

La valle dell'Olona è una zona che dal punto di vista abitativo non presenta grossi insediamenti, nondimeno è stata uno dei poli dell'industrializzazione del territorio varesino: alcuni stabilimenti, soprattutto cotonifici, come quello della ditta Schoch di Castiglione Olona, erano già presenti fin dalla prima metà dell'Ottocento. Sul territorio fra Milano, le Prealpi e il lago Maggiore dal 1849 in poi si sviluppò una fitta rete di ferrovie che tuttavia non interessò direttamente i centri che sorgevano lungo la valle, i quali al contrario, per le esigenze delle industrie che vi si stavano insediando, ne avevano un disperato bisogno.

L'occasione si presentò concretamente solo quando fu costruita nel 1887 la linea Novara-Saronno-Seregno lungo il cui percorso fu aperta la stazione di Castellanza, adatta a fungere da punto di partenza di una diramazione che si dirigesse verso nord. Venne quindi elaborato un progetto a firma dell'ingegnere Giulio Rusconi Clerici e, dopo l'esame delle autorità competenti, finalmente il 14 gennaio 1902 lo Stato autorizzò la costruzione della linea che, fin dalla sua origine, era stata concepita soprattutto per il trasporto delle merci piuttosto che dei passeggeri.

Va ricordato che a quel tempo la ferrovia Novara-Saronno-Seregno, e di conseguenza anche il suo raccordo per la Valmorea, non apparteneva alle Ferrovie Nord Milano, ma a un'altra azienda, la 'Società Anonima per la ferrovia Novara-Seregno'. Anche se per la gente questo non era particolarmente avvertibile perché, fin dal 1890, le Nord ne avevano assunto l'esercizio ed erano quindi esse a svolgere tutte le attività a contatto con il pubblico, dal punto di vista amministrativo la situazione era piuttosto complessa e tale rimase fino al 1943, quando avvenne la definitiva fusione con le Nord Milano.

Tornando alla nostra linea, la sua inaugurazione, per il momento sul limitato tratto da Castellanza alla stazione di Cairate-Lonate Ceppino, ebbe luogo il 18 luglio 1904. L'ingresso nella stazione di Castellanza era stato costruito con l'orientamento lato Novara e non, come potrebb-

RIVIVRÀ LA FERROVIA DELLA VALMOREA?

Breve storia di una ferrovia 'minore' abbandonata ormai da 25 anni, alla quale esigenze produttive e aspettative forse eccessive all'inizio del Novecento avevano riservato destini ben più ambiziosi. A cominciare dal ruolo 'internazionale' che la linea, prolungata oltre confine sino a Mendrisio, poté svolgere per soli due anni e da quel servizio misto, merci e passeggeri, che si ridusse alle sole merci. Il recente ripristino di quel tratto (mai davvero sfruttato) in territorio elvetico e la sua utilizzazione a scopi turistici possono tuttavia suggerire un'alternativa all'oblio definitivo...

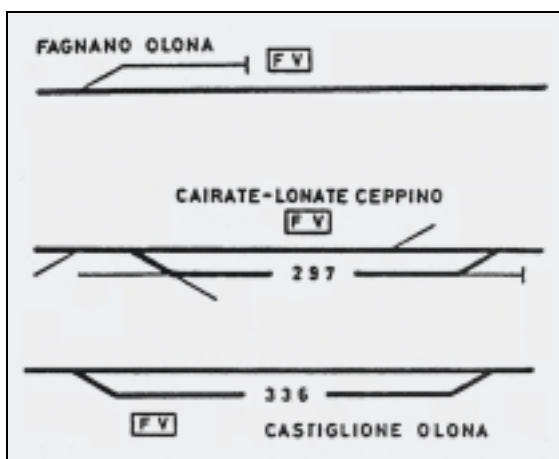
Guglielmo Evangelista

Orario della linea Milano-Saronno-Castellanza-Cairate-Valmorea del 1933. Vi è indicato ancora il confine svizzero, anche se dal 1928 non più raggiunto dai treni.

Pianta delle stazioni ancora aperte negli anni Settanta, con impianti ridotti al minimo. Dall'Orario di Servizio FMN, XII edizione, 1976.

La rete FMN negli anni Trenta, con un errore di rappresentazione: sembra infatti che la linea della Valmorea si incroci a Malnate con la Milano-Laveno; in realtà le due ferrovie si snodano su piani diversi e la seconda sovrappassa la prima con uno spettacolare viadotto, senza alcun punto di contatto.

