

CAPITOLO 7.

LE INSORMONTABILI DIFFICOLTÀ

COM'È GIÀ STATO DETTO IN PRECEDENZA, IL REGIO GOVERNO AVEVA AUTORIZZATO L'APERTURA ALL'ESERCIZIO PUBBLICO DEL TRANSITO DI VALMOREA-MENDRISIO IL 28 GIUGNO 1926. TUTTAVIA TALE PERMESSO FU DATO DALLE NOSTRE AUTORITÀ PRIMA CHE VENISSE PORTATO A TERMINE IL TRATTATO ITALO-SVIZZERO CHE DOVEVA REGOLARE LE FACOLTÀ INTERNAZIONALI DI TALE TRANSITO. DI CONSEGUENZA LE F.N.M., NELL'ATTESA DELLA CONVENZIONE, E D'ACCORDO CON LE FERROVIE FEDERALI SVIZZERE, PER OVVIARE A QUESTA CARENZA NORMATIVA, AUTORIZZARONO LE PROPRIE STAZIONI AD UTILIZZARE IL PASSAGGIO DI VALMOREA PER LE SPEDIZIONI DELLE MERCI, IN BASE ALLE NORME DELLA CONVENZIONE DI BERNA DEL 1890, PER I TRASPORTI INTERNAZIONALI, E CON LA TASSAZIONE DA FERROVIA A FERROVIA. ALLO STESSO TEMPO LE STESSE F.N.M. DOMANDARONO ALLE FERROVIE DELLO STATO, CON LE QUALI AVEVANO SERVIZIO CUMULATIVO ANCHE PER I TRASPORTI INTERNAZIONALI, DI INOLTARE PER LA NUOVA LINEA LE SPEDIZIONI DIRETTE NEL MENDRISIOTTO E NEL LUGANESE, FATTO CHE, SOPRATTUTTO PER LE PROVENIENZE DAL PIEMONTE E DALLA LIGURIA, AVREBBE COMPORATO UN RISPARMIO IN TERMINI DI CHILOMETRAGGIO, DI TEMPO DI PERCORRENZA E DI COSTI, RISPETTO AL TRANSITO PER IL VALICO DI CHIASSO O DI PINO SUL LAGO MAGGIORE. INFINE VENNE RICHiesto CHE ANCHE CONVOGLI PROVENIENTI DALLA SVIZZERA E DIRETTI A STAZIONI DELLE FF.SS. POTESSERO ESSERE INOLTATE SULLA FERROVIA VALMOREA. LE FERROVIE DELLO STATO, DOPO UN PRIMO ASSENSO A TALI PROPOSTE, DECISERO DI RIMANDARE OGNI DECISIONE A RIGUARDO, AL DOPO LA CONCLUSIONE DELLA SOPRA MENZIONATA CONVENZIONE ITALO-SVIZZERA, PROIBENDO SIA CHE CARRI ESTERI, ENTRATI IN ITALIA DAL TRANSITO DI VALMOREA, POTESSERO PASSARE IN SEGUITO SULLA LORO RETE, SIA CHE I CARRI F.S. ED ESTERI POTESSERO ESSERE INSTRADATI VERSO LO STESSO TRANSITO DALLE LORO STAZIONI. DI CONSEGUENZA, IL TRAFFICO SULLA NUOVA LINEA, SI LIMITÒ ESCLUSIVAMENTE TRA LE STAZIONI DELLE NORD ED ALCUNE STAZIONI SVIZZERE, DIVENTANDO COMPRESIBILMENTE DI MODESTISSIMA PORTATA. CONTEMPORANEAMENTE LA LINEA POLITICA ITALIANA ERA MUTATA PROFONDAMENTE. L'AMMINISTRAZIONE FASCISTA, A DISPETTO DELL'ENTUSIASMO E DEL COMPIACIMENTO SFOGGIATO IN OCCASIONE DELLA CERIMONIA D'APERTURA, NON VEDEVA DI BUON OCCHIO QUESTA LINEA, LA CUI GESTIONE ERA AFFIDATA AD UNA SOCIETÀ PRIVATA, IL CUI CAPITALE AZIONARIO ERA ANCORA PER LA BUONA PARTE STRANIERO SOPRATTUTTO INGLESE ED EBREO, ED IL CUI CONTROLLO NON ERA COSÌ DOCILE COME SI SAREBBE VOLUTO. LA LINEA VIENE ADDIRITTURA RIBATTEZZATA IN QUESTI ANNI DALLA PROPAGANDA DI REGIME: "LA FERROVIA DEL MALOCCHIO". IN QUESTO CLIMA CHE SI ERA VENUTO A CREARE, È SOPRATTUTTO LA CONCESSIONARIA SVIZZERA DEL TRATTO MENDRISIO-STABIO-CONFINE CHE CERCA DI OTTENERE LA NORMALIZZAZIONE DELL'ESERCIZIO, TANTO PIÙ CHE IL SERVIZIO MERCI SI ERA RIVELATO SUBITO ATTIVO, MENTRE ORA, DOPO I VETI APPOSTI DALLE FF.SS., TALE SOCIETÀ NON RIUSCIVA PIÙ AD AUTOSOSTENERSI ECONOMICAMENTE PER VIA DEL NETTO CALO DI TRAFFICO SULLA TRATTA, TANTO DA

