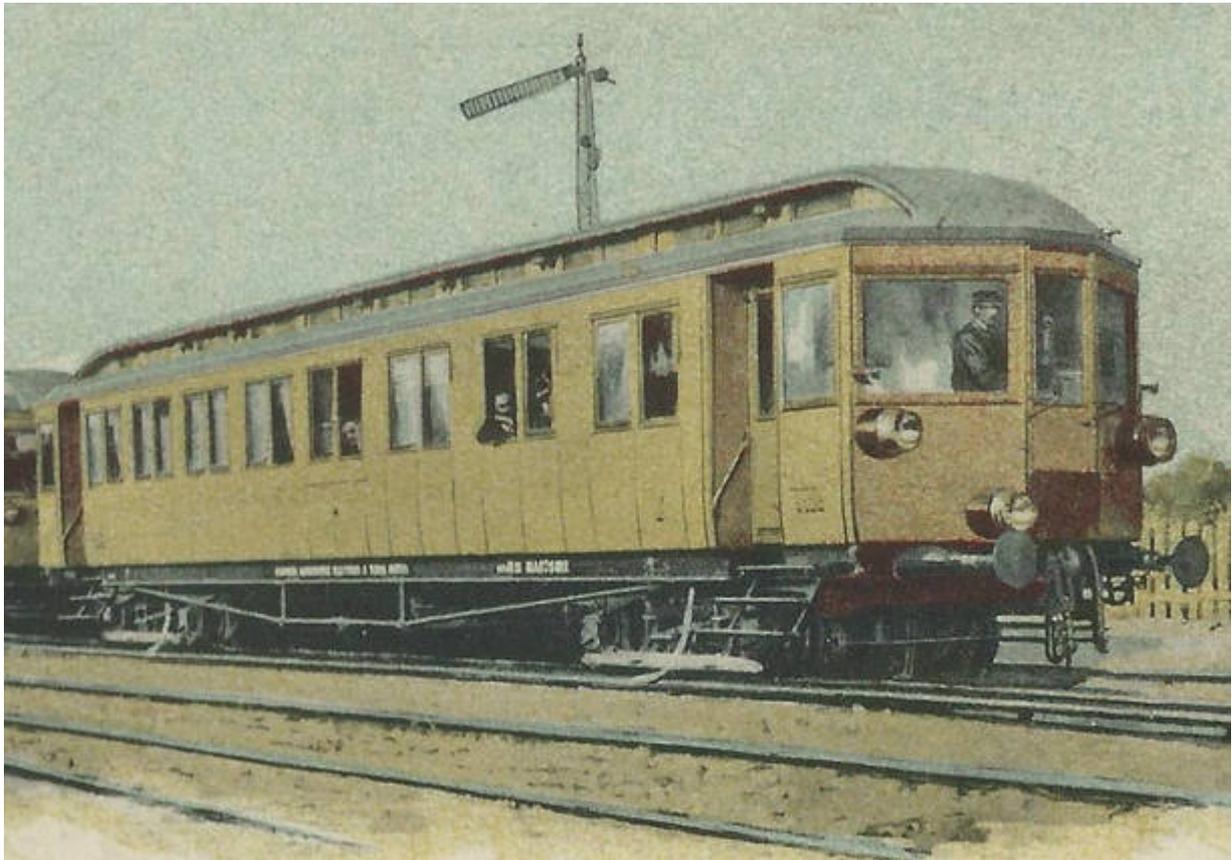


## VareseNews

### I treni “miracolosi” e il viaggio senza carbone né fumo da Milano ai laghi

**Pubblicato:** Mercoledì 24 Marzo 2021



Agli occhi di un ricco milanese d’inizio Novecento o a quelli di un pastorello di Arcisate, **quei treni dovevano sembrare un prodigio quasi incredibile**. Non c’era fumo, né vapore: **le carrozze erano mosse da un’energia invisibile, quella dell’elettricità**.

Erano le “varesine”, tra i primissimi treni elettrici in Italia: **l’energia che li muoveva veniva da una terza rotaia** a fianco delle due che guidavano le ruote, una terza rotaia dove **passava elettricità a 650 Volt**. Un sistema allora modernissimo, ma che certo era rischioso e che per questa ragione fu poi eliminato: **durò mezzo secolo, fino alla disattivazione completa il 24 marzo 1951**, esattamente settant’anni fa.

Agli albori dell’elettricità, **non era chiaro come impiegare la forza del “carbon bianco”** applicata ai treni: era meglio portare l’elettricità a bordo dei vagoni o creare una linea elettrica da cui la locomotiva avrebbe preso la corrente necessaria a muovere il convoglio? All’inizio si decise (o meglio: decise una Commissione statale) di sperimentare entrambi i sistemi, sulle due reti principali che gestivano le ferrovie italiane, vale a dire la Rete Mediterranea e la Rete Adriatica.

