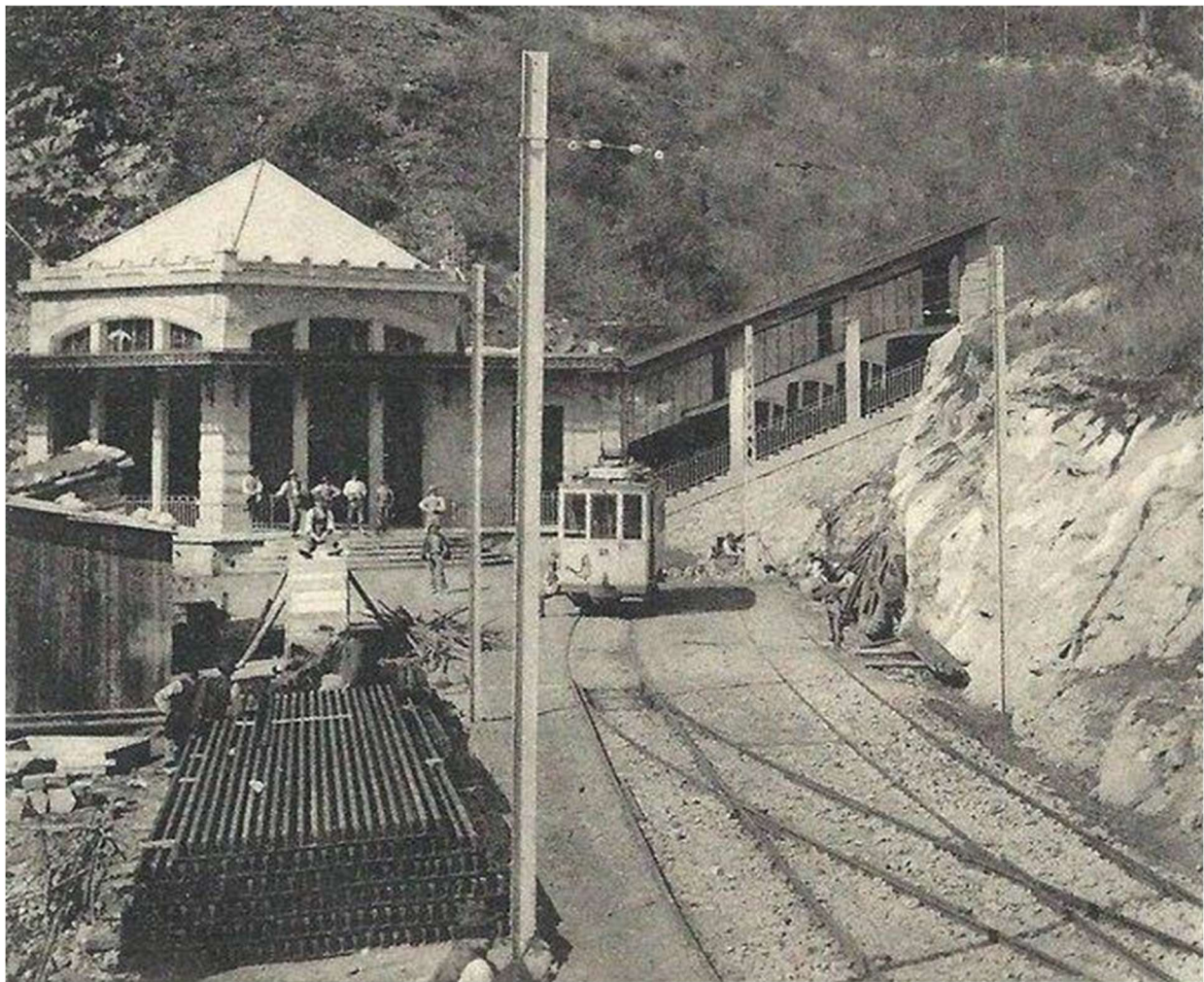


## 1953 – ADDIO ALLE FUNICOLARE

La scelta della sorgente del Vellone come stazione di partenza della nuova funicolare era stata una decisione obbligata. Era quella la posizione migliore, infatti, da cui potevano diramarsi verso la montagna, dopo un breve tratto in comune, le due 'sorelline': la maggiore si sarebbe diretta verso il Sacro Monte, la secondogenita avrebbe proseguito fino al Campo dei Fiori.

