

9. Alla presidenza della SpA per il raddoppio del Gottardo

Il problema del rilancio della zona di Luino, sede storica della Banca Popolare che era da me presieduta, è sempre stato in cima ai miei pensieri. La decadenza di tale città era motivo di apprensione sul futuro della sua economia. Essa si è accompagnata al progressivo decadere della Stazione ferroviaria internazionale di Luino, che la collegava a Bellinzona e al resto della Svizzera. Il rilancio perciò passava attraverso quello della stazione ferroviaria e del traffico merci.

Colsi la problematica che si agitava in Svizzera connessa allo sviluppo ferroviario, che si auspicava di privilegiare rispetto a quello automobilistico, per considerazioni di carattere ambientale. In particolare intuimmo che il raddoppio del Gottardo era quello che avrebbe favorito Luino per il transito di merci dalla Svizzera a Genova che aveva maggiori probabilità di essere realizzato, perché voluto soprattutto dai Cantoni di lingua tedesca, i più importanti della Confederazione. Si opponevano ad esso i sostenitori dello Spluga sostenuti dai Cantoni di lingua francese, e assai meno importanti. Una sera partecipai ad una riunione a Luino promossa dai Lions a cui assistetti e colsi le informazioni forniteci dai capi della stazione svizzera e della dogana.

La decadenza di Luino era coincisa con la enorme espansione di quella di Chiasso. Appresi tuttavia dai funzionari svizzeri che ormai la stazione di Chiasso comportava tempi di sdoganamento incomparabilmente superiori a quelli di Luino. Venni a conoscenza da essi, senza che neppure i luinesi se ne fossero accorti, che il traffico merci in transito da Luino era notevolmente cresciuto per i tempi più brevi. In particolare ci vennero fornite le cifre dell'incremento di traffico notturno, che avveniva in modo spontaneo, per ragioni di convenienza senza alcun intervento pubblico. Sarebbe bastata una bretella dal modesto costo di due miliardi di lire nel tratto di Sesto Calende per aumentare del 50% la portata del traffico in essere.

Sulla base di queste informazioni e per il rilancio di Luino cominciai a muovermi come presidente della Banca Popolare di Luino anche sulle autorità italiane e svizzere.

Il destino della banca era legato a quello della zona. Appresi altresì che l'alternativa dello Spluga aveva l'handicap di richiedere ingenti spese per rimodellare tutte le gallerie alla maggiore altezza dei treni. Il raddoppio del Gottardo era perciò la soluzione più economica e ragionevole.

Intrapresi a quel tempo rapporti con gli amici Alfonso Spozio, che allora era il presidente della Provincia di Varese, e il dr. Claudio Generali, presidente della svizzera Banca del Gottardo, con il quale avevo stabilito uno stretto rapporto tra le nostre due banche e che era stato presidente del Consiglio di Stato del Canton Ticino. Eravamo fortemente interessati al raddoppio del Gottardo. In Svizzera era nata una associazione a sostegno del raddoppio e al quale partecipava Generali. A Varese prendemmo l'iniziativa di costituire una associazione a questo scopo e alla quale parteciparono sin dall'inizio la Banca di Luino e la Provincia di Varese. Il nostro interesse per il raddoppio era dato dal fatto che Luino poteva vedere notevolmente cresciuta l'importanza della stazione e del percorso ferroviario della Svizzera con il tratto da Luino, Novara a Genova, con conseguenti ricadute economiche. Dovetti prendere però atto nel corso di una conferenza a Varese, alla Camera di Commercio, che il ruolo di Lugano come terminale del traffico passeggeri Gottardo-Milano non poteva essere scosso e dovevamo perciò puntare ad accaparrarci il tratto merci per Genova. Rafforzai queste intese con gli amici Spozio e Generali durante un viaggio in battello sul lago Maggiore. Queste preoccupazioni furono in cima ai nostri pensieri, anche durante una giornata dedicata alle locomozioni, che si tenne quell'anno a Luino ed alla quale partecipò il direttore del Compartimento delle nostre Ferrovie dello Stato, al ristorante Camin di Luino lo sensibilizzai e ne trovai un sostenitore.

Ovviamente tutto dipendeva dalle decisioni della Confederazione Svizzera, che era anche l'unico Paese che si assumeva gli oneri finanziari dell'investimento. Promossi nella sede della Banca di Luino un convegno aperto alla pubblica opinione che risultò assai affollato ed al quale parteciparono anche parlamentari svizzeri oltre alla Camera di Commercio di Lugano.

Passarono parecchi tempi morti per le opposizioni dei sostenitori dello Spluga e perché il progetto venne sottoposto a referendum popolare in Svizzera. A distanza di tempo esso riuscì ad ottenere il voto favorevole senza del quale non vi sarebbe stata una prospettiva positiva. Nel frattempo essendo entrato nella Giunta della Camera di Commercio di Varese, caldeggiai la costituzione di una società per la ferrovia Luino-Gottardo a cui assicurai la partecipazione della Banca di Luino. Alla

S.p.A. Luino-Gottardo aderirono oltre alla Banca, la Camera di Commercio e la Provincia di Varese nonché parecchie imprese di importanza nazionale, tra cui ricordo la Impregilo che faceva capo alla Fiat, la Cogefar ed altri. Il primo presidente di tale società fu Alfonso Spozio che purtroppo venne a morire prematuramente.

Successivamente fui nominato presidente di tale società e amministratore delegato fu il rappresentante della Impregilo. L'avvento di tangentopoli raffreddò l'interesse delle imprese che avevano aderito alla società. In Svizzera erano emerse incertezze sulla via del Gottardo e ciò determinò una grossa battuta di arresto. Partecipai tuttavia ai convegni elvetici pro Gottardo, sostenendo il progetto e portando la nostra voce. Ricordo che ad uno di essi era relatrice la Consigliere di Stato Masoni, figlia del noto parlamentare liberale svizzero da me stimato. Da un altro punto di vista un'altra battuta di arresto è stata costituita dalle vicende azionarie della Banca del Gottardo presieduta dall'amico Claudio Generali allorché la giapponese Sumitomo decise di cederla ad altri.

Nel frattempo le nuove elezioni avevano portato le amministrazioni di Varese in mano alla Lega lombarda.

Il presidente della Provincia ci comunicò che la stessa si ritirava dalla società e voleva ottenere la liquidazione della sua quota. Anche le imprese edili, partecipanti, mi chiesero la convocazione di una assemblea straordinaria per lo scioglimento della società. Non potevo sottrarmi a tale richiesta. La Camera di Commercio ne seguì l'esempio e le successive vicende della Banca di Luino fecero il resto. Fu persa una grossa occasione per il rilancio delle zone più povere del settentrione della nostra provincia.

C'è da rammaricarsi anche perché la Svizzera di recente ha deciso di procedere alla realizzazione. Il mio augurio è che altri continuino il discorso, nell'interesse del nostro territorio. Successivamente allo scioglimento, venni invitato e partecipai ad un incontro che si tenne a villa Cagnola di Gazzada promossa dall'arch. Barbieri di Varese e da altri, per la costituzione di un comitato per l'alta velocità da Lugano a Milano. Presenziai a tale riunione e con me c'era l'amico on. Giuseppe Zamberletti, già parlamentare democristiano di Varese e presidente di un consorzio di grandi imprese, interessate a lavori pubblici.

