

## Notiziario del Patriziato

**Domenica 27 aprile 2008** alle ore 11.15, nella sala del Consiglio Comunale di Stabio si terrà l'Assemblea Patriziale ordinaria.

Con il seguente ordine del giorno:

1. nomina scrutatori
2. approvazione conti 2007
3. approvazione preventivo 2008
4. programma 2008
5. eventuali
6. lettura verbale

### SI INVITANO I PATRIZI (E) A PARTECIPARE ALL'ASSEMBLEA

L' annuale pranzo delle famiglie patrizie di Stabio:

#### **Della Casa, Ginella, Giorgetti, Gropetti, Induni, Luisoni, Pellegrini, Perucchi, Rusconi e Socchi**

si terrà pure **Domenica 27 aprile** alle ore 12.15 al **Ristorante Montalbano di Stabio**.

L'iscrizione, **presso il segretario, è obbligatoria** entro il **20 aprile**; coloro che intendono riservare un tavolo, sono pregati di completare l'elenco di 8 nominativi.

**La partecipazione è riservata unicamente ai cittadini e cittadine Patrizi di Stabio. Possono partecipare anche i mariti delle signore patrizie.**

La spesa per la partecipazione è di **fr. 70** per i patrizi, e **fr.80** per i mariti non patrizi, **fr.25** per i ragazzi fino a 10 anni.

Sono sempre a disposizione:

- i distintivi del patriziato fr. 5 l'uno
- **gli stemmi delle famiglie (riprodotti su carta)** fr. **30 l'uno** (+ fr.10 per ev. spedizione postale)
- l'abbonamento alla rivista Patriziale Ticinese fr. 20 all'anno
- copie della bandiera del Patriziato (bandierina) fr. 50 l'una
- copie dei 24 numeri del bollettino Patriziale fr. 10.- (24 numeri)

Edizione PATRIZIATO DI STABIO

LDC

febbraio 2008

# NOTIZIARIO DEL PATRIZIATO DI STABIO

Periodico del Patriziato di Stabio  
Anno 2008 N. 24

Sommario

- .Saluto del Presidente
- .Notizie di Stabio
- .Notiziario



Gentili patrizie,  
Egredi patrizi,

quest'anno desidero condividere con voi alcune riflessioni sulla nostra corporazione e su temi d'attualità.

Sappiamo che il Patriziato è l'ente pubblico più antico del comune di Stabio: sotto forma di "Vicinia" (assemblea di uomini liberi rappresentanti delle famiglie originarie dei luoghi), sin dall'epoca romana esso amministrava il "Vicus" (villaggio) di Stabio. Il Patriziato conosce pertanto non solo le radici e le tradizioni di Stabio, ma è pure testimone della sua crescita ed evoluzione nei secoli. In un certo senso, la nostra corporazione funge da "anello del tempo", concilia i valori del passato alle dinamiche del presente e del futuro.

Nel bollettino di quest'anno abbiamo pensato di pubblicare un articolo dedicato ai contorni e alle vicissitudini della prima tratta ferroviaria Mendrisio - Stabio - Valle Olona, inaugurata nel 1926; questo per ricordarci che è un tema che ha già occupato i nostri predecessori e che oggi, attraverso il progetto sul collegamento della Ferrovia Mendrisio-Varese, interessa anche noi. E se all'epoca la nuova strada ferrata si era rivelata un "sogno effimero", saremo noi a scoprire se essa ha invece rappresentato "la premessa di un avvenire migliore", come termina l'articolo pubblicato.

Altro tema importante e che non può non toccarci proprio in questi mesi è il progetto di aggregazione con Ligornetto.

Anche qui la memoria storica di cui siamo ambasciatori, ci induce a ricordare che dal IV secolo il Vicus di Stabio comprendeva la Villa (frazione) di Ligornetto, successivamente e a poco a poco divenuta villaggio autonomo. Oggi i due villaggi hanno la possibilità di rincontrarsi; in qualche modo, il presente ci permette di ricalcare i nostri passi, alla ricerca della soluzione migliore per amministrare il nostro territorio.

