

## I CASTELLI DELLA VALLE OLONA

*di Marco Tamborini*

Tra le valli che solcano il territorio varesino, la valle Olona rappresenta, con la valle dell'Arno, un naturale percorso di penetrazione dalle Alpi verso la pianura.

Su questi percorsi naturali fin dall'antichità si svilupparono le strade per i traffici tra nord e sud: tra l'Europa continentale e la pianura padana.

Seppur con modifiche e tracciati che col tempo subivano spostamenti, la valle dell'Olona fu sempre interessata da queste strade e ancor più dal sec. VIII fino a tutto il medioevo, quando poi, dal sec. XVI, si preferirono altri itinerari come quello della "strada Varesina" tra Milano, Tradate, Varese.

Il percorso dell'Olona raccoglieva le strade che da nord giungevano da Coira e dai paesi alpini del S. Bernardino e del Lucomagno per scendere nella valle del Ticino, risalire per il monte Ceneri e, superata la Tresa, avviarsi verso la pianura seguendo sempre più d'appresso la vallata dell'Olona da Varese, per Castelseprio e giù fino a Milano.

È su questa vallata che si ritrovano, dalla tarda romanità fino al medioevo, testimonianze di opere fortificate, tali da suggerire l'ipotesi d'essere un sistema di copertura strategica a controllo dei traffici e dei movimenti che avvenivano lungo l'itinerario e per mantenere anche un collegamento visivo tra un fortalizio e l'altro consentendo la trasmissione di messaggi e segnalazioni. Anche se questa ipotesi va presa con le cautele del caso, è pur vero che Castelseprio, al centro di questo percorso, dal sec. V iniziò ad avere un ruolo strategico di notevole importanza, proprio a raccolta e smistamento di quelle segnalazioni che consentivano di conoscere e portare poi verso Milano la situazione degli instabili confini italici.

Le diverse presenze fortificate lungo la valle associate alle testimonianze documentarie di fortalizi non più esistenti, ci consentono di tracciare una mappa di questi posti di vedetta e di segnalazione, senza avere la pretesa di

vedere in ciò un vero e proprio "sistema fortificato" e senza esser sicuri della concomitanza temporale di questi arnesi di guerra e di difesa.

Infatti questi castelli sono legati spesse volte a testimonianze diverse, non sempre coincidenti: conviene comunque tentare di fissare dei punti fermi.

A nord, il primo fortalizio ad esser citato è il castello di *Frascarolo d'Induno Olona*. Nei suoi pressi passava la strada della Valganna per Ponte Tresa, e quindi punto strategico notevole. È citato nel 1160 durante le lotte tra milanesi e filoimperiali, per esser poi, nel sec. XIII, di pertinenza del monastero di Ganna. Fu solo nel 1543 che il castello passò alla famiglia Medici di Marignano, che lo riattarono a residenza nelle forme di villa. Trasformazioni queste oltremodo necessarie dopo le distruzioni inferte dagli Svizzeri nel 1511 che ancora usarono quell'antico percorso militare per penetrare nel milanese.

Oggi, alle eleganti forme cinquecentesche della villa, si accompagnano ancora alcuni elementi fortificati, come il grande torrione ad ovest, l'impianto quadrangolare e le due torri sul lato dell'ingresso.

Scendendo per la valle e lasciando sulla destra Varese, poco prima di Malnate è *Belforte*. Seppur trasformato in villa nel Seicento dai marchesi Biumi e oggi in deplorabile stato di decadenza, fu nel sec. XII un fortalizio di notevole importanza ed il toponimo Belforte sta ancora ad indicare la sua origine fortificata. Ebbe un ruolo particolare durante le lotte tra Milano e l'Impero e la sua felice posizione strategica lo fece preferire a Federico Barbarossa, il quale lo elevò a castello principale del contado del Seprio; qui sostò almeno due volte, nel 1164 e nel 1175, durante le sue calate su Milano. Indirettamente questi fatti fanno vedere come il percorso dell'Olona era utilizzato dagli eserciti imperiali nelle loro discese sul milanese. Ed questa fu la strada usata nel maggio del 1176 per la nuova calata del Barbarossa conclusasi con la battaglia di Legnano.

