

na nel 1901 Bernocchi costruiva un grosso complesso di candeggio e tintoria. Si assiste in questo periodo anche a cambiamenti nelle proprietà degli insediamenti ed alla eliminazione dei proprietari stranieri, salvo che per la Cantoni.

Il forte incremento delle concerie, tintorie e stamperie da' inizio all'inquinamento del fiume Olona, suscitando le prime reazioni da parte degli utenti per irrigazione e per molitura. Di cio' si interessa il Consorzio Fiume Olona, che nel 1909 inserisce nella propria relazione annuale ai soci la contestazione della libertà indiscriminata di scarico di rifiuti industriali.

Viene anche constatata la mancanza di una legislazione in merito e come la popolazione della valle, preoccupata del posto di lavoro nelle industrie, non sia favorevole a misure coercitive. Gli industriali d'altra parte preoccupati solo del profitto, e con visione miope, ne approfittano minacciando insediamenti in altri paesi. (1)

---

(1) Consorzio Fiume Olona, Archivio.

Lo sviluppo della industrializzazione lungo il fiume può essere indicato dalla statistica seguente, riferita al 1880: ( I )

A) Filature

Crivelli	Induno
Introini	Malnate
Meyer	"
Varena	Gurone
Schoch	Castiglione O.
Candiani G.	Cairate
Piantanida	Fagnano
Salmoiraghi	"
Ponti	Solbiate
Bombaglio	Olgiate
Candiani L.	"
Pozzi	"
Candiani flli	"
Cantoni	Castellanza
Turati	"
Thomas	Legnano
Amman	"
Cantoni	"
Krumm	"
Dell'Acqua	"
Bianchi e c.	"

B) Tessiture

Ponti	Solbiate
Cantoni	Castellanza
"	Legnano

( I ) Consorzio Fiume Olona = Archivio

Thomas	Legnano
Dell'Acqua	"
Visconti di Modrone	S.Vittore Olona

c) Setifici

Lesmo	Clivio
Magni	Viggiu'
Weil-Weiss	Varese
Bianchi	"
Banco Sete	Nerviano

d) Cartiere

Molina	Varese
Merati	Lozza

e) Concerie

Valle Olona	Varese
Varesina	Varese
Fraschini	"
Pilartz	Milano

Nel complesso sul fiume Olona nel 1881 si avevano anche 90 molini, 2 centrali elettriche ed altri diversi insediamenti lavorativi complessivamente in numero di 128.

(1) La valutazione dell' apporto reale allo sviluppo economico dei paesi interessati, deve purtroppo tener conto che ben pochi erano i proprietari residenti in luogo e che essi potevano essere considerati piu' artigiani che industriali, avendo essi i centri direzionali in altre località, dove impiegavano i proventi non indifferenti. Le eccezioni erano a Varese e nel nord di essa, per concherie e setifici, a Castellanza, come sede primaria,

---

Consorzio Fiume Olona = Archivio

e Legnano per la Cantoni e pure a Legnano per la Dell'Acqua e Bernocchi.

Lo sviluppo economico di carattere industriale poneva anche il problema della facilità delle comunicazioni sia per l'approvvigionamento che per la distribuzione dei prodotti finiti ai mercati, che non erano solo nazionali, ma che interessavano i paesi del nord e quelli dell'oriente. Il trasporto ferroviario stava assumendo una funzione traente nei confronti di quello stradale, ancora subordinato all'impiego dell'energia animale. Nel 1849 entrava in esercizio la Milano-Como, nel 1863 la Milano-Gallarate, prolungata nel '65 sino a Sesto Calende e Varese. Queste ferrovie primarie collegavano i centri più importanti, ma lasciavano scoperte vaste zone, dove si erano avuti notevoli insediamenti produttivi. Così, per iniziativa privata e capitali stranieri, nel 1881 venne aperta la tranvia Milano-Gallarate che nel tratto Milano-Legnano toccava paesi non serviti dalla ferrovia. Il nucleo più importante di linee secondarie fu realizzato dalle ferrovie Nord-Milano con la Milano-Saronno del 1879, prolungata sino a Malnate nel 1885 e nell'anno successivo sino a Varese. Nel 1887 entrava in funzione il tratto Saronno-Busto Arsizio-Novara. Queste le linee che interessavano la Valle Olona, altre furono aperte dalla stessa società, così nel 1879 la Milano-Erba, nel 1888 la Saronno-Como.