(Nord Milano)				MILANO-SARONNO-CASTELLANZA-CAIRATE-VAL MOREA Conf. Svizz.				1 dicembre						
km	MILANO N...	p.	6 37	8 05	13 06	17 50	18 16	VALMOREA p.	...	8 57	11 30	...	17 40	
22	Saronno (318)	a.	6 06	8 27	13 25	17 42	18 39	Castello	...	7 02	11 04	...	17 45	
34	Castellanza	a.	6 28	8 44	13 47	17 59	19 01	Malnate Olona	...	7 08	11 30	...	17 51	
		(p. 321)	p.	6 32	8 47	13 50	18 05	19 10	Bassero Gurose	...	7 11	11 35	...	17 55
36	Marate-Olgiate		6 39	8 52	13 54	18 09	19 15	Lozza-P. Veduggio	...	7 17	11 45	...	18 01	
37	Prospiano		6 45	8 55	13 57	18 13	19 18	Castiglione Olona	...	7 21	12 06	...	18 06	
38	Goria Minore		6 57	8 59	14 00	18 16	19 22	Gornate Olona	...	7 28	12 12	...	18 13	
39	Solbiate Olona		7 00	9 08	14 04	18 19	19 25	Cairate-Lonate C.	5 53	7 37	12 29	15 00	18 21	
40	Goria Maggiore		7 13	9 07	14 07	18 23	19 29	Cairate Bergoro	5 57	7 40	12 33	15 05	18 25	
42	Fagnano Olona		7 25	9 12	14 12	18 28	19 33	Fagnano Olona	6 01	7 44	12 37	15 22	18 29	
43	Cairate Bergoro		7 30	9 16	14 16	18 31	19 37	Goria Maggiore	6 06	7 48	12 41	15 32	18 35	
45	Cairate-Lonate C.		7 54	9 23	14 20	18 35	19 40	Solbiate Olona	6 10	7 52	12 45	15 43	18 37	
50	Gornate Olona	arriv.	9 54	14 27	18 43	arriv.		Goria Minore	6 14	7 56	12 49	15 55	18 41	
54	Castiglione Olona		9 53	14 36	18 50			Prospiano	6 18	7 59	12 53	16 07	19 45	
56	Lozza-P. Veduggio		9 58	14 39	18 55			Marate-Olgiate	6 21	8 02	12 56	16 15	19 48	
59	Bassero Gurose		10 08	14 45	19 00			Castellanza (a.)	6 25	8 06	13 00	16 20	19 52	
61	Malnate Olona		10 33	14 49	19 04			(p. 321)	p.	6 35	8 10	13 11	16 34	19 05
64	Castello		11 03	15 18	19 10			Saronno (319)	a.	6 52	8 25	13 26	16 50	19 21
67	VALMOREA	a.	11 35	15 00	19 15			p.	6 56	8 28	13 29	16 59	19 23	
								MILANO N. a.	7 30	8 50	13 51	17 22	19 46	



be sembrare logico, lato Milano, affinché i treni merci della Valmorea potessero raggiungere Busto Arsizio e di lì il raccordo con la rete delle Ferrovie dello Stato senza dover invertire la marcia.

Cairate era solo un capolinea provvisorio perché si guardava verso la Svizzera, rispolverando e aggiornando un antico progetto di diversi decenni prima, che risale agli albori della storia delle Ferrovie Nord, quando fu ideato il tronco Milano-Saronno che, invece di essere prolungato fino a Como, come poi nella realtà avvenne, avrebbe invece dovuto piegare verso nord-ovest e, raggiungendo in territorio svizzero la Milano-Lugano, avrebbe rappresentato un'alternativa al valico di Chiasso.