ESSERE COSTRETTA A CHIEDERE AIUTO ALLE FERROVIE NORD MILANO PER TAMPONARE LE ECCESSIVE PERDITE. "L'OSTILITÀ UFFICIALE ROMANA È EVIDENTE" SCRIVE A PROPOSITO IL CORRIERE DEL TICINO IN UN AMPIO SERVIZIO DEDICATO AI PROBLEMI DELLA LINEA.

IN FINE, UN'ULTIMA DIFFICILE QUESTIONE DA PRENDERE IN CONSIDERAZIONE È QUELLA LEGATA AL TRASPORTO PASSEGGERI. MENTRE IL TRAFFICO MERCI, COME SI È GIÀ SOTTOLINEATO IN PRECEDENZA, SI ERA RIVELATO VERAMENTE UNA FONTE VITALE PER IL SOSTENTAMENTO DELLA LINEA, PER QUELLO DEI PASSEGGERI, INVECE, LA COMODITÀ DELLA TRATTA DA MENDRISIO A CHIASSO E A MILANO, NON INVITAVA AD UTILIZZARE LA NEONATA FERROVIA, ANCHE PERCHÉ COSTRINGEVA AL CAMBIO DEL CONVOGLIO PER RAGGIUNGERE IL CAPOLUOGO LOMBARDO. BEN SI PUÒ COMPRENDERE QUINDI CHE UNA VOLTA VENUTI MENO GLI INTROITI LEGATI ALLE SPEDIZIONI DI MERCI, NON SI POTÈ FAR AFFIDAMENTO SUL TRASPORTO DI PERSONE.

SOCIETÀ ANONIMA
PER LA
Ferrodia Novara-Seregno

SEDE IN MILANO
VIA BOCCACCIO, 35

C. C. I. Milano N. 24.435
Capitale Sociale L. 6.300.000

Integramente versato
ed in corso di ammortamento

di Prot. 121
N. _____
di Prot. _____

OGGETTO
**Ferrovie
Cairate-Confine Svizzero
Sussidie**

Risposta al N. _____

del _____

NB. Nella risposta si prega di indicare
il numero e la data della presente

Allegati N. _____

RACCOMANDATA
con R.R.

1142
92-10-97
Milano, Ottobre 1927 142

Ill.mo Signor **P O D E S T A'**
del Comune di _____

CANTELIO

Col giorno 28 Giugno 1926 venne aperta all'esercizio l'intera linea ferroviaria Cairate - Valmerea - Confine Svizzero, linea che viene mantenuta in regolare esercizio ed in corrispondenza col tronco svizzero fino a Mendrisio.

Essendo già maturato un intero anno di servizi, preghiamo disporre il pagamento della 1^a annualità del sussidio di annue L. 1.000,= votate da codesto Comune, con deliberazioni sanzionate con R^o Decreto 31 Agosto 1910.

Con osservanza

SOCIETÀ ANONIMA
PER LA
FERROVIA NOVARA-SEREGNO
IL CONSIGLIERE DELEGATO

CAPITOLO 8.