Sebbene nei primi tempi il risultato apparisse incerto

ai fini speculativi, l'impresa andò sempre più consolidandosi con lo sviluppo del processo di industrializzazione del nord di Milano, processo che provocò lo spostamento del centro di gravitazione economica della città, tradizionalmente localizzato al sud, per la presenza di un ingente patrimonio agricolo.

Per la valle Olona più importante fu la costruzione del tratto Castellanza, Lonate Ceppino, Mendrisio, detta della Val Morea.

Nel 1902 la " Soc. Ferroviaria Novara=Seregno " ottenne dal Ministero dei LL.PP. di poter costruire e gestire la diramazione Castellanza=Lonate Ceppino, che infatti fu aperta al traffico nel 1904 dalla Soc. Nord=Milano. Detta società fece pressione sui Comuni Svizzeri di Mendrisio e Stabio per ottenere dal Governo Federale la concessione del tronco fra Mendrisio ed il confine italiano; a sua volta il Governo Italiano nel 1913 accordava alla Novara=Seregno, il prolungamento della linea da Lonate Ceppino al confine ( I )

Un anno dopo il nuovo tronco ferroviario era già in funzione sino a Castiglione Olona ed il primo gennaio 1916, tutta la linea progettata era aperta al traffico. La Società svizzera per la costruzione del tratto Stabio=Mendrisio, costituitasi sin dal 1913, soltanto nel 1926 terminò i lavori, unificando la stazione di Val Morea con quella di Stabio, permettendo così un servizio internazionale, interessante la vasta zona industrializzata dell'alto Milanese.

Per la concorrenza con i tronchi dello Stato ed in modo

---

( I ) G. Cornolò = Le ferrovie Nord Milano, ieri, oggi, domani = Genova 1970 pp. 10/11

particolare per pressioni Italiane, il 31/5/1928, dopo solo due anni di esercizio, dovette essere soppresso il tratto elvetico, mettendo in crisi tutta la linea. Il motivo della inaspettata soppressione del servizio pare dovuto a provvedimento dell'allora Ministro dei trasporti Costanzo Ciano, come risulta da un articolo apparso su "Cronache della Regione Lombarda"

"... egli non fece che applicare le idee correnti del tempo. Considerando la Società F.N.M. di proprietà degli Ebrei, i quali volevano continuare i loro redditi e traffici con la vicina Confederazione, mentre il popolo italiano faceva sacrifici per prepararsi agli 'immarciscibili futuri destini', bisognava stroncare le 'losche manovre' speculative dei nemici della Patria'. Da ciò la decisione di evitare l'espatrio ai vagoni ferroviari della Nord". ( I )

Dal 1952 rimase attivo solo il tratto Castellanza= Cairate ed esclusivamente per rifornimento di merci alla Cartiera di Cairate. Con il recente fallimento di detta Ditta (1977) resta sospeso ogni convoglio, rendendo per ora improduttiva l'ingente spesa fatta due anni fa, per il rinnovo della massicciata e dell'armamento.

Un futuro ben diverso avrebbe avuto la Ferrovia in tutto il suo sviluppo, se il Parlamento Italiano avesse approvato nel 1921 il disegno di legge presentato dal Ministero che prevedeva la nuova sede ferroviaria da Busto Arsizio a Legnano ed il prolungamento sino ad Abbiategrasso, come innesto sulla Alessandria= Genova. Veniva prevista un'unica stazione per Legnano e Castellanza, dove avrebbe confluito anche la Ferrovia Nord. Di detto

---

I) "Cronache della Regione Lombarda" N° 38 del 1974  
pag. 48

progetto venne realizzato solo lo spostamento della stazione ferroviaria di Busto Arsizio. ( I )

Il collegamento delle Varesine e della linea del Sempione con Abbiategrasso, Mortara, Alessandria, Genova, avrebbe dato un sollievo non indifferente alla Milano=Genova, soprattutto per quanto riguarda il traffico di merci.