Dal lato lombardo, grazie anche ai mezzi tecnici e finanziari delle Nord Milano, nel dicembre del 1915 la linea fu aperta al traffico fino a Valmorea, l'ultima stazione italiana, mentre i binari erano stati posati sino al confine (situato alla progressiva chilometrica 31+210) e per l'occasione vennero acquistate due locomotive e otto vetture passeggeri. Tuttavia, dove finiva il territorio italiano, si interrompeva anche ogni traccia di ferrovia dato che gli sviluppi, dal lato svizzero, andarono più per le lunghe: solo nel 1926 i Comuni di Stabio e Mendrisio, riuniti in consorzio, dal quale ebbe origine la 'Società per la ferrovia a scartamento ordinario Mendrisio-Stabio-confine', riuscirono a realizzare e ad attivare la breve infrastruttura di col-



Un treno merci in Valle Olona lungo il tratto Castellanza-Valmorea. Dal volume del centenario *Ferrovie Nord Milano, 1879-1979*, edito nel 1979 a cura delle FNM.

legamento con la rete svizzera, lunga solo 5130 metri e con le fermate intermedie di Stabio e Ligornetto. L'esercizio di questo tratto fu anch'esso affidato alle Nord Milano.

Tuttavia, come fu raggiunto l'apogeo della storia della linea, quasi nel medesimo momento ne cominciò la decadenza: le modeste caratteristiche strutturali della costruzione e i sistemi di esercizio delle Nord, improntati su un servizio passeggeri di tipo pendolare, non si mostrarono adatti a reggere un collegamento internazionale a grande raggio in concorrenza o in sussidio a Chiasso. Tra l'altro il governo italiano, preso dai problemi di ammodernamento della propria rete ferroviaria e dalla costruzione delle 'direttissime', non aveva particolare interesse a intervenire su una linea che apparteneva a una società privata alla quale sarebbe andato ogni beneficio: indugiò così nel completamento delle installazioni doganali, la cui mancanza rese praticamente impossibile un servizio regolare, tanto che il 31 maggio 1928, dopo neppure due anni di stentato esercizio, il transito fu chiuso anche se, paradossalmente, lo Stato continuò a sussidiare con il previsto contributo chilometrico le poche centinaia di metri di binari che si spingevano da Valmorea fino alla frontiera, sui quali non circolava più nulla per mancanza di volontà politica proprio da parte dello Stato medesimo.

Mentre il tratto svizzero, che avrebbe prosperato solo sui noli di transito dei carri – dato che il traffico locale passeggeri e merci era quasi inesistente –, fu subito abbandonato, quello italiano restò in regolare servizio: dopo un primo periodo nel quale i treni si attestarono alla stazione di Valmorea, nel 1935 il capolinea fu ulteriormente arretrato a Cairate-Lonate Ceppino benché i treni merci, di cui continuava una sostenuta richiesta, venissero fatti proseguire fino a Castiglione Olona.

L'esercizio si basava originariamente su cinque o sei coppie giornaliere di treni passeggeri, pochissime in confronto al resto della rete delle Nord, dove la media era di venti o trenta coppie. Con il tempo l'afflusso di viaggiatori si fece



sempre più debole, al punto che venne soppresso nel 1952, ma fu compensato da quello merci, che si fece via via più vivace man mano cresceva l'industrializzazione. Tanto che alla fine degli anni Sessanta, con mediamente anche tre o quattro treni giornalieri, rappresentava il tratto con il maggior traffico di tutte le Ferrovie Nord, anche se, più che una vera e propria linea, con orari regolari e traffico concentrato nelle stazioni, si trattava solo di un raccordo attraverso il quale i carri venivano inoltrati secondo richiesta sui binari interni degli stabilimenti. Nel 1967, con 161.000 tonnellate di merci trasportate, la linea accentrava quasi un terzo dell'intero movimento della rete e, in più, il suo esercizio era largamente remunerativo non richiedendo il traffico commerciale né troppo personale di stazione né una manutenzione troppo onerosa del binario: il suo futuro sembrava assicurato.

Poiché la linea non venne mai elettrificata, la trazione restò a vapore: vi finirono la loro carriera le ultime locomotive di questo tipo ancora in servizio sulle Nord. Quando queste, a cavallo degli anni Settanta, raggiunsero il limite fisiologico della loro età operativa, l'amministrazione mise in linea delle potenti e moderne locomotive diesel in grado di trainare treni da 560 tonnellate, ma questo avvenne quando la congiuntura dell'industria locale, inaspettatamente, stava volgendo al peggio: infatti la crisi di molte cartiere della zona, che erano diventate i principali utenti ferroviari, alla quale si aggiunse anche la concorrenza dei trasporti su strada, provocarono una brusca caduta della domanda:

La ferrovia della Valmorea e il viadotto in cemento armato delle Ferrovie Nord Milano a Malnate, che nel 1928 sostituì, più a monte, il precedente ponte metallico costruito nel 1884-85. Cartolina della fine degli anni Venti (Civica Raccolta delle stampe Achille Bertarelli, Milano).



il traffico si fece sempre più raro fino a cessare del tutto nel giugno del 1977.