SOPPRESSIONE DELLA LINEA INTERNAZIONALE MENDRISIO- VALMOREA

"LA SOCIETÀ SVIZZERA DELLA FERROVIA MENDRISIO-CONFINE, CONOSCIUTI I PROPOSITI DELLE NOSTRE FERROVIE DELLO STATO, DECISE DI CHIUDERE IL PASSIVO ESERCIZIO DELLA PROPRIA TRATTA COL 31 MAGGIO ULTIMO SCORSO, COSÌ LE FERROVIE NORD MILANO DAL 1° GIUGNO LIMITARONO I TRENI A VALMOREA". CON QUESTE POCHE RIGHE, IL PRO MEMORIA INTERNO DELLE F.N.M. DATATO MILANO, 14 GIUGNO 1928-ANNO VI°, RICORDA LA SOPPRESSIONE DELLA LINEA INTERNAZIONALE MENDRISIO-VALMOREA. A TAL PROPOSITO FACCIAMO UN PICCOLO PASSO INDIETRO PER CERCARE DI COMPRENDERE LE RAGIONI DI QUESTA SOFFERTA DECISIONE.

COME SI È GIÀ DETTO IN PRECEDENZA, IL CLIMA ATTORNO ALLA NUOVA FERROVIA SI ERA DIMOSTRATO, SALVO CHE PER L'ENTUSIASMO DEI GIORNI DELL'INAUGURAZIONE, SUBITO MOLTO PESANTE. DA UN LATO VI ERA, INFATTI, UNA MARCATO OSTILITÀ DA PARTE DEL REGIME FASCISTA CHE, CON LA SUA POLITICA AUTARCHICA E CON LA SUA PROPAGANDA NAZIONALISTA, ERA GIUNTO A DEFINIRE LA LINEA: "FERROVIA DEL MALOCCHIO". DALL'ALTRO INVECE, L'ASSENZA DI UNA NORMATIVA AD HOC CHE DISCIPLINASSE IL TRANSITO DEI CONVOGLI E STABILISSE DETTAGLIATAMENTE I CANONI D'UTILIZZO DEL VALICO FERROVIARIO DI VALMOREA, CERTAMENTE NON FAVORIVA IL FLORIDO SVILUPPO DELLA TRATTA. IN QUESTA SITUAZIONE D'INCERTEZZA PER IL FUTURO, SI ARRIVA AL MESE D'APRILE DEL 1928, QUANDO SI REGISTRA LA SVOLTA DECISIVA CHE PORTERÀ, DI LÌ A POCHI MESI, ALLA CHIUSURA. ANCHE IN QUEST'OCCASIONE SI RITIENE OPPORTUNO RIPORTARE IL TESTO DEL PRO MEMORIA DEL GIUGNO 1928:

"NELLO SCORSO MESE DI APRILE IL REGIO ISPETTORATO, CIRCOLO DI MILANO, COMUNICÒ UFFICIOSAMENTE ALLE FERROVIE NORD MILANO UNA MEMORIA NELLA QUALE ERANO ESPRESSE LE FACOLTÀ CHE, SECONDO LE FERROVIE DELLO STATO ITALIANO, DOVEVANO ESSERE ACCORDATE AL TRENINO DI VALMOREA COL TRATTATO ITALO-SVIZZERO IN CORSO DI DISCUSSIONE. LE FERROVIE NORD MILANO, ANCHE A NOME DELLA SOCIETÀ PROPRIETARIA DELLA FERROVIA NOVARA-SEREGNO, DICHIARARONO DI NON POTERLE ACCETTARE E, UFFICIOSAMENTE, FECERO CONOSCERE A DETTO REGIO CIRCOLO LE RAGIONI DEL LORO RIFIUTO E LE CONDIZIONI OCCORRENTI PER DARE, CON RISPETTO AI PATTI DI CONCESSIONE, VITA AL TRANSITO DI VALMOREA". PURTROPPO LA DOCUMENTAZIONE IN NOSTRO POSSESSO, NON CI PERMETTE DI POTER ANALIZZARE CON MAGGIOR PRECISIONE L'EPISODIO. MOLTO PROBABILMENTE, INFATTI, PROPRIO PERCHÉ SI TRATTA DI DOCUMENTI UFFICIOSI E NON UFFICIALI, QUESTI A SUO TEMPO NON VENNERO ARCHIVIATI NELLA MANIERA DOVUTA, IN QUANTO RITENUTI POCO IMPORTANTI. CIÒ CHE EMERGE COMUNQUE CHIARAMENTE, È LA VOLONTÀ ESPRESSA DALLE FERROVIE DELLO STATO, E QUINDI DAL GOVERNO, DI IMPORRE DELLE CONDIZIONI TALI CHE LE PERMETTESSERO IL PIENO MONOPOLIO DEL VALICO IN QUESTIONE, ANCORA PRIMA CHE VENISSE COMPLETATA LA CONVENZIONE ITALO-SVIZZERA SULLA MATERIA. INDUBBIAMENTE, COME SI PUÒ FACILMENTE SUPPORRE, TALI CONDIZIONI DOVEVANO ESSERE MOLTO PENALIZZANTI PER LA SOCIETÀ CONCESSIONARIA DELLA LINEA. QUESTA, INFATTI, PUR TROVANDOSI IN

