

mato da un funzionario del Palazzo di Vetro e riguarda la possibile dislocazione nel ter-

Secondo quanto si viene dai negoziati di pace in Angola in corso tra Sudafrica, Cuba ed

appoggiata dagli Stati Uniti, mediatori in questo processo

ni alimentari, prodotti freschi o congelati, prefabbricati, ten-

cora «la certezza assoluta» che le date per l'avvio del proces-

Nino Alimenti
(Ansa)

OTTOBRE 1924, FIORI ED APPLAUSI ALL'INAUGURAZIONE DELLA STAZIONE FERROVIARIA

Per tutti i bustesi fu un giorno di grande festa: preannunciato, atteso, rimandato e finalmente... «Ma è proprio vero? Son proprio pronti? E il giorno è proprio improrogabile?» si chiedevano in molti in quel lontano, ma non troppo, ottobre del 1924.

«Noi bustesi ne siamo lieti, tanto lieti che dimentichiamo perfino quanto di ansie e di sforzi, di viaggi e di scartoffie è costata la nuova stazione ai nostri primi cittadini, e osanniamo a tutti coloro che in qualsiasi modo contribuirono a dotare la nostra città di un'opera tanto pregevole quanto necessaria»: con queste parole commentava l'avvenimento la «Rivista bustese» che, proprio in quel periodo iniziava la sua pubblicazione.

Si possono comprendere l'incredulità dei cittadini di Busto di fronte all'avvenimento e la misura di quelle ansie e sforzi solo se si ripercorre la storia di quella nuova stazione la cui costruzione durò circa un ventennio.

Nel 1905 il Comune prese accordi con la direzione delle Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un sottopasso in via XX Settembre; l'attraversamento della linea ferroviaria era infatti divenuta un ostacolo per la comunicazione tra il centro della città ed un quartiere in continua crescita demografica ed economica. Nel corso dello studio di tale sottopasso l'Amministrazione ferroviaria che, a proposito della stazione esistente già aveva sotto-

lineato la deficienza di binari e la ristrettezza di piazzali e magazzini, propose la costruzione di una nuova stazione nelle vicinanze del sottopasso, spostata di circa mezzo chilometro verso est rispetto a quella esistente.

Il Comune accettò la proposta e stipulò nel 1909 una convenzione in base alla quale assumeva a suo carico la formazione delle rampe e degli scarichi delle acque per i sottovia XX Settembre e Garottola e si impegnava a versare un contributo di lire 100.000, da pagarsi a rate a stazione avviata.

Ritardo libico

I lavori per la sistemazione delle comunicazioni stradali più importanti presero avvio ma subirono ben presto una brusca interruzione: l'impegno del governo nella guerra di Libia prima, nel primo conflitto mondiale poi, impedirono lo stanziamento dei contributi statali destinati alla prosecuzione dei lavori.

Da parte dell'Amministrazione comunale furono continue le sollecitazioni per la ripresa dei lavori nell'immedia-

to dopoguerra, sia per mezzo di una vivissima corrispondenza, sia per pressioni fatte a Roma personalmente dall'allora sindaco Carlo Azimonti. Il problema della disoccupazione era in quegli anni assai grave e la ripresa dei lavori per la stazione significava innanzitutto occupazione per molti operai. Nel gennaio 1919 fu autorizzata la ripresa dei lavori che, questa volta, furono condotti a compimento senza interruzione.

Ed ora finalmente: «La nostra nuova stazione è tanto bella e grande e degna di Busto che dimentichiamo che, per mettere il tetto al fabbricato viaggiatori, ci sono voluti due anni di profondi studi. Ma allora si andava piano, tanto piano che per poco non ci si arenava; in compenso la costruzione che ne è venuta fuori è solida e ha tutta l'aria di sfidare i secoli...».