Anche se di fatto è del tutto abbandonata, la ferrovia non è stata smantellata ed è considerata come 'sospesa': impianti e binari sono in gran parte al loro posto e quindi potrebbe essere facilmente ripristinata, anche se il binario unico, la mancanza di elettrificazione e il segnalamento la collocano su uno standard notevolmente inferiore a quello che oggi ha raggiunto il resto della rete delle Nord: basti pensare che le rotaie sono ancora quelle originarie da 30 chilogrammi per metro, quando ormai sul resto della rete oggi ne vengono montate da 50 chili. Ad ogni modo, fino a qualche anno fa, se la prospettiva teorica che giustificava questa situazione era l'attesa di una ripresa del traffico, quella pratica era un inarrestabile degrado naturale fino alla scomparsa materiale dell'impianto, come è avvenuto in parecchi casi del genere.

Tuttavia, finita la storia, è cominciata inaspet-

tatamente la cronaca. Dapprima si tornò a parlare del progetto di disporre di una linea sussidiaria alla Como-Chiasso-San Gottardo, progetto che non è mai stato dimenticato: anzi, è diventato sempre più attuale con l'aumento della congestione su quella relazione. Va però tenuto conto che la soluzione della Valmorea si presenta piuttosto onerosa: gli impianti esistenti non potrebbero più in alcun modo essere sfruttati per farne la struttura di base di un'arteria moderna e, di conseguenza, si tratterebbe di una costruzione ex novo che della vecchia ferrovia manterrebbe solo l'orientamento sul terreno e che, per di più, dovrebbe comportare anche una penetrazione nell'area milanese, non essendo pensabile di sfruttare l'esistente Castellanza-Saronno, moderna e ben attrezzata, ma satura di traffico passeggeri, soprattutto dopo la costruzione della diramazione per l'aeroporto della Malpensa. In quest'ottica i progetti si sono quindi indirizzati più razionalmen-

Il ponte di Malnate e, in primo piano, la ferrovia della Valmorea in un'altra cartolina, della fine degli anni Trenta (Civica Raccolta delle stampe Achille Bertarelli, Milano).



te verso una ristrutturazione del tratto Como-Chiasso mediante la realizzazione di una galleria di valico verso la Svizzera da affiancare alla vecchia linea.

A questo punto resta per la Valmorea ancora un'altra possibilità, cioè lo sfruttamento turistico. Basta guardarsi intorno per vedere come, al giorno d'oggi, prosperano gli svaghi alternativi: trekking, escursioni in bicicletta, agriturismo e, con altrettanto successo, anche le escursioni ferroviarie con treni d'epoca: le Nord Milano sono state all'avanguardia in questo campo e già da molto tempo hanno rimesso in efficienza locomotive a vapore (una di queste ha oggi raggiunto i 120 anni di età!) e vecchie carrozze in legno.

In quest'ottica il Club del San Gottardo e l'Associazione Ferrovia Valmorea, costituiti da appassionati, partendo dal lato svizzero hanno riattivato a proprie spese e con il proprio lavoro volontario il binario da Mendrisio fino al confine e successivamente è stato risistemato anche

il tracciato fino alla stazione di Valmorea, tanto che le regolari escursioni in calendario per l'estate 2002 prevedono treni diretti Lugano-Valmorea effettuati con materiale storico.

A questa iniziativa potrebbe seguire – ma le prospettive sono più sfumate – la riattivazione dell'intera linea fino a Castellanza: il periodo di abbandono e la lunghezza di questa tratta richiedono interventi finanziari abbastanza impegnativi, anche se la Regione Lombardia, cominciò, fin dal 2000, a stipulare a questo fine un'apposita convenzione con le Nord Milano stanziando, all'epoca, 500 milioni.

Anche se i tempi di realizzazione non saranno molto brevi, alla fine la provincia di Varese si troverà arricchita da una valida infrastruttura turistica, di un tipo già molto diffuso nel resto dell'Europa e, tornando efficiente il binario, non è esclusa anche la possibilità di una riattivazione del servizio commerciale, riproponendo il trasporto su rotaia alle industrie della zona.