UNA SITUAZIONE ECONOMICA ASSAI DIFFICILE DERIVANTE DALLE PRIME RESTRIZIONI IMPOSTE DALLE FF.SS., E QUINDI ESSENDO IN ATTESA DI UNA NORMALIZZAZIONE CHE LE CONSENTISSE DI SFRUTTARE A PIENO LE POTENZIALITÀ DELLA TRATTA, RINUNCIÒ NELLA SPERANZA DI UNO SBLOCCO A PROPRIO FAVORE DELLA SITUAZIONE. COSÌ FACENDO TUTTAVIA, VENNE FIRMATA IN PRATICA LA CONDANNA A MORTE DELLA LINEA INTERNAZIONALE, POICHÉ LA TANTO SOSPIRATA ED ATTESA CONVENZIONE ITALO-SVIZZARA, ANCHE A CAUSA DELL'OSTRUZIONISMO DELLE NOSTRE AUTORITÀ CHE PER DI PIÙ NON SI STAVANO IMPEGNANDO AFFATTO PER COMPLETARE LE INFRASTRUTTURE DOGANALI NECESSARIE, TARDÒ ANCORA AD ARRIVARE.

SONO PASSATI SOLAMENTE UN ANNO E UNDICI MESI DAL GIORNO DELL'INAUGURAZIONE, QUANDO, VALUTATA L'IMPOSSIBILITÀ DI CONTINUARE A SOSTENERE LE CONDIZIONI VENUTESI A CREARE, CON L'ORDINE DI SERVIZIO N° 17 DEL 22 MAGGIO 1928, PER "SUPERIORE DECISIONE", LE FERROVIE NORD MILANO ANNUNCIANO CHE, CON IL 31 MAGGIO, "CESSERÀ IL SERVIZIO DEI TRENI TRA VALMOREA E MENDRISIO. TUTTI I TRENI LIMITERANNO QUINDI, DAL 1° GIUGNO P.V., LA CORSA ALLA STAZIONE DI VALMOREA". IN SEGUITO A TALE DECISIONE, IL TRONCO VALMOREA-CONFINE VENNE COMPLETAMENTE DISABILITATO E COSÌ, IL RACCORDO CON LA SVIZZERA CESSÒ DI ESISTERE.

FERROVIE
NORD MILANO

Milano, 22 Maggio 1928 - A VI.

SOCIETÀ ANONIMA
SEDE IN MILANO
Capitale L. 65.000.000
di cui versate L. 51.900.000
ed in corso di ammortamento

C. C. I. MILANO N. 28331

DIREZIONE

Ordine di Servizio N. 17-1928

Cessazione di servizio merci, bagagli e viaggiatori
tra VAL MOREA e MENDRISIO

(Ordine di Servizio N. 11-1926)

Col 31 Maggio corrente, e sino a contrario avviso, cesserà il servizio dei treni tra Val Morea e Mendrisio e conseguentemente anche il servizio cumulativo merci, bagagli e viaggiatori con la linea Mendrisio-Stabio Confine ed oltre, istituito con l'Ordine di Servizio N. 11-1926.