Così appare ai bustesi e non che affollano il vasto piazzale di buon mattino, nonostante la giornata nuvolosa. Si tratta senza dubbio di un edificio elegante oltre che funzionale: il fabbricato viaggiatori, sede dei

servizi viaggiatori e di stazione, del deposito bagagli e del caffè ristorante, è a due piani con tre porte di ingresso sormontate da trifore e ben si intona col piazzale che l'Ufficio tecnico comunale ha provveduto a sistemare come un giardino e a dotare di illuminazione con eleganti candelabri a luce elettrica. Tra la folla radunata davanti alla stazione spiccano i colori sgargianti delle bandiere e delle strisce bianche e blu delle ginnaste della Pro Patria che fanno contrasto con i gruppi di camicie nere e con «la bianchezza quasi nivea del nuovo palazzo».

Commilitone

L'arrivo del cardinale Tosi e di monsignor Borroni è salutato da grandi applausi. Si dirigono verso l'ampia pensilina dove è presente una centuria della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale schierata in quadrato con un gruppo di carabinieri in alta tenuta. Nel quadrato si distinguono uomini in tuba e senza che si scambiano convenevoli: sono le autorità cittadine tra cui il sindaco di Busto Maderna, i depu-

tati al Consiglio provinciale e al Parlamento.

Uno squillo di tromba ed il fischio prolungato di un convoglio annunciano l'arrivo della personalità più attesa: il presidente del Consiglio Mussolini scende velocemente dal treno accompagnato dal direttore compartimentale Durazzo e da uno stuolo di persone tra cui spicca la figura di Ciano, ministro delle Comunicazioni.

Mussolini, scambiati i saluti di rito, si sofferma a parlare con don Paolo Cairoli con il quale è stato compagno di trincea.

Quando il corteo, aperto dal presidente del Consiglio, si affaccia sul piazzale, è uno scroscio di applausi, uno sventolio collettivo di gagliardetti e bandiere. Gruppi di camicie nere, fotografi e cineoperatori si accalcano verso il palco dove una signorina porge un bellissimo mazzo di fiori a Mussolini.

Alla solenne cerimonia della benedizione, chiusa dalle note trionfali della Marcia Reale, fanno seguito i discorsi del sindaco di Busto e del ministro Ciano che esalta il valore dell'opera compiuta.

Mussolini guarda sorridente la folla e, in mezzo agli applausi, mentre il corteo si avvia all'interno della stazione, distribuisce carezze ai bambini che le madri gli pretendono; il discorso di Mussolini è previsto più tardi, in municipio, dopo la visita della stazione. Passando in rassegna gli ampi marciapiedi coperti da eleganti pensiline, i due sottopassaggi, i grandi piazzali con ben 12 binari per il movimento delle merci, Mussolini si congratula con il sindaco e le autorità ferroviarie per la modernità dell'opera (la stazione è una delle prime in Italia ad essere dotata di un sistema di centralizzazione delle manovre).

Dodici binari

Per ascoltare il discorso di Mussolini la folla segue il corteo delle autorità fino al municipio dove il presidente del Consiglio parla delle realizzazioni del governo fascista. Tra gli evviva si congeda scrivendo su una pagina dell'album che il sindaco gli presenta «Mussolini, coi migliori auguri per l'avvenire di Busto, laboriosa e patriottica».

Salutato Mussolini, la folla si riversa nelle vie e nelle piazze dove risuonano, fino a tarda sera, le note della Marcia Reale. Una fiumana di gente procede verso la stazione completamente illuminata: finalmente anche le persone comuni possono visitarla.