Più a sud, a *Bizzozzero*, è nota in epoca tardo-quattrocentesca la presenza di un castello dei Castiglioni, uno dei tanti castelli che i Castiglioni eressero a dominio dei loro possedimenti e a residenza dei vari rami familiari che nei sec. XIV-XV si erano insediati in tante località del varesotto.

A *Castiglione Olona*, luogo originario di questa famiglia troviamo documentata l'esistenza di un castello dal sec. XI, ma l'antichità del luogo e la vicinanza con Castelseprio e Torba fa pensare ben più antica la presenza di un fortalizio in questa località e ipotizzarlo come uno di quei punti di avvistamento che si trovano lungo il corso del fiume Olona fin dall'epoca tardo antica.

Dal sec. XI comunque era di pertinenza della famiglia "da Castiglione", condividendone le travagliate vicende fino alla decadenza come fortalizio alla metà del Quattrocento e la definitiva distruzione nel 1521. Il castello era posto sul punto più alto del borgo, dove oggi sorge la celeberrima Collegiata. Questa, con il vicino Battistero, venne costruita per volere del cardinal Branda Castiglioni nel 1425 entro il perimetro del castello.

Quando le truppe sforzesche demolirono il fortalizio, in due momenti:

1513-1521, non toccarono gli edifici religiosi che oggi soli dominano il colle. Qualche avanzo del castello tuttavia è ancora visibile e principalmente la porta d'ingresso con ben evidenti le tracce delle chiusure a saracinesca e a ponte levatoio. Qualche indizio delle mura perimetrali persiste qua e là, così come le basi del campanile e del Battistero che la tradizione vuole insistano su precedenti torri del fortilizio.

Continuando a sud, seguendo la vallata, troviamo i due punti più importanti delle fortificazioni dell'Olona, intimamente connessi l'uno con l'altro: Castelseprio e Torba. Sul pianoro a dominare la vallata, in una posizione strategicamente ideale a controllo dei percorsi viari si installò nel secolo IV un posto di segnalazione delle milizie romane, creando il primo nucleo del complesso fortificato di *Castelseprio*.

Approntato con molta fretta, utilizzando materiale di reimpiego, questo punto del "limes" pedemontano dapprima era costituito da isolate torri di segnalazione, poi fu cinto da mura e al suo interno ben presto si costruirono diversi casamenti e la chiesa battesimale, diventando così sede religiosa di una vasta circoscrizione pievana.

Nell'alto medioevo "Sibrium" divenne anche sede di un distretto amministrativo, zecca di monete auree e poi sede di un Comitato.

Decadde nel sec. XII e durante le discese del Barbarossa verso Milano non fu scelto come luogo di sosta né dall'imperatore, né dalle sue truppe, preferendo più a nord Belforte, presso Varese, o a sud il monastero e le foresterie di Cairate.

Seppur partecipe alle lotte tra Torriani e Visconti che si svilupparono alla metà del Duecento, ormai la decadenza del sito era in atto. Dopo alterne occupazioni tra i Visconti e i Torriani, nel 1287 il castello, con uno stragemma, viene occupato dai soldati di Ottone Visconti e in seguito smantellato. Per evitare che il fortilizio potesse ricoprire nel futuro un pericoloso ruolo di base militare avversaria per indebolire Milano, Ottone Visconti, ormai padrone della città, fece inserire negli statuti milanesi l'ordine di non più riedificarlo.

Smantellate così mura e torri, all'interno del fortilizio rimasero solo gli edifici religiosi; anche il borgo adiacente venne distrutto.

Con il tempo anche le chiese vennero abbandonate ed il tutto si ricoprì d'oblio e di rovi impenetrabili. Solo negli anni Cinquanta del nostro secolo iniziarono studi, ricerche e scavi archeologici che suscitavano entusiasmi e scoperte impensate per la conoscenza non solo di questo castello, ma in generale dei poco noti momenti storici ed insediativi dei longobardi e delle popolazioni che vissero nel nostro territorio tra la romanità ed il medioevo.

Oggi solo i ruderi ci fanno immaginare l'importanza del fortilizio e gli scavi, pur non completati, ci hanno restituito buona parte del perimetro della cinta muraria.

Il pianoro del castello era circondato da un vasto circuito di mura intervallato da torri. All'interno altre torri isolate di segnalazione erano poste nei

punti estremi; e vi sono oggi ben visibili i ruderi della basilica di S. Giovanni, dell'attiguo Battistero e della cisterna del castello, a sud della chiesa di S. Paolo, e sparsi ruderi di case d'abitazione.

