

Lo sviluppo industriale del dopoguerra

Il periodo successivo alla guerra mondiale e che si estende sino ai giorni nostri, porta ad una profonda trasformazione dell'economia della valle, in concomitanza con quella che ha interessato buona parte del territorio del nord Italia.

La crescente complessività delle produzioni, tipica delle fasi di avanzato sviluppo industriale, è propizia al sorgere di imprese minori. Esse, grazie alla maggior flessibilità organizzativa e funzionale, sono in grado di coprire certi spazi del mercato, lasciati liberi dalle imprese preesistenti più intensamente impegnate sul piano nazionale ed internazionale.

Emerge inoltre che i posti di lavoro disponibili non sono sufficienti a dare occupazione a tutti i residenti, dando così luogo al pendolarismo.

Esso però è contenuto in termini accettabili e si svolge in un ambito di percorrenza che non supera normalmente i 6 chilometri essendo i centri di attrazione: Varese, Castiglione, Fagnano, Cairate, Castellanza, Rho, e all'esterno della valle, Gallarate, Busto Arsizio. Di una certa rilevanza è anche quello fra i paesi confinanti con scambio reciproco di mano d'opera, secondo la specializzazione in atto delle industrie e dei lavoratori.

Il boom economico degli anni '60 si è manifestato in modo rilevante nella Valle Olona dal '61 al 1963.

Nel giro di pochi anni si sono alternate varie situazioni economiche su scala nazionale, che hanno influito in modo particolare in una zona molto industrializzata come questa.

La crisi congiunturale del '64/'66 la ripresa del '67/69 sono le scadenze principali che hanno lasciato un'impronta sul territorio.

Non si deve, per altro, dimenticare la crisi economica di livello internazionale che si è venuta a creare dal '74 e che continua tutt'ora.

Considerando il fenomeno alle sue radici più prossime, cioè, parlando degli anni '50 si nota un rilevante sviluppo industriale basato sull'abbondante offerta di lavoro.

L'immigrazione è ai suoi vertici massimi e culmina all'inizio degli anni '60, nella seconda metà di questi si verifica una battuta d'arresto con conseguente disoccupazione ed uso della cassa integrazione.

La prima crisi industriale si manifesta con la carenza di mano d'opera specializzata, segue poi la crisi economica sopracitata e la disseminata offensiva sindacale che ha caratterizzato gli anni '70.

La controffensiva imprenditoriale si dichiara con un tentativo di decentramento della produzione al fine di recuperare la flessibilità della forza lavoro.

Parallelamente a questi fenomeni, gli economisti votano una trasformazione delle strutture industriali; sono in fase di sviluppo i settori: chimico, mec-

canico, alimentare; sono in crisi: il tessile, il calzaturificio.

L'industria meccanica nel settore aeronautico ed elettromeccanico è di notevole dimensioni, mentre generalmente l'industria locali è di piccolo e medio-piccole dimensioni.

Il nuovo sistema infrastrutturale e la crescita urbana

Le infrastrutture non furono determinanti per lo sviluppo industriale della Valle Olona anzi per quanto riguarda la nascita delle attività suddette si può sostenere il contrario.

I primi opifici nacquero infatti dalla trasformazione dei mulini operanti lungo il corso del fiume Olona o in punti logisticamente favorevoli allo sfruttamento dell'energia idrica ovvero: considerando le caratteristiche più favorevoli di un tratto specifico del fiume rispetto ad un altro (salto, portata di acqua, possibilità di usare canali ausiliari di compensazione ecc.) che permettevano l'utilizzazione dell'acqua quale forza motrice. Le stesse attività prevalenti lungo il corso del fiume che erano le filature, i candeggi, le tintorie, le cartiere e le concerie, ad eccezione fatta delle tessiture che necessitavano del fiume per muovere i telai, abbisognavano tutte le grandi quantità di acqua anche per il loro ciclo di lavorazione. Ne consegue che il più delle volte gli opifici si trovavano distanti dai centri abitati e data la conformazione della valle di origine glaciale che si presenta come uno strato budello di pianura delimitato ai lati da irti declivi il collegamento fra gli stessi e i centri urbani avveniva tramite strade, certe volte addirittura tramite delle tortuose mulattiere.

Si rendeva perciò necessario appena le attività industriali dell'Olona si affermarono creare apposi

te infrastrutture atte a soddisfare il bisogno di trasportare addetti e merci. Nel 1881 anno della costituzione del consorzio degli utenti del fiume Olona venne costruita una tranvia che correva lungo il fiume da Milano a Legnano e toccando i paesi non serviti dalla ferrovia per poi proseguire sino a Gallarate.

Comunque per la Valle Olona più importante fu la costruzione del tratto Castellanza-Lonate Ceppino.

In tutto questo periodo molti furono i motivi che determinarono il disgregamento dell'asse produttivo dell'Olona.