L'ingegner Brezzi cominciò a lavorare sulla progettazione preliminare nei primi anni del '900 e nell'agosto del 1908 presentava al Ministro competente i disegni definitivi.

La realizzazione del primo impianto si presentò più semplice, al contrario della seconda linea, quella verso il Campo dei Fiori, alquanto più complessa sia per la maggior lunghezza del tracciato, poco meno di un chilometro, sia per la necessità di realizzare due lunghe curve ed una galleria.



*Operai al lavoro alla Stazione di partenza alla sorgente del rio Vellone.  
Ben visibile è anche la carrozza della tramvia Varese-Prima Cappella-Vellone,  
che faceva parte della rete tranviaria di Varese.*

Giovedì, 20 aprile 1911, la nuova funicolare Vellone-Campo dei Fiori effettuava la sua corsa inaugurale. In questa occasione l'impianto, per le sue particolarità costruttive e tecniche, veniva classificato dai numerosi giornalisti presenti come la 'Funicolare più importante d'Italia'.

Questa la notizia pubblicata sulla 'Cronaca Prealpina' di venerdì 21 aprile 1911:

*“Causa il tempo assai poco propizio, non molto numerosi furono ieri i viaggiatori che si sono spinti fino alla vetta del Tre Croci, inaugurando così la nuova funicolare al Campo dei Fiori. Ma in compenso grande e sincero è stato l'entusiasmo suscitato in città dalla grandiosità e perfezione dell'opera e dalla incomparabile bellezza del luogo. Il servizio durante tutta la giornata è proceduto con la maggiore regolarità anche nei momenti in cui si è verificata una notevole affluenza. Splendido l'effetto della illuminazione serale lungo tutta la linea. Certo il favore più largo attende questa funicolare e l'incantevole ritiro che lassù, a più di mille metri sul mare, si è formato, se dobbiamo giudicare dal numero straordinario di tessere nuove rilasciate e di quelle vecchie cambiate nella sola giornata di ieri presso l'Ufficio indicazioni in corso Roma”.*

Sotto erano indicate le tariffe.

Varese-Campo dei Fiori lire 2,20: Campo dei Fiori-Varese lire 0,90.



Quasi due anni prima, e precisamente venerdì 7 maggio 1909, lo stesso giornale scriveva: *“Verso le 10 e mezzo di ieri mattina giunse all'Ispettore ferroviario l'attesa autorizzazione per l'apertura della funicolare al Sacro Monte e allora la Direzione della Società Varesina per Imprese elettriche credette opportuno di non ritardare oltre. Infatti alle ore 11 il servizio venne iniziato e continuato per tutta la giornata. Siccome però nessuno attendeva che la funicolare venisse aperta in seguito anche alla comunicazione da noi pubblicata ieri – (il giorno prima il quotidiano aveva pubblicato che l'inaugurazione non poteva avere luogo per il mancato arrivo dell'autorizzazione) – così i viaggiatori furono pochissimi,*

*una cinquantina circa. Il servizio procedette regolarmente: ed è certo che la funicolare sarà oggi frequentatissima”.*

Le tessere di riconoscimento in vendita presso l'Ufficio indicazioni costavano 8 lire e i possessori di esse pagavano, a seconda dei giorni, una lira o cinquanta centesimi per la salita e sessanta o trenta centesimi per la discesa.



Iniziò così, e durò per oltre 40 anni, il servizio lungo la tratta Vellone-Campo dei Fiori. Il traffico, di origine prevalentemente turistica, crebbe significativamente dopo la prima guerra mondiale raggiungendo numeri da record, con punte che raggiunsero i 133.000 visitatori nel ferragosto del 1933.

Tale periodo d'oro dei trasporti pubblici e dell'economia varesina si arrestò con la seconda guerra mondiale, allorché l'impianto fu utilizzato per il trasporto dei feriti da e per il monte, dove il grande albergo era stato adattato ad ospedale.

Dopo la guerra la funicolare cadde in declino, in seguito al mancato ammodernamento dell'impianto stesso, alla riduzione del flusso turistico ed alla diffusione del trasporto su gomma propugnato dallo stesso Comune di Varese.

L'Ufficio indicazioni era sparito da tempo, la società esercente aveva mutato nome e le funicolari, definite vecchie e inadeguate ai tempi, stavano per scomparire dal mondo.