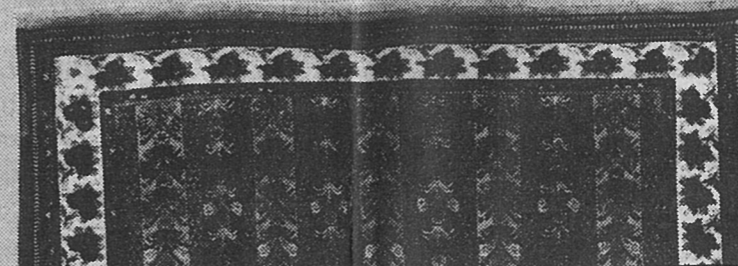
Rosalba Franchi

Sono aperte le iscrizioni
al nuovo anno scolastico

INFORMATICA

CORSO PER OPERATORE E

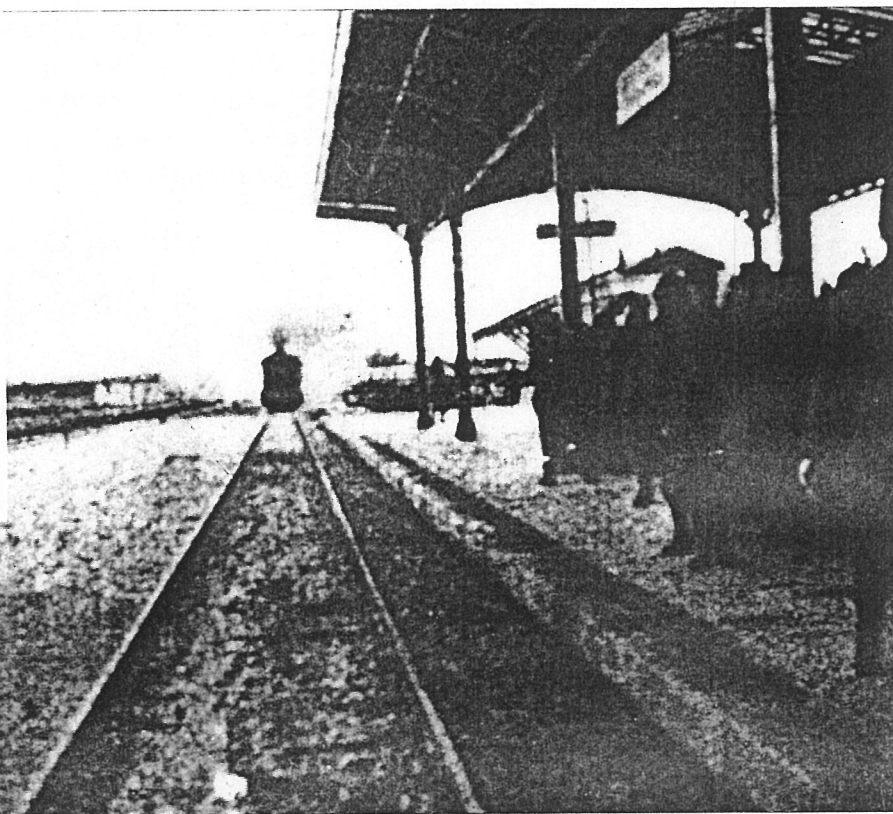
CHIUSURA DOMENICA 30



Nacque nell'aprile del 1927 la Provincia di Varese

Busto penalizzata dal Duce?

Giorgio Romussi



Ll termine Altomilanese è tornato d'attualità in questi ultimi anni, soprattutto dopo l'emanazione della legge 142, che prevede la costituzione delle grandi aree metropolitane.

Ma nell'800 e nei primi anni dell'attuale secolo, si parlava abbastanza comunemente di Altomilanese, seppure in maniera un tantino confusa, se vogliamo, visto che si estendeva il concetto legato all'espressione geografica persino ad una parte della Brianza.

Pur ammettendo che i limiti geografici potrebbero essere, qua e là, leggermente rivisti e modificati, riferendoci alla costituzione del comprensorio del 1975 si può dire che il territorio dell'Altomilanese (in gran parte ricollegantesi al moderno e cosiddetto "Asse del Sempione") risulterebbe così egregiamente configurato, possedendo una sua ragionevolezza e fondatezza di natura storica.

Fu con la creazione della nuova Provincia di Varese, avvenuta nell'aprile del 1927, in regime fascista, che in effetti di Altomilanese non si parlò più e che in realtà la città di Busto Arsizio, ad esempio, segnò il passo nel suo sviluppo, per-

ché la Federazione Fascista di Varese stabilì, preferendo ovviamente quelle varesine, le opere pubbliche da realizzare.

Costituitisi gli organismi provinciali, vennero sistemati i nuovi edifici, mantenendoli con contributi cui, tra l'altro, la città di Busto contribuì in maniera sensibile, offrendo addirittura un prestito alla Provincia di Varese.