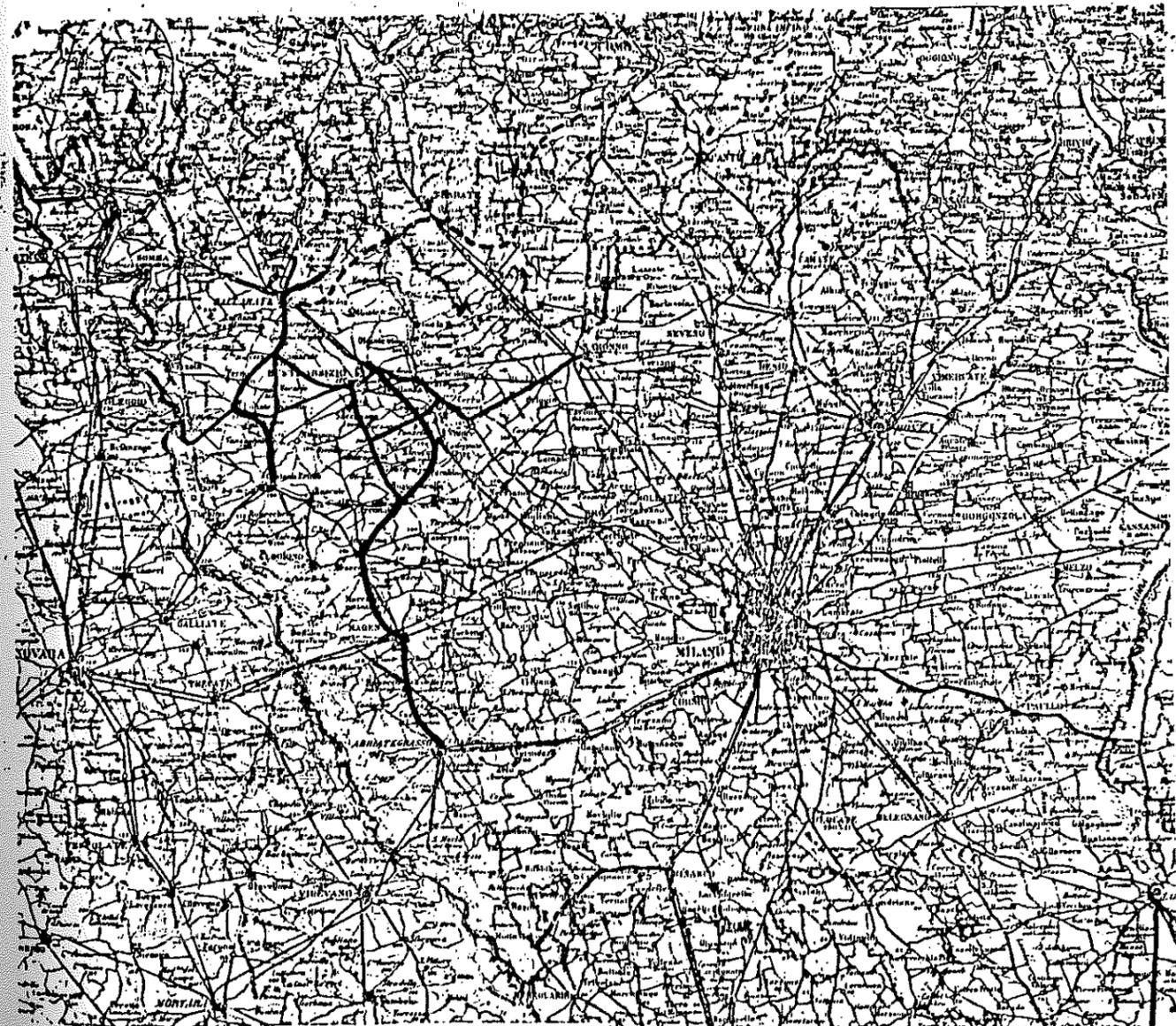
Nell'immediato dopo guerra fu ripresa in esame tale soluzione, allora ancora realizzabile per la mancanza di costruzioni lungo il possibile tracciato, ma per ragioni varie anche economiche, fu preferito il potenziamento della Gallarate=Luino=Bellinzona.