In qualità di presidente di una corporazione che ha a cuore il presente e il futuro del nostro Comune, posso affermare in serenità di riconoscere nella fusione con il nostro vicino Ligornetto un'opportunità di crescita e di forza. Insieme saremo in grado di provvedere e garantire i servizi di cui abbiamo bisogno - e in definitiva il benessere della nostra comunità, senza rischiare di perdere l'indipendenza e l'autonomia cui teniamo (come forse avviene in altri comuni della nostra regione, che sono confluiti in realtà che si espandono a macchia d'olio).

Per il Patriziato di Stabio, e ciò che a mio avviso più conta, la fusione non porterà cambiamenti. La nostra autonomia è garantita. Continueremo ad esercitare il ruolo di testimoni delle nostre tradizioni e radici e, come dicevo all'inizio, di "anello del tempo".

Cari patrizi, vi ricordo da ultimo che quest'anno il nostro consueto appuntamento, assemblea e banchetto delle famiglie, è previsto per il **27 aprile 2008**. Spero che potrete riservare questa data così da essere numerosi come sempre e trascorrere insieme una splendida giornata.

Vi ringrazio per la vostra disponibilità e porgo, unito ai colleghi di comitato, i più cordiali saluti.

Luciano Socchi Presidente

# 82 anni fa l'effimero sogno della ferrovia Mendrisio - Stabio - Valle Olona

« Ci telefonano da Mendrisio, 23 giugno 1926: Una grande manifestazione di giubilo verrà organizzata domenica prossima, 27 corr. a Mendrisio in occasione dell'arrivo del treno inaugurale della nuova linea internazionale Mendrisio - Confine - Castellanza, per Genova e Milano, sussidiaria a quella del San Gottardo. Autorità e invitati svizzeri partiranno in autobus la mattina di domenica prossima alla volta di Milano. Dopo i ricevimenti, da parte delle autorità italiane e dei rappresentanti delle Ferrovie Nord, che hanno l'esercizio sulla nuova linea, saliranno sul treno speciale che da Castellanza, giungerà a Mendrisio verso le ore 14. Il mattino seguente, lunedì 28 avrà inizio l'esercizio della linea sulla quale per ora si effettueranno sei corse giornaliere di andata e ritorno ».

Con questo triletto, 43 anni fa « Il Corriere della Sera » informava i suoi lettori della nascita di una nuova ferrovia, quella Mendrisio - Stabio - Castellanza, che si è poi rivelata di effimera durata, in quanto l'esercizio sul nostro territorio non è durato che un anno e mezzo.

## Documento storico

All'epoca era stato stampato e diffuso un prospetto contenente informazioni sulla progettata ferrovia e sui paesi attraversati, che a quasi nove lustri di distanza vale la pena riportare, perché costituisce un documento storico e nello stesso tempo potrebbe diventare il punto di partenza di nuovi favorevoli sviluppi, che si ripercuoterebbero positivamente sulla nostra terra.

« L'idea di una congiunzione ferroviaria dell'Altipiano del Distretto di Mendrisio colla ubertosa regione italiana del Varesotto non è nuova. Sino dal 1882 essa fu oggetto della Concessione di un tronco che staccandosi dalla Ferrovia del Gottardo a Mendrisio, attraverso i piani di Stabio e percorrendo la sponda sinistra della Valle Morea avrebbe messo capo a Malnate, Stazione della Nord Milano.