Fuori dal castello era il borgo, ancora da scavare. Più ad ovest, isolata da altre costruzioni, si trova la chiesetta di S. Maria foris portas che racchiude pregevoli e rari affreschi incertamente datati tra l'VIII e il IX secolo.

Alla base del complesso fortificato di Castelseprio, sul fondovalle dell'Olonà, è invece il torrione di *Torba*.

Questo era legato al perimetro murario soprastante e poteva rappresentare una sorta di antemurale a propaggine a controllo del percorso stradale che inevitabilmente doveva interessare anche il fondovalle dell'Olonà.

Il massiccio torrione non aveva certo la funzione di vedetta e di segnalazione (questi tipi di torri erano invece poste sopra, sul pianoro di Castelseprio, in posizione elevata), ma di controllo del fondovalle; nato forse isolato, fu successivamente legato alle mura che risalivano la scarpata del colle, per congiungersi con la cinta di Castelseprio. Questa funzione militare durò poco: se dalla tipologia architettonica possiamo datare l'edificio al sec. IV-V, sappiamo che nel sec. VIII furono eseguiti al suo interno degli affreschi di carattere religioso. Nel frattempo infatti qui si era stabilito un cenobio di monache benedettine che mantennero così con poche modifiche il complesso di Torba fino al Quattrocento.

Grazie a questa mutata funzione, il torrione fu risparmiato dagli assalti e dalla distruzione del 1287, mantenendosi pressoché inalterato nelle sue forme originarie del sec. IV-V.

Decaduto anch'esso dopo l'abbandono delle monache, fu acquistato pochi anni fa dal Fondo per l'Ambiente Italiano che lo restaurò sapientemente ed ora è convenientemente visitabile.

Sull'altro versante dell'Olonà anche *Lonate Ceppino* nel medioevo aveva un castello.

È documentata infatti la presenza del "castrum" e di un fossato che lo circondava nei sec. XII-XIII e difesa dell'abitato e affacciato sul ciglione dell'Olonà. Oggi non rimangono più elementi murari evidenti a ricordo del fortilizio, ma utile è comunque la traccia documentaria a confermare la fitta rete di fortificazioni che si sgranavano a specchio sulle due sponde rilevate della vallata.

A sud, sul lato occidentale dell'Olonà, è *Cairate*.

Qui è nota l'esistenza fin dal sec. VIII del monastero di S. Maria. Gli studiosi, che a più riprese hanno studiato le vicende del cenobio, ipotizzando la sua fondazione su di un precedente impianto fortificato che dominava la valle dell'Olonà.

Ancora nei sec. XIII-XIV sono citati nei documenti il "fossato del castello" e alcune vigne "dietro il castello": notizie queste che, nonostante l'insediarsi di un monastero, indicavano mantenersi sul luogo dei manufatti fortificati, così che la denominazione del castello perdurava nei microtoponimi

locali. Tale situazione del resto non doveva essere dissimile da quella di Torba, che si è visto prima luogo fortificato e successivo monastero benedettino.

La sua sicura posizione, avendo nelle vicinanze i luoghi forti di Castiglione Olona, Castelseprio, Lonate Ceppino e più giù Fagnano Olona, lo fecero poi luogo di sosta dell'imperatore Federico Barbarossa nel 1176, prima della battaglia di Legnano. Oggi solo i dati documentari ci ricordano l'esistenza di un castello a Cairate.

Poco più a sud della valle è invece ancor ben evidente il castello di *Fagnano Olona*.

Come luogo fortificato seguì nel medioevo le sorti di Castelseprio, condividendone le vicende. Quando il Seprio passò definitivamente ai Visconti, il castello fu tenuto da quel ramo familiare dei Visconti di Fagnano.

La sua trasformazione più consistente data al Tre-Quattrocento, quando vennero erette le due torri, che tuttora rimangono, mentre più tarde, della fine del Cinquecento, sono le modifiche al lato verso il paese, che dà al complesso più la caratteristica di palazzo che di castello.

Purtuttavia il fossato che lo circonda, le due torri, parte delle murature merlate e alcuni ambienti interni affrescati lo assegnano tra i tipici castelli di pianura del periodo visconteo.

Sempre in Fagnano, a sud del borgo, è il complesso denominato "Castellazzo", indicante quindi un antico luogo castellato e appartenente nel sec. XV ai Visconti di Jerago.