I treni a batteria – anzi: ad accumulatori – furono provati sulla ferrovia **Milano–Monza** e su una breve tratta nei dintorni di **Bologna**, mentre quelli che prendevano elettricità da una linea che correva parallela al binario furono sperimentati appunto sulla **Milano-Varese-Porto Ceresio**. Le cartoline

commemorative (come quella da cui è tratta la foto d'apertura) li definirono dunque “**treni a terza rotaja**”, con la *j semiconsonante* che si usava allora.



La stazione di Varese nel 1905, con i nuovissimi treni elettrici “a terza rotaia”. Foto dal [sito photorail.it](http://sitorail.it)

Per le ferrovie l'elettricità era motivo di vanto. E **quale migliore pubblicità dell'uso sulle linee più prestigiose?**

**Ecco perché si scelse la linea per Varese e il Ceresio:** una zona di villeggiatura dei milanesi (soprattutto borghesi) che stavano edificando già ville sui verdi colli e con la vista sui cerulei specchi lacustri. In più c'era un altro vantaggio: per arrivare a Varese bisognava passare dall'**Alto Milanese**, la zona di **Legnano, Busto e Gallarate** che era una delle poche dove c'era l'industria, con la necessità di spostare materie prime per gli opifici, prodotti da inviare verso le città. E ancora operai specializzati e tecnici, che spesso facevano la spola tra più stabilimenti.

L'energia elettrica veniva da una centrale a Tornavento di **Lonate Pozzolo**, ma più tardi invece la linea fu collegata alla centrale idroelettrica di **Varzo**, in Ossola, a quasi 150 km da Milano. La corrente arrivava ad alta tensione e veniva convertita a 650 volt in apposite “sottostazioni di trasformazione” lungo la linea, in alcuni casi ancora riconoscibili.



I ruderi della “sottostazione” di Gallarate, in viale dei Tigli. L’elettrificazione creò anche una nuova aristocrazia operaia di operai specializzati che si occupavano degli impianti

### **I treni delle “varesine” e il turismo *belle époque* sui laghi**

Già la **prima Guida Rossa del Touring Club, uscita nel 1914**, consigliava di andare a Varese usando la **ferrovia per Porto Ceresio, nel frattempo passata alle Fs dal 1905**. La linea doveva esser «preferita alla Nord perché **più confortevole il materiale** (i treni, ndr) e **più rapida**», grazie alla trazione elettrica.

**Non c’era più la fumigante vaporiera** a sporcar di ceneri e fuliggine i vestiti candidi delle signore milanesi: **si andava alla stazione Centrale fuori dai bastioni di Porta Venezia** (attuale piazza Repubblica) e si cercavano i binari dei treni per Varese, senza avvicinarsi troppo alle ansimanti locomotive nere. E il numero di corse da Milano alle Prealpi di Varese – venti treni al giorno e più! – rendeva comodo il viaggio anche per brevi soggiorni.



Il ponte della ferrovia che esisteva fino al 1931 tra via Galilei e via Fabio Filzi a Milano, mentre sulla strada passa un tram (sullo sfondo la chiesa di San Gioachimo). La grande scritta segnala i moderni treni elettrici: curiosamente anziché Varese viene indicato come riferimento Gallarate, stazione di diramazione

**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 a **Gazzada** alla cinquecentesca, ricca villa Cagnola si aggiunse per esempio 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. In Valceresio alle nobiliari ville Porro Pirelli a **Induno** e villa Cicogna Mozzoni a **Bisuschio** si aggiunsero nuove ville borghesi.

Persino i capifamiglia potevano permettersi di far la spola tra la città e i monti varesini. Nel giro di pochi anni – dal 1906 – i villeggianti potevano arrivare anche nel piccolo mondo della **Valganna**, con il **“tramino”** elettrico dalle bianche vetture, che attendeva la coincidenza a Varese e portava anche a Luino e Ponte Tresa. Ma le nuove ville di gusto neogotico e neoromanico, con le loro torrette, proliferavano anche nell’allora verdissima Valdarno, a **Castronno**, ad **Albizzate**: insieme alle immagini delle stazioni, facevano capolino nelle **cartoline** dei paesi, simbolo di modernità e buon gusto.

## Il **“carbon bianco”** e la modernità, da Milano a Napoli

Il sistema a terza rotaia a 650 Volt si era dimostrato pienamente funzionale, tanto che **le Fs decisero di usarlo anche all’altro capo d’Italia**, in un’altra opera che aveva del miracoloso, la **ferrovia metropolitana di Napoli**, la prima attivata in Italia, nel 1925, con quattro stazioni sotterranee nel centro della città partenopea.

Le Fs introdussero poi nuove motrici in grado di superare i 100km/h e anche locomotive che tra Milano e Gallarate trainavano anche i convogli internazionali, che poi proseguivano con locomotiva a vapore verso il Sempione. A Gallarate, dal 1905, era stata **installata anche l’officina principale di manutenzione**

dei treni, che contribuì a sua volta all'industria della zona, visto che dava lavoro a centinaia di operai specializzati.