Caduta quella concessione un nuovo studio fu preparato nel 1897, il quale però rimase allo stato di progetto. La fine del secolo XIX segnò un risveglio. Da un lato la Valle Olona reclamò la sua arteria; dall'altro Mendrisio e Stabio, secondati da Cantello si agitarono per



Il treno speciale del viaggio inaugurale giunge a Stabio: è la domenica 27 giugno 1926

una congiunzione con Varese. E fortunatamente le due iniziative si incontrarono e si fusero in un solo obiettivo, congiungere Busto con Mendrisio lungo le Valli di Olona, del Lanza (Morea) e attraverso i piani di Stabio, costruendo una traversale diretta il cui scopo fu di ravvicinare Busto e Novara di ben 44 km. colla plaga ticinese sottocenese.

Un Comitato internazionale sorto; le concessioni furono postulate e saranno ben presto opera compiuta.

Dal lato Italiano tutto è ormai pronto ed i postulanti non attendono che una chiamata per presentarsi alla firma del Capitolato.

Dal lato Svizzero i Comuni promotori di Mendrisio e Stabio coi vicini di Genestrerio e Ligornetto formarono un Comitato promotore.

## La linea svizzera

Dopo aver percorso in senso longitudinale la valle Olona ricca di popolazione e fiorente di numerosissimi opifici industriali, la linea misurante in territorio italiano 20 km. di tracciato e con una salita media del 6,01 per mille entra sul

territorio Svizzero alla quota 358,50, a St. Margherita di Stabio; e qui con un percorso di poco superiore a 5 km. essa discende alla quota 331,60 con una media di pendenza del 5,27 per mille entrando ad innestarsi alle FF.SS in stazione a Mendrisio.

Nessuna difficoltà di costruzione, nessuna opera d'arte di peculiare importanza si presenta su tutto il percorso e ciò rende l'impresa agevole e di tenue costo.

La rendibilità sua si presenta sotto i più lusinghieri auspici. Tutta la plaga attraversata è densissima di innumerevoli opifici.

L'importante abbrevio di percor-

so la farà visitata assiduamente dalle merci in scambio; granaglie dal porto di Genova, risi dal novarese, vini dal Piemonte — che accorrono a nutrire il lavoro dei mulini e delle riserie del Ticino Meridionale — ed a colmare gli importanti empori di vino che giacciono a Mendrisio, Capolago, Melide e Caprino.

Nè queste sono previsioni campate nel vuoto. L'esperienza sta a confortarle in pieno. Il primo tronco di Valle Olona misurante 11 km. è già da 3 anni in pieno esercizio; quantunque lo stesso chiuda a fondo cieco presso i piccoli villaggi di Cairate, Lonate Cepino, esso diede già nel secondo anno un introito lordo di Fr. 22.000 per chilometro con un margine utile di oltre 10 per cento del costo di costruzione.

E' elementare il riflesso che se tanto produce essendo limitato a tronco locale, ben maggiore sarà il suo gettito, quando avrà a nord l'importantissima congiunzione colla linea già del Gottardo, come è facile argomentare che tali felici condizioni di reddito si estenderanno a tutta la linea che gli serve di compimento.

E l'attuarsi di tale congiunzione sarà nuova sorgente di circolazione e soprattutto di traffico di merci.

Il Cantone Ticino certo ha ben poco o nulla da esportare verso l'Italia è però noto che all'Italia, ed in particolare alla Alta Lombardia affluiscono i prodotti delle industrie metallurgiche, ed i carboni minerali dalla Germania. E questi in quanto destinati per la zona attraversata dalla nuova linea, non mancheranno di approfittare del minor percorso della stessa.

## Costi e azioni

Il costo del tronco svizzero fu calcolato con larghi criteri di modernità come è facile persuadersene dal seguente specchio:

- espropriazioni, sottostruttura, armamento, fabbricati segnaletica ecc. 5 Km a Fr. 120.000 = Fr. 600 mila;
- materiale ruotante e mobile Km. 5 Fr. 40.000 = Fr. 200.000;
- imprevisti: spese di costruzione ed interessi nel periodo di costruzione Km. 5 Fr. 10.000 = a Fr. 50.000.