L'ultima località fortificata che vogliamo qui citare è *Legnano*. Là, dove il fiume ormai scorre lento nella pianura milanese, meno necessaria e utile era la presenza di fortificazioni di uno scacchiere difensivo come invece giustificava la vallata dell'Olona più a nord.

Non solo: le vicende medievali identificarono Legnano come punto avanzato delle difese milanesi verso il Seprio, tradizionalmente avversario. Non quindi elemento fortificato di uno "scacchiere" difensivo, ma fortificazione in antitesi alle postazioni del Seprio. Se l'esistenza di un castello vescovile va ricercata nella Legnano dei sec. XI-XIII, altro castello, più a sud, si venne a costruire sempre lungo il corso dell'Olona. È il cosiddetto castello visconteo di S. Giorgio.

Seppur integro nella sua quasi totalità, i decenni di incuria e abbandono lo hanno reso fatiscente e solo un complesso restauro, l'amministrazione comunale portandolo ad esecuzione, lo restituirà alle sue eleganti forme viscontee.

### **Bibliografia**

- Bognetti G.P.: Santa Maria Foris Portas di Castelseprio e la storia religiosa dei Longobardi. Milano 1948, ripreso in: *L'età Longobarda*, Milano 1966, vol. 2.  
Castelseprio, Storia e Monumenti, a cura di PierGiorgio Sironi, Tradate 1987.  
Perogalli C.: Bascapè G.C.: Castelli della pianura Lombarda. Milano 1960.

DAL ROTARY CLUB SARONNO

## UN RECUPERO FERROVIARIO:

### LA VALMOREA

*di Augusto Rezzonico*

Il sistema della mobilità del nostro Paese è stato caratterizzato negli anni sessanta da uno sviluppo privilegiato della rete autostradale che si è accompagnato al cosiddetto boom dell'automobile. Le risorse economiche sono state destinate con significativa prevalenza al trasporto privato rispetto a quello pubblico. Una visione politica distorta ha considerato per troppo tempo il trasporto su ferro un settore obsoleto in una economia moderna. L'evoluzione del Paese, con i processi di accelerata urbanizzazione concentrati nelle aree metropolitane hanno determinato solo di recente, una revisione critica del problema con la riscoperta del sistema ferroviario per un equilibrato modello urbano. I paesi europei più evoluti nello stesso arco temporale hanno invece investito nel settore del trasporto pubblico, quello ferroviario in particolare, per cui si è allargato il *gap* anche tecnologico tra l'Italia ed il sistema Europa. Per riferirci alla Lombardia è sotto agli occhi del cittadino la quotidiana difficoltà di muoversi nelle città e l'acme si raggiunge nell'area metropolitana milanese. La congestione del traffico non concerne soltanto le strade intercomunali, ma ha investito anche il sistema autostradale che nelle ore di punta è ai limiti della percorribilità.

La situazione è aggravata dalla insufficienza del sistema ferroviario che per decenni non è stato destinatario di investimenti per l'ammodernamento della rete, la velocizzazione delle tratta e il rinnovo del materiale rotabile.

Se le condizioni per la mobilità delle persone è critica, peggiore è la situazione del trasporto di merci che per decenni è stato marginalizzato dalle ferrovie statali e locali per cui si è ampliato il parco di rotabili su gomma che hanno dato risposta ad un mercato in fase di sviluppo correlato all'evoluzione economica del Paese.

Anche in questo settore l'Italia denota un divario rispetto ai Paesi europei più evoluti. Un dato eloquente: in Italia il trasporto merci è per il 15%

