

STORIA dei TRASPORTI ITALIANI

di

Francesco Ogliari

Linea ferroviaria

CASTELLANZA -VALMOREA- MENDRISIO

Della ferrovia Saronno - Mendrisio si parla ormai da tempo.

In un articolo a firma « Il Frenatore », pubblicato dal giornale « Saronno » del 23 settembre 1888, l'argomento è ampiamente trattato, ma invano.

SARONNO - MENDRISIO

Già da parecchio tempo si agita la questione importantissima per noi, della nuova ferrovia, che a Mendrisio, darà alla nostra provincia un nuovo sbocco all'estero. Tutta la zona compresa tra Milano e il vicino confine Italo-Svizzero si ripromette dall'attuazione del progetto un incremento nello scambio commerciale e, per conseguenza, un aumento di lucro.

S'intende che Saronno, punto di diramazione ferroviaria, desidera che la nuova linea progettata passi per il borgo, e che contribuisca, in tal guisa a raddoppiarne l'importanza. Al fine di lottare per la salvaguardia degli interessi di Saronno, vorremmo, da noi, formare un Comitato composto di persone competenti in tal materia e che, soprattutto, fossero influenti presso coloro che debbono decidere il tracciato della linea.

Ebbene, perchè il lettore si faccia un concetto preciso della nostra, proprio nostra massima attività, non quella forestiera, in tutto ciò che concerne le questioni più vitali, pubblichiamo la lettera di un nostro collaboratore, di cui, cioè, lo incaricammo di seguire il lavoro altrui e darci d'aggiungli in proposito.

Sig. Direttore,

Avevo promesso d'intrattenere i suoi lettori intorno alla *Saronno-Mendrisio*, e parlare del comitato che si deve costituire. Sia in causa delle loro occupazioni, sia per effetto d'inerzia tutto sta che ancora poco o nulla si può dire intorno alla costituzione del comitato, anzi confessiamo pure che nulla si è fatto. La voglia di lavorare, il bisogno, l'interesse di agire tutto ciò l'abbiamo, lo sentiamo in modo inconfessabile; ma non si fa alcuna cosa, siamo ancora al punto di partenza: al principio. Mi fa pena questo tempo che inutilmente

Frattanto la « Società Anonima Ferrovia Novara-Segno » e il relativo Comitato Promotore presieduto dal conte Giulio Durini, ottengono il Decreto Reale 16 gennaio 1902 che approva la Convenzione sottoscritta il 14 gennaio 1902 per la costruzione e l'esercizio « di una ferrovia a vapore, a sezione normale, da Castellanza a Lonate Ceppino, in Val d'Olona ».

Per il materiale rotabile « si dovrà provvedere in numero non inferiore a 3 locomotive, 10 carrozze viaggiatori, 10 carri merci e 3 bagagliai. La velocità dei treni non potrà superare i 40 chilometri all'ora ».

Il progetto della linea è dell'ingegner Giulio Rusconi-Clerici e comprende anche il tronco sino a Mendrisio, accorciando di quarantaquattro chilometri la distanza ferroviaria fra la Svizzera e l'Italia, prendendo Novara come punto di riferimento.

Frontespizio dell'atto di concessione e del contratto di esercizio per la ferrovia Castellanza-Lonate Ceppino pubblicato, in apposito fascicolo, dalle Ferrovie Nord Milano.

SOCIETÀ ANONIMA DELLE FERROVIE NORD MILANO

*Sede in MILANO — Capitale L. 20.000.000 interamente versato
ed in corso d'ammortamento*

ATTO DI CONCESSIONE

E

CONTRATTO D'ESERCIZIO

DELLA

I lavori di costruzione, presieduti con cure indefesse dallo stesso progettista, vengono immediatamente cominciati: la linea è compiuta in soli due anni.

Il treno inaugurale del 18 luglio 1904 giunto a Lonate-Ceppino, retrocede sino a Gorla Minore ove il signor Bruno, gerente del ristorante Cova di Milano, nel collegio Rotondi gentilmente concesso per l'occasione, serve una eccellente colazione agli invitati, tra i quali il direttore delle Ferrovie Nord ingegner Carlier, l'ispettore Pambianco, gli ingegneri Campiglio e Castiglioni. L'avvocato Augusto Ferrari della Società Novara-Seregno e il conte Venino presidente della Società Ferrovie Nord-Milano fanno gli onori di casa.