Prima di tutto dopo il 1900 con l'avvento dell'energia elettrica non si rendeva più necessario di sporre gli opifici che tradizionalmente abbisognavano di forza motrice lungo il corso del fiume Olona.

Questo fece che le tessiture che abbisognavano di un grande numero di addetti venissero disposte in posizioni logistiche più sfavorevoli e cioè più vicine ai centri abitati ed in casi come Legnano e Castellanza nelle città stesse oppure sul corso delle grandi vie di comunicazione quali il Sempione. Gli stessi candeggi e successivamente le tintorie, a causa dell'Olona che era sempre più inquinato, furono costretti a scavare pozzi utilizzando poi il fiume solo come collettore di scarico.

Perciò anche questi opifici trovarono successivamente altre sistemazioni logisticamente più convenienti.

Gli unici opifici che rimasero vincolati al fiume (e che erano la causa principale del suo inquinamento) furono le cartiere e le conciarie.

Vi è da aggiungere inoltre che la crisi tessile che causò ridimensionamenti di industrie e fallimenti di altre a più riprese favorì lo spostamento di addetti in settori più produttivi quali il meccanico, l'elettromeccanico e l'aeronautico che si concentrarono in un primo tempo principalmente lungo l'asse del Sempione non necessitando di grandi quantità d'acqua oppure nelle brughiere circostanti e in seguito alla nascita dell'autostrada, anche in prossimità di esso.

Perciò si può senz'altro affermare che le infrastrutture finirono col danneggiare lo sviluppo della Valle Olona che difficilmente poteva fruirne per la sua conformazione geologica essendo questa depressa rispetto al territorio circostante e circondata di irti declivi. Inoltre le industrie preferirono stabilirsi in zone ove potesse sussistere la possibilità di svilupparsi e quindi di estendersi a questo nella valle non è possibile dato che essa appare come uno stretto e tortuoso budello che in alcuni punti non raggiunse nemmeno la larghezza di 300 metri.

Nell'immediato dopo guerra fu ripresa in esame la soluzione di collegare la Varesina con Abbiategrasso, Alessandria, Genova, tale soluzione, allora ancora realizzabile per la mancanza di costruzioni lungo il possibile tracciato, fu abbandonata per ragioni va-

rie, anche economiche, e fu preferito il potenziamento della Gallarate-Luinè-Bellinzona.

Di recente da parte della Svizzera si è risolto il problema della riattivazione della Castellanza-Lendrisio e si sono avute riunioni di esperti per lo studio di soluzioni possibili, anche dal punto di vista economico.

Il funzionamento servirebbe particolarmente per il trasporto merci, mentre per i viaggiatori resterebbe sempre l'inconveniente delle stazioni in fondo valle e il conseguente disagio per raggiungere i paesi. L'attuale linea automobilistica, gestita dalla Nord-Levano-Castellanza-Tradate; sostituisce il cessato servizio viaggiatori ed è certamente più comoda in quanto ci sono le fermate nei centri dei paesi.

Perciò ricapitolando risulta che al virtuale collegamento tra Varese e Milano dovuto al corso dell'Olona che ha visto i primi insediamenti industriali della zona, è seguita la vecchia strada statale fra i due capoluoghi, che attraversa, in parte, i Comuni bagnati dall'Olona, e rappresenta il primo e vero contatto economico oltre che sociale fra i due poli territoriali.

Il secondo asse (del sempione) che si era sviluppato principalmente nel periodo del ventennio dopo le sanzioni e la chiusura della ferrovia della Valmorea denota una perdita di rilevanza nonostante sia l'unica via di carattere internazionale, dovuta alla

realizzazione di opere altamente qualificate di attraversamento alpino come il traforo del Monte Bianco e del Gran San Bernardo.

Il governo svizzero ha proceduto a rendere comodamente transitabile l'area del Sempione anche d'inverno tuttavia l'importanza della strada del Sempione resta ora circoscritta all'alto Vallese.

Il terzo asse il più importante e cioè l'autostrada che è una delle prime, unisce vari centri industriali creandone altri lungo tutti i suoi 50 Km. di sviluppo e accentua la mobilità in provincia di Varese

Attualmente è del tutto insufficiente, già nel '65, secondo gli studi del Centro Lombardo avrebbe richiesto l'adeguamento a tre corsie.

L'attuale funzione dei trasporti ferroviari è chiaramente di tipo commerciale e le ferrovie della zona svolgono un'importante attività di collegamento fra i centri industriali maggiori ed un fondamentale collegamento con Milano per il pendolarismo.

Si noti che i centri più industrializzati sono tutti sulla direttrice Milano-Varese.

Emerge che i trasporti su gomma non potranno soddisfare la mobilità dovuta alla forte concentrazione industriale e, per quanto riguarda i trasporti ferroviari, sono in progetto i potenziamenti delle linee e degli impianti e sarebbe prevista l'istituzione dei treni a scadenza di 15 minuti fra Varese e Gallarate, mentre per le FNM si prevede una integrazione con la



Metropolitana Milanese.

64