Naturalmente, l'ambiente di Busto non gradì gran che l'annessione a Varese, la cui dipendenza è stata sempre vista come un'ingiustizia, ritenendo (non a torto) la zona bustocca superiore a quella varesina (allora ed anche successivamente prevalentemente agricola, pur se, da sempre, con molte possibilità turistiche, in ogni caso indubbiamente inferiore per potenzialità produttive e imprenditoriali a quella di Busto) e del "triangolo industriale" relativo, riconosciuto ed apprezzato anche da Romano Prodi nel libro "Il tempo delle scelte".

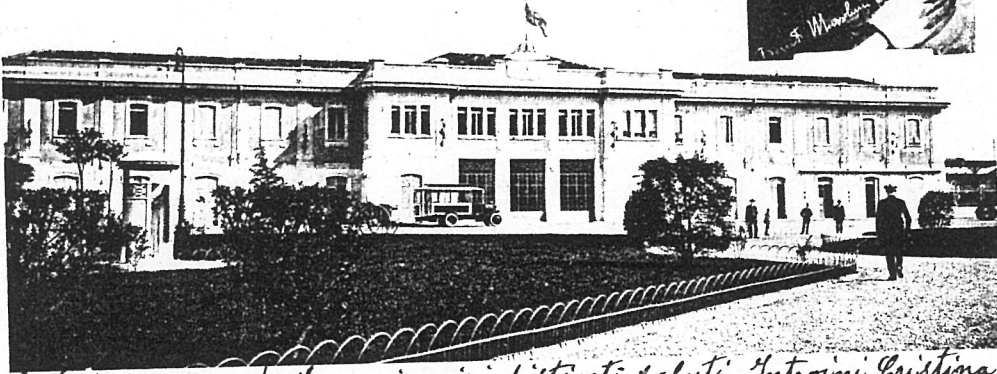
Si dice, probabilmente con qualche forzatura, che all'epoca Capo del Governo, Benito Mussolini, in visita a Busto (che già conosceva per esserci stato da

agitatore socialista) tre anni prima per inaugurare la Stazione ferroviaria, rimasto deluso dall'accoglienza non entusiasta dei bustocchi (forse disorientati dal fatto che nello stesso giorno era in visita pastorale, in città, anche il Cardinal Tosi, arcivescovo di Milano e nato a Busto) si ricordasse dell'episodio e, in occasione della creazione della nuova Provincia, preferì Varese a Busto, quasi per dispetto.

Verosimile, ma difficile da dimostrare e pure da credere, anche perché il Duce, a differenza dell'esteriorità che poteva anche far credere ad istintività ed improvvisazione nelle decisioni, era in realtà un gran calcolatore...

Sta di fatto che Busto Arsizio ci rimise, e da allora, con alti e bassi, ha sempre dovuto far buon viso a cattiva sorte, piegandosi sostanzialmente a decisioni provenienti dal capoluogo, innegabilmente "città giardino", ma senza alcun dubbio assai meno dotata economicamente della nostra città, per la verità, a sua volta, in non poche occasioni quasi autolesionista per rinunce piuttosto difficili da giustificare.

Busto Arsizio - Stazione Ferrovie dello Stato
 Inaugurata da S. E. On. Benito Mussolini il 25 Ottobre 1924



AC-10-924

Leu e reverende Suore i miei distinti saluti. Incontro Cristina

CARTOLINA COMMEMORATIVA
 INAUGURAZIONE DELLA STAZIONE DI BUSTO ARSIZIO
 25-26 OTTOBRE 1924

OMAGGIO

Autorità intervenute:
 S. E. On. BENITO MUSSOLINI.
 S. Em. Card. EUGENIO TOSI, Arcivescovo di Milano.
 S. E. Sen. CESARE NAVA, Ministro della Economia Nazionale.
 S. E. On. COSTANZO CIANO, Ministro delle Comunicazioni.

Mr. Reverenda Direttrice
Suor. Isabella Ronconi
delle Figlie S. Anna
Viale dei Colli

Cart. Tagliabue - Busto Arsizio
Salsomaggiore