Alla fine della colazione si dà inizio ai discorsi. Il primo è tenuto dall'avvocato Ferrari, il quale dopo aver ringraziato l'onorevole Pozzi, sottosegretario ai Lavori Pubblici per essere intervenuto, segnala che il tronco di ferrovia inaugurato ha grande importanza in quanto segna il principio dell'opera che ormai si impone.

« Siam piccini ma cresceremo » dichiara e legge la lettera inviata dall'onorevole Ronchetti ministro di Grazia e Giustizia che, scusandosi di non essere intervenuto, augura ogni prosperità all'intera plaga.

Prende, quindi, la parola l'onorevole Pozzi, il quale, con oratoria facile e elegante, ricorda la grande ricchezza portata dal fiume Olona alla valle.

Strappa, poi, ai convenuti un entusiastico applauso invitandoli a bere alla salute di Sua Maestà il Re « sempre alla testa di ogni nobile iniziativa, sempre pronto a soccorrere moralmente e materialmente tutte le imprese dalle quali il paese possa ritrarne beneficio ».

Per il conte Durini, presente ma indisposto, parla il suo segretario che legge dei versi martelliani del conte

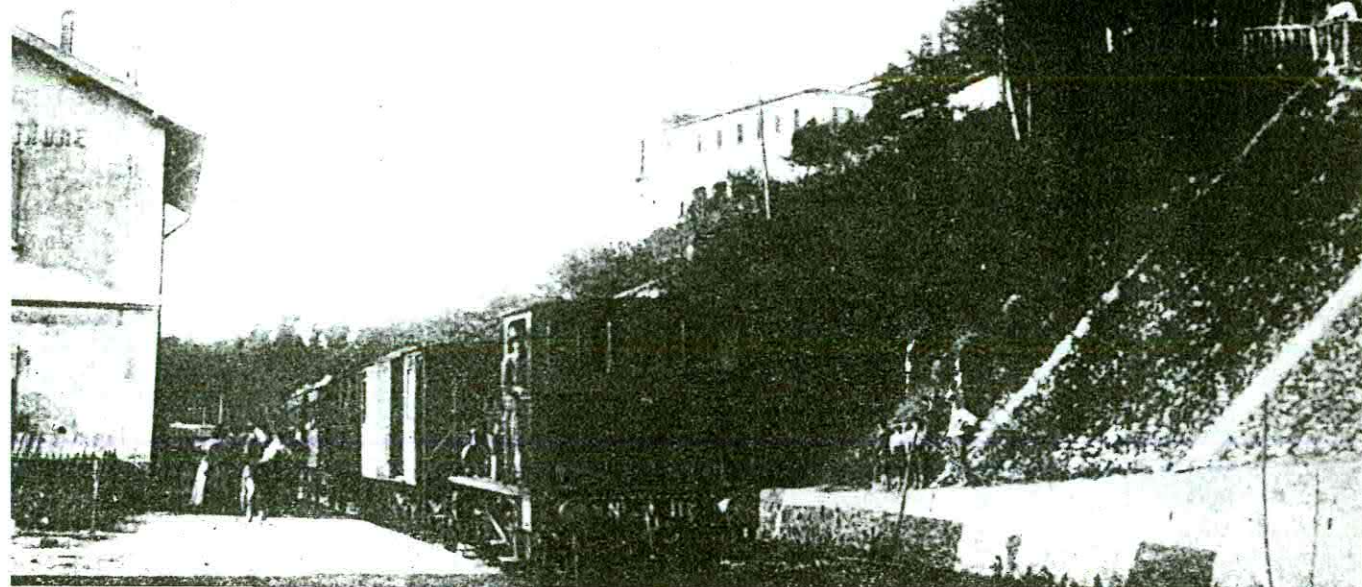
Il programma di espansione delle Ferrovie Nord non ha tregua. Sulla linea Milano-Incino Erba viene richiesta la concessione del raddoppio del binario fra la stazione della Bovisa (dove già è in funzione il doppio binario della linea Milano-Saronno) e quella di San Pietro Martire per 17,095 chilometri nonché di un terzo binario per il servizio merci fra Bovisa e Affori. Il 30 luglio 1913 è sottoscritta la relativa concessione; il Regio Decreto n° 1349 del 29 agosto 1913 lo approva.