La locomotiva E321 era impiegata sia sulle linee varesine che sulla linea sotterranea di Napoli. L'esemplare ritratto è quello conservato al Museo Scienza e Tecnologia di Milano

Pochi anni dopo, **nel 1931, a Milano s'inaugurò la nuova stazione Centrale**. Quella vecchia fu smantellata e rimase solo un'ala secondaria dell'edificio, a servizio solo dei treni per Varese: prese il nome di **stazione di Milano Porta Nuova**, anche se tutti presero a chiamarla più familiarmente per quel che era, la «**stazione delle varesine**».



La stazione di Milano Porta Nuova negli anni Cinquanta. A fianco della pubblicità del dentifricio Chlorodont si vede l'indicazione a caratteri cubitali "Linee Varesine"

### **“Chi tocca muore”: un sistema non inquinante ma pericoloso**

Nel frattempo in Italia si era già iniziato a sperimentare anche altre forme di *elettrificazione* delle ferrovie, basate non più una linea a terra, ma su una linea aerea, vale a dire con il cavo che sta *sopra* i treni, come avviene oggi: il sistema divenne quello preferito. Negli anni Trenta sui quotidiani si scriveva che “l'uso della terza rotaia doveva essere, per ragioni di sicurezza, limitato alle basse tensioni e non poteva avere estese applicazioni”.

**“Muore chi tocca la rotaia più alta”**, dicevano le indicazioni accompagnate da evidenti teschi che mettevano in guardia dal pericolo. Isolata da terra su appositi supporti in ceramica *gres*, la terza rotaia diventava mortale se la si toccava: nelle stazioni era coperta da protezioni in legno, ma le tragedie furono numerose. Se ne trova traccia nelle pagine dei giornali: **“Soldato vittima a Gallarate d'una violenta scarica elettrica”**, titolava ad esempio la Stampa il 4 febbraio 1941, raccontando **la sfortunata imprudenza** di tal Guido Zambon, che – “proveniente da Trieste e diretto a Sesto Calende” ed “evidentemente **ignaro del pericolo costituito dalla terza rotaia**” – **aveva toccato l'acciaio percorso da elettricità a 650 Volt**.



La terza rotaia ricostruita al [Museo Nazionale delle Ferrovie a Pietrarsa](#), nei dintorni di Napoli

Dopo la Seconda Guerra Mondiale si decise di elettrificare anche la linea Milano-Domodossola (1947), ma questa volta con il più moderno sistema a 3000 Volt, quello in uso ancora oggi.

Fino a Gallarate i due sistemi finirono a convivere per ben quattro anni, prima che fosse completata la conversione al nuovo sistema sulla linea per Varese e Porto Ceresio: **la pericolosa terza rotaia fu disattivata il 24 di marzo 1951.**

Furono proprio le Officine di Gallarate di via Pacinotti ad occuparsi, in quegli anni, degli impegnativi lavori per trasformare i treni dal vecchio al nuovo sistema, un incarico di cui i veterani tra gli operai gallaratesi andavano orgogliosi, perché i lavori erano tutti fatti in casa FS ed erano molto complessi.



Il “reparto aggiustaggio” delle Officine di Gallarate: è una delle parti che risale alle origini, al 1905. Le officine chiusero nel 1997 e oggi sono in abbandono (la foto è del 2010)

## Le varesine: un nome che ritorna

Le **motrici ricostruite negli anni Cinquanta cambiarono numerazione** (la “targa” del treno), ma rimase il soprannome: per trent’anni fecero servizio intorno a Milano, sulle linee della zona e poi soprattutto verso Novara, Piacenza, la Lomellina, ma **rimasero sempre “le varesine”**. Adesso la Fondazione FS – che si occupa della tutela del patrimonio storico FS – le sta restaurando per farle circolare come treno d’epoca.



L'interno della motrice E623 restaurata

C'è però **un altro uso del nome che ci porta fino ai giorni nostri**: è quello della “stazione delle varesine” a Milano, sopravvissuta per trent'anni, dal 1931 al 1961, quando i binari furono accorciati alla zona Porta Garibaldi, con l'apertura della stazione che frequentano migliaia di pendolari milanesi di oggi. Lo spazio occupato dalla vecchia stazione rimase incolto e **per decenni ospitò un luna park che tutti conoscevano, appunto, come “le varesine”**.

Fine della storia? Quasi: perché poi il nome – ultima mutazione – è **passato alla società immobiliare che ha curato l'edificazione della zona**, negli anni Duemila. Oggi ci sono grattacieli e forse il termine *varesine* è arrivato al capolinea: fine corsa, davvero.

*Fonti e bibliografia:*

*Alessandro Albè, Le “Varesine”. L'avventura della terza rotaia in Italia dal 1900 al 1950. Le esperienze estere, Torino, Elledi, 1986*

*Giovanni Cornoldò, Automotrici elettriche dalle origini al 1983, Duegi Editrice, 2011*

*I siti [photorail.it](http://photorail.it) e [stagniweb.it](http://stagniweb.it)*

*Archivio online La Stampa*

Roberto Morandi

[roberto.morandi@varesenews.it](mailto:roberto.morandi@varesenews.it)