Di questi in azioni di primo grado Fr. 40.000, presunto sussidio dello Stato Fr. 250.000 e Fr. 200.000 in obbligazioni.

E giova da ultimo ricordare che questo tronco svizzero oltre allo sfogo su Busto, Novara, Genova avrà importanti diramazioni. A Malnate esso avrà coincidenza colle tranvie Varesine per Varese — e di là per Valganna, Luino, Porto Ceresio.

A Malnate ancora mediante la linea ferroviaria della Nord Milano con tutta la rete di dette ferrovie e quindi anche con Saronno e Milano.

A Busto mediante la ferrovia elettrica ancora per Milano e con Gallarate, e di là con Sesto Calende e il Sempione.

E così questa amena plaga del paese nostro finora si può dire sconosciuta, dacché la ferrovia del Gottardo che la solca, vi corre sotto in galleria ed in trincea, sarà, con questa nuova linea messa in comunicazione con una importantissima fra le più popolate, industriali, e commerciali regioni della Lombardia, e quindi in condizione di essere visitata, conosciuta ed apprezzata nella sua naturale bellezza. Tutto ciò deve animare, i padri di famiglia amanti di sicuri e retribuiti impieghi delle loro economie, come pure coloro che desiderano l'incremento dei commerci e delle industrie, larghe apportatrici di generale benessere, ad assicurarsi, mediante pronta sottoscrizione, importanti partecipazioni all'impresa, prendendo esempio dai comuni che coscienti dell'importanza e sicurezza dell'impresa assumono del capitale azioni di primo grado: Mendrisio Fr. 100.000, Stabio Fr. 100.000, Genestrerio Fr. 150.000 ».



Un'azione della società Ferrovia Mendrisio - Stabio - Valle Olona

## Promesse e speranze

Il progetto portava la firma del Comitato promotore e cioè del presidente cons. naz. avv. A. Borella, Cons. di Stato; del vice presidente cons. avv. Plinio Perucchi sindaco di Stabio; dei membri: Giuseppe Bolzani sindaco di Mendrisio, geom. P. Croci Delegato municipale di Mendrisio, cons. avv. Felice Rossi municipale di Stabio, Giovanni Casanova sindaco di Ligornetto, De Carli sindaco di Genestrerio, Segretario del Comitato era C. Aprile. Le sottoscrizioni — si leggeva in calce — si ricevono nel Canton Ticino presso la sede del Comitato di Mendrisio e presso i singoli suoi componenti. Municipi di Stabio, Ligornetto e Genestrerio e in Italia presso la sede della Novara-Seregno a Milano in via Dante 15.

La sua inaugurazione ha dato luogo a ricevimenti, discorsi, brindisi augurali. Al viaggio inaugurale — la sbuffante locomotiva era pavese — con le bandiere dei due paesi — hanno preso parte una folla di autorità e personalità lombarde e del Mendrisiotto. Ricevi-

menti ed entusiasmo di folle plaudenti non sono mancate alle varie stazioni attraversate: tutto ha concorso a creare attorno alla neonata ferrovia un clima di entusiasmo che pareva foriero di chissà quale radioso avvenire. Invece dopo un anno e mezzo l'attività sul nostro territorio è venuta a cessare e non certo per colpa dei promotori. Probabilmente i tempi non erano maturi e le grosse nubi che cominciavano ad intravedersi all'orizzonte europeo vi hanno avuto parte non secondaria.

## Punto di partenza

Con il trascorrere degli anni le stazioni di Ligornetto e Stabio sono state adibite ad altri usi, le rotaie sono state invase dalle erbacce e ben poche vestigia sono rimaste ad indicarci il tracciato della ferrovia, oggi adibita — dopo che il materiale rotabile è stato rimesso in efficienza — a raccordo privato fra Mendrisio e Stabio.

Non era precisamente questo l'uso cui mirava il Comitato promotore presieduto dall'avv. A. Borella: ma potrebbe pur sempre essere la premessa di un avvenire migliore.