E sempre sulla Milano-Incino Erba il ragioniere Antonio Sommaruga, vice direttore delle Ferrovie Nord, sottoscrive il 30 agosto 1913 la convenzione per il prolungamento della linea fino a Canzo-Asso con 7,865 chilometri di ferrata. Il Regio Decreto n° 1350 del 5 ottobre 1913 la approva.

D'altro canto la « Società Anonima per la Ferrovia Novara-Seregno », ottenuta con il Decreto Reale n° 18 del 5 gennaio 1913 l'approvazione della convenzione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia a trazione a vapore da Lonate Ceppino al confine svizzero, la prolunga fino a Malnate il 31 dicembre 1916 mentre fa proseguire i lavori sino a Valmorea. L'esercizio viene, però, ceduto alle Ferrovie Nord con convenzione sottoscritta il 10 aprile 1917, a far tempo dal 1° gennaio 1918.

Anche la « locazione » del 10 dicembre 1890 alle Ferrovie Nord da parte della « Società Novara-Seregno » della linea Novara-Saronno-Seregno viene prorogata con lo stesso atto del 10 aprile 1917 a tutto il 31 dicembre 1930.

È il massimo dell'espansione della rete delle Ferrovie Nord secondo i contratti e le concessioni in corso.



Sulla linea di Valmorea: le stazioni di Gorla Minore, con sullo sfondo in altura il Collegio Rotondi,...

... e di Fagnano Olona.



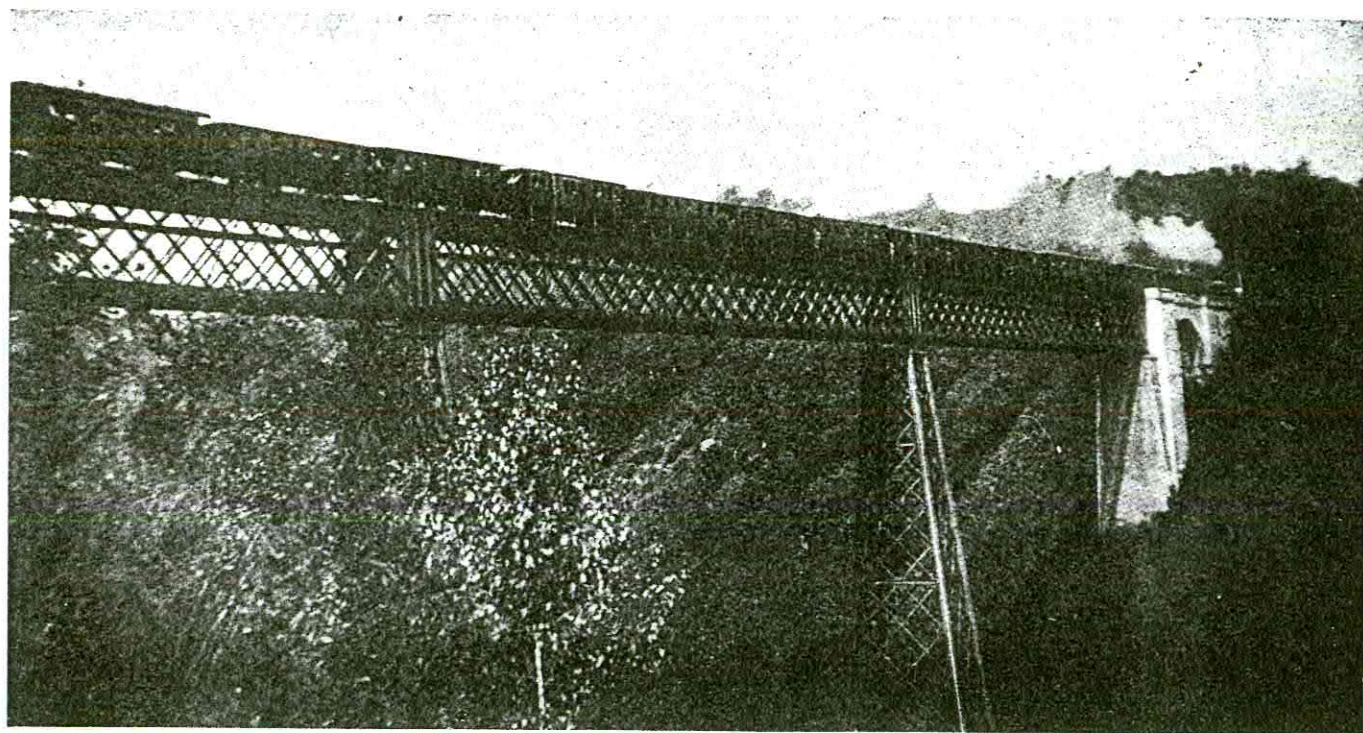


Le cartiere servite dalla linea Castellanza-Lonate Ceppino-Malnate.