Dò recente da parte Svizzera si è risolleavato il problema della riattivazione della Castellanza=Mendrisio 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 conseguente disagio per raggiungere i paesi. L'attuale linea automobilistica, gestita dalla Nord, Legnano=Castellanza, Tradate, sostituisce il cessato servizio viaggiatori ed è certamente più comoda in quanto le fermate sono nei centri dei paesi.

---

( I ) = Allegati dagli atti Parlamentari, legislatura XXV sessione 1919=21, Camera dei Deputati, seduta del 12/3/1921, relazione e planimetria.



*Alto Milanese*

LINCE TRAMVIARIE PROPOSTE PER L'IMMEDIATI DOMANDI DI CONCESSIONE

*Planimetria*

Scala 1:400.000

- 1). Legnano - Busto (in costruzione).
- 2). Camerlata - Gallarate (in concessione).
- 3). Legnano - Abbiategrasso (in istruttoria).

Confine della Provincia di Milano.

*Linee in Progetto*

Atti Parlamentari

Camera dei Deputati

Legislatura XIV - Sessione 1919-21 - Documenti - Disegni di Legge e Relazioni

C A M E R A D E I D E P U T A T I

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici  
(Peano)

di concerto col Ministro ad Interim del Tesoro  
(Facta)

Autorizzazione della spesa di L. 50 milioni per la costruzione  
della Ferrovia Abbiategrasso - Busto Arsizio

Redatta del 12 MARZO 1921

Onorevoli Colleghi !- Da un Comitato Promotore costituitosi in Milano

-4-  
furono avviate nell'aprile del 1907 le prime pratiche per la concessione all'Industria privata della costruzione e dell'esercizio della Ferrovia da Abbiategrosso per Magenta e Legnano a Busto Arsizie.

Tenuti ~~presente~~ presenti gli stretti rapporti che il futuro esercizio di tale Linea avrebbe avuto con quello della Rete Ferroviaria principale, la domanda del detto Comitato fu esaminata in primo tempo sotto il riguardo della concessione di sola costruzione della Linea, intendendo così di riservare allo Stato l'assunzione dell'esercizio.

Seguirono in proposito lunghe trattative, sino a quando nel Novembre del 1914 il Comitato Promotore tornò ad insistere perchè fosse effettuata la concessione piena della Linea sia pure introducendo nella convenzione da stipularsi con l'Ente concessionario la clausola, colla quale si lasciava in facoltà dell'Amministrazione di procedere, una volta costruita la Linea, al suo riscatto immediato.

Le pratiche d'istruttoria, protrattesi sino al Marzo dello scorso anno, potevano considerarsi ormai esaurite: se nonchè in seguito alla presentazione di un nuovo Memoriale del Comitato, ed all'esame delle proposte in esso contenute, fu convertita la convenienza di attenersi alla più retta soluzione della costruzione della Linea a cura dello Stato, soluzione preferibile sotto tutti i riguardi, sia per la riconosciuta importanza della Linea medesima, sia per il fatto che la nuova comunicazione ferroviaria interesserebbe tre delle principali linee statali, ed avrà comuni con esse ben quattro stazioni.

La Linea avrà la lunghezza di circa 30 Km. e richiederà una spesa di costruzione valutata nella presunta somma di L. 50.000.000.- esclusi i lavori d'innesto nelle esistenti stazioni di Abbiategrosso, Magenta e Legnano che possono essere eseguiti in un secondo tempo.

Secondo lo schema del Disegno di Legge, che presentiamo alla v/ approvazione, la somma anzidetta di 50.000.000.- verrebbe stanziata nello stato