Il 29 maggio *"La Prealpina"* comunicava che non sarebbero più stati rinnovati gli abbonamenti per la tramvia Varese-Sacro Monte-Campo dei Fiori dal 30 giugno 1953 in quanto la S.V.I.T. (Società Varesina per Imprese di Trasporti), dopo la scadenza del contratto avvenuta il 1° gennaio 1953, aveva ottenuto il rinnovo per soli 6 mesi.

Il 31 agosto 1953 la tramvia Varese-1^Cappella e la funicolare per il Sacro Monte cessarono il servizio.

Un moderno servizio automobilistico prendeva definitivamente il posto dei tram e delle funicolari lungo la linea Varese-Prima Cappella-Sacro Monte-Campo dei Fiori.

La storia era sempre la stessa: il desiderio di rinnovamento veniva soddisfatto con la soppressione di quanto, sbagliando, si riteneva prematuramente obsoleto.

Così scriveva il 'Corriere delle Sera' del 12 agosto 1953: *"Diamo un patetico addio alle care funicolari che lemme lemme, perché i viaggiatori godessero senza fretta il progressivo svelarsi di un paesaggio sempre più vasto e interessante, hanno trasportato milioni di persone senza il minimo incidente.*

*La frase di prammatica che si udiva immancabilmente salendo in funicolare al Sacro Monte o al Campo dei Fiori era: "Se si spacca la fune cosa succede?". Niente sarebbe successo, perché le vetture sarebbero state immediatamente bloccate dai freni automatici. Comunque le funi non si sono mai rotte, grazie anche alle diverse verifiche giornaliere, settimanali, mensili e annuali agli impianti e in modo particolare alle funi, subito eliminate quando non offrivano la massima garanzia. Sette ne sono state cambiate sulla funicolare al Sacro Monte dal 1909 e dieci su quella al Campo dei Fiori".*

A differenza di quello del Sacro Monte, l'impianto del Campo dei Fiori rimase ancora aperto solo per 'eventuali richieste' da parte del pubblico interessato.

Non furono fatti ancora molti viaggi, ma in ordine di chiusura rimase comunque l'ultimo, dopo quelli del Kursaal e del Sacro Monte.

Solo due anni dopo, nel 1955, anche il piccolo chiosco bazar prefabbricato che affiancava l'edificio d'arrivo della funicolare, dove si vendeva un po' di tutto, dalle cartoline ai souvenir ai piccoli giocattoli, chiudevà per sempre i battenti.

Era l'ultima fiammella di vita che si spegneva nei dintorni della stazione.

I numeri della funicolare del Campo dei Fiori:

Quota minima del piano del ferro: 630,91 metri

Quota massima del piano del ferro: 1032 metri

Dislivello del piano del ferro: 401,95 metri

Distanza orizzontale del piano del ferro: 813,75 metri

Distanza reale del piano del ferro: 907,25 metri

Pendenza media del piano del ferro: 49,03%

Pendenza minima del piano del ferro: 41,65%

Pendenza massima del piano del ferro: 56,00%

Sezione motrice: a monte

Capienza delle due vetture: 50 posti

Tempo minimo di percorrenza: 11 minuti circa

Velocità massima: 5,4 chilometri orari

Potenza motore: 70 kW

Tipo rotaie: 25 UNI

Massa della vettura a vuoto: 3800 chilogrammi

Massa della vettura carica: 7300 chilogrammi

## Bibliografia.

Corriere della Sera, 12 agosto 1953, a firma Cam.

[www.varesefunicolari.org](http://www.varesefunicolari.org)

[www.artevarese.com](http://www.artevarese.com)

[www.avtvarese.it](http://www.avtvarese.it)

Prealpina: 21 aprile 1911

Prealpina: 7 maggio 1909

Francesco Ogliari e Giovanni Cornolò, La funicolare del Campo dei Fiori, a Varese (1911 – in ricostruzione), in Si viaggia... anche all'insù. Le funicolari d'Italia, vol. 2, Milano, Arcipelago, 2006, pp. 611-628, ISBN 978-8876953255.

Alba Bernard, Funicolari a Varese, 2<sup>a</sup> ed., Milano, Elegraf, 1991 [1979].

Wikipedia: Funicolare Vellone-Campo dei Fiori