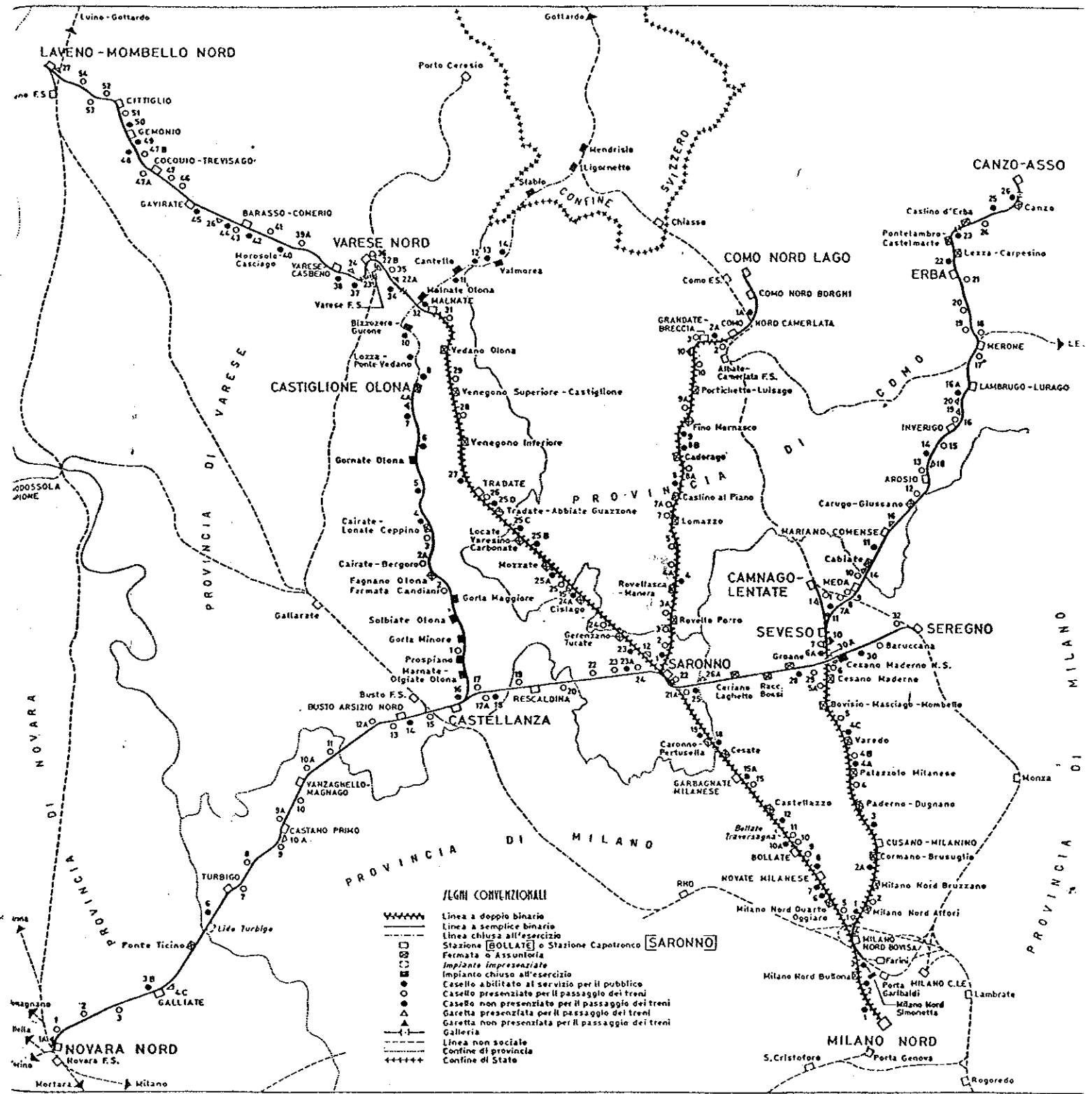
effettuato su ferro, in Francia siamo invece al 50%, in Germania al 55%, in Inghilterra al 48%.

In questo quadro la Regione Lombardia ha da tempo approvato un Piano dei Trasporti che evidenzia gli interventi utili a razionalizzare ed adeguare il sistema al grado di mobilità presente nel territorio. In particolare, per quanto riguarda il trasporto delle merci è stato impostato il quadrilatero di scorrimento delle stesse in modo da isolare il nodo di Milano facendo viaggiare le merci su linea ferroviaria al Nord e al sud dell'area milanese con interconnessioni trasversali. In questa ottica torna ad assumere un valore strategico la riattivazione della linea della Valmorea che collega la ferrovia svizzera con le Ferrovie Nord e, attraverso le connessioni di Busto, di Castellanza, di Seregno e di Bovisa con il sistema delle ferrovie dello Stato. Il sedime relativo a questa linea di circa 25 chilometri che corre da Stabio a Castellanza è tuttora conservato e quindi suscettibile di interventi di allestimento di una linea ferroviaria ammodernata.