La linea di Valmorea vista dal ponte di Malnate delle Ferrovie Nord. Sullo sfondo si nota l'abitato di Bizzozero.

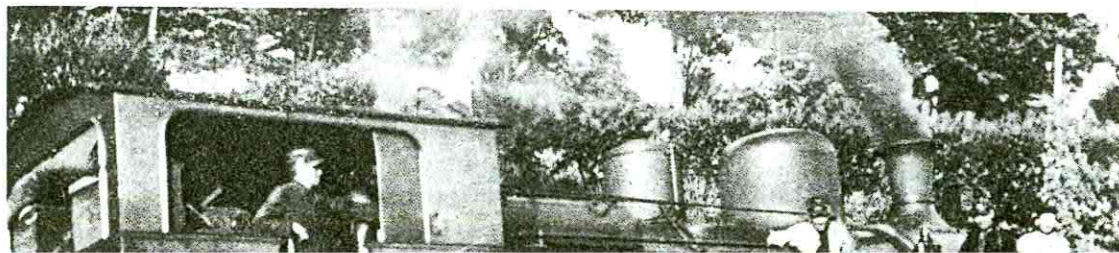
Già il 28 giugno 1906 il Governo Federale Svizzero si era favorevolmente espresso per la costruzione di un tronco di circa 5 chilometri da Mendrisio a Stabio. Il 20 aprile 1916 viene firmata la Concessione che affida alla « Società Anonima per la Ferrovia a scartamento ordinario Mendrisio-Stabia-Confini » la costruzione della linea di congiungimento con la Valmorea per creare una alternativa al valico di confine di Chiasso.





Il ponte di Malnate sul quale sta transitando un lunghissimo convoglio proveniente da Milano e diretto a Varese.

La nuova locomotiva n° 406, costruita dagli « Ateliers de La Meuse » in 5 esemplari, per il traino dei convogli pesanti delle Ferrovie Nord.



niente da Milano, con Pusiano, Cesana, Suello, Civate e Valmadrera a Lecco. Il percorso è compiuto in 45 minuti.

Il 28 settembre 1916 la « Società Automobili per la Valsassina » subentra nell'esercizio della linea.

Sulla linea della Valle Olona, già parzialmente in funzione tra Cairate e Malnate, i lavori stanno per essere completati fino a Valmorea e al confine svizzero.

Ma le contingenze del momento non consentono l'inaugurazione ufficiale e l'ordine di servizio del 27 marzo 1916 annuncia che da tre mesi (31 dicembre 1915) è aperta all'esercizio, « pel solo servizio interno della Rete della Nord Milano, la nuova Ferrovia da Cairate-Lonate Ceppino a Val Morea (confine svizzero) di cui è concessionaria la Società per la Ferrovia Novara-Seregno, ma che viene esercitata dalla Società Anonima delle Ferrovie Nord Milano ».

*L'ordine di servizio del 27 marzo 1916 delle
Ferrovie Nord Milano...*

*... e la tabella polimetrica della linea Cairate-
Valmorea.*

**FERROVIE
NORD MILANO**

**SOCIETÀ ANONIMA
SEDE IN MILANO**
Capitale L. 21.000.000 interamente versato
ed in corso d'ammortamento

Milano, 27 Marzo 1916.

DIREZIONE

Ordine di Servizio N. 12-1916

Esercizio della linea Cairate-Lonate Ceppino-Val Morea

DISTANZE TRA LE VARIE STAZIONI

della Linea

CAIRATE-LONATE CEPPINO-VAL MOREA (Confine Svizzer)

CAIRATE-LONATE CEPPINO

5 | Gornate Inferiore-Torba

2 | 4 | Castiglione Olona-Gornate Superiore