Questa linea è stata attivata negli anni venti ed è da considerarsi una scelta illuminata che opera un collegamento con la Svizzera e, attraverso la stessa, con l'Europa del Nord, in alternativa ai trafori alpini. Le vicende politiche del fascismo hanno determinato, con la rottura dei rapporti diplomatici, la interruzione del servizio ferroviario sulla linea della Valmorea che è perdurato sino ai nostri giorni. Oggi la Valmorea è tornata alla ribalta nel quadro della necessità di migliori collegamenti con l'Europa del Nord vista l'insufficienza dell'attuale sistema. Nel piano generale dei trasporti sono prioritari i valichi ferroviari del Brennero, del Sempione e del Gottardo che comunque, anche a fronte di mezzi finanziari disponibili, necessitano di anni prima di essere realizzati. Di qui l'opportunità di riattivare la linea della Valmorea con uno stanziamento globale di 120 miliardi che nell'arco di 18 mesi permetterà di allestire una linea che consentirà il trasporto di merci e di passeggeri collegando il sistema tedesco-svizzero con il sistema italiano. Del resto il governo federale svizzero ha da circa 10 anni riattivato il tratto di linea all'interno della Svizzera per cui ora i camions viaggiano in territorio svizzero su carri ferroviari con il sistema huch-pack e passano su strada nel territorio italiano, congestionando ulteriormente il nostro sistema stradale e autostradale.

Un ulteriore elemento per valutare i riflessi della riattivazione della linea sull'economia lombarda e nazionale è quello relativo alle operazioni doganali che potrebbero realizzarsi in territorio italiano favorendo le aziende nazionali, oltre che dare luogo a maggiori introiti all'erario per i diritti doganali. Le previsioni dei volumi di traffico si aggirano realisticamente sui 15 milioni di tonnellate di merci, in aggiunta ai 12 del transito di Domodossola ed ai 15 previsti con il traforo del Gottardo. Il processo di integrazione economica europea che proprio in questi giorni vede realizzata una liberalizzazione valutaria che sino a pochi anni fa sembrava un obiettivo fuori misura, determinerà un ulteriore incremento del volume di scambi fra i Paesi del Nord Europa e l'Italia:

# RETE DELLE FERROVIE NORD MILANO





ed il territorio svizzero è strategico nel sistema dei trasporti su strada e su ferro. L'apertura all'Europa occidentale dell'economia dei Paesi dell'Est è un altro dato che modifica il quadro di riferimento del sistema degli scambi all'interno del quadrante europeo.

La riattivazione della linea della Valmorea è un progetto che in questa prospettiva può avere, a fronte di uno stanziamento modesto in cifre a fronte dei 3.000 miliardi previsti per i trafori del Brennero e del Sempione, una altissima redditività anche in termini di esercizio, al di là degli innegabili effetti positivi sulla mobilità territoriale.

L'intervento consentirebbe altresì di risolvere il problema dell'attraversamento della città di Castellanza che, per la sua caratteristica orografica, necessiterebbe di abbassare il piano del ferro facendo viaggiare i treni in trincea.

Le opinioni degli ambienti politici e di quelli imprenditoriali sono concordi nel sostenere questo progetto e le F.N.M. sono sollecitate ad avviare le procedure per la progettazione dell'intervento sul sedime già di proprietà.

Il punto critico, come sempre del resto, è rappresentato dai finanziamenti che possono essere posti solo a carico dello Stato.

Un progetto di fattibilità tecnico-economica potrebbe essere finanziabile nell'ambito della nuova legge sostitutiva del Fondo Investimenti e Occupazione.

In alternativa si può ipotizzare l'utilizzo di quote parte dei finanziamenti approvati dal Parlamento per l'Ente Ferrovie dello Stato ed in questo caso sarebbe opportuno dar vita ad una società congiunta tra F.N.M. e Ferrovie dello Stato per la gestione del traffico merci, strumento peraltro previsto dal Piano generale dei trasporti: ciò darebbe spazio a sinergie operative nell'area lombarda tra sistemi ferroviari notevolmente integrati.

È necessaria una scelta di campo da parte della Regione Lombardia che, insieme alle F.N.M., può trovare interlocutori attenti in Parlamento e nell'Ente ferroviario per realizzare un progetto in grado di accelerare lo sviluppo economico dell'area lombarda e quindi il benessere di cittadini che vi abitano e vi lavorano.