Tutti i treni limiteranno quindi, dal 1° Giugno p. v., la corsa alla stazione di Val Morea.

Il Direttore d'Esercizio

Ing. C. ANGHILERI

CAPITOLO 9.

ANNI '30/ '40: IL LENTO, MA INESORABILE DECLINO

UNA VOLTA SMARRITO IL PROPRIO CARATTERE D'INTERNAZIONALITÀ, LA TRATTA, E SOPRATTUTTO L'ULTIMA PARTE DA CAIRATE A VALMOREA, CHE ERA NATA CON LA VOCAZIONE D'ESSERE UNA VIA DI COLLEGAMENTO CON LA SVIZZERA PER IL TRASPORTO MERCI, PERSE, CON IL PASSARE DEGLI ANNI, LA PROPRIA GIUSTIFICAZIONE D'ESISTENZA. ANCHE L'ENTITÀ DEL TRAFFICO PASSEGGERI NON PROMETTEVA NULLA DI BUONO ALL'ORIZZONTE. SECONDO UNA STIMA COMPIUTA A TALE PROPOSITO NELLA RIUNIONE DEL 15 MAGGIO 1937, TENUTASI NELLA REGIA PREFETTURA DI VARESE TRA I PODESTÀ E GLI IMPRENDITORI DELLA PROVINCIA, IL NUMERO MEDIO DI VIAGGIATORI PER SINGOLO CONVOGLIO SULLA TRATTA CASTELLENZA-CASTIGLIONE OLONA ERA INFATTI SCESO A 14 PERSONE, MENTRE SULLA CASTIGLIONE OLONA-VALMOREA NON SUPERAVA LE DUE UNITÀ.

Milano - CASTELLENZA - VAL MOREA

Stazioni	VIAGGIATORI					MERCÌ		FACOLTAT	
	219	143		169	177	7411 ● Feriale vel. km. 30	8421 Festivo vel. km. 30	9401 vel. km. 41	9481 vel. km. 40
MILANO Nord	8.07 8.26	13.07 13.27		17.53 18.13	19.12 19.34				
SARONNO		243		269	277				
	8.32 8.46	13.34 13.49		18.21 18.37	19.41 19.55				
CASTELLENZA	419 Qualies-Niche 1 e 3 vel. km. 30 8215 4215 8.47 218	443 Qualies-Niche 1 e 3 vel. km. 40 446 13.55 243		469 Qualies-Niche 1 e 3 vel. km. 40 3263 283 18.44 472	477 (NB) Qualies-Niche 1 e 3 vel. km. 40 20.00 277				
Marnate Olgiate Olona	8.51 52	13.59 59 1/2		18.48 48 1/2	20.04 04 1/2	416 - 211 6.42	218 9.25	9402 5.00 8203	9482 20.32 277
Prospiano	8.54 55	14.01 1/2 02		18.50 1/2 51	20.06 1/2 07	6.47 50	9.30 31	5.04	20.36
Goria Minore	8.58 59	14.05 05 1/2		18.54 54 1/2	20.10 11	6.53 7.02	9.35 37	5.05	20.37
Solbiate Olona	9.02 03	14.08 1/2 09		18.57 1/2 58	20.14 14 1/2	7.05 33	9.40 .7424	5.06 1/2	20.38 1/2
Goria Maggiore	9.06 07	14.12 12 1/2		19.01 01 1/2	20.17 1/2 18	7.37 45		5.08 1/2	20.40 1/2
Ferm. Candiani	9.09 09 1/2	14.14		19.03 1/2 04	20.19 1/2	7.48 53		5.10	20.42
Fagnano Olona	9.12 1/2 13 1/2	14.16 1/2 17 1/2		19.07 07 1/2	20.22 23	7.56		5.11 1/2	20.43 1/2
Cairate-Bergoro	9.16 1/2 17	14.20 1/2 21		19.10 1/2 11	20.26 27	8.11		5.13	20.45
Cairate - Lonate Cepp.	9.20 23/424	14.24 25		19.14 14 1/2	20.30 3482	8.15 16		5.15	20.47
Gornate Olona	9.30 34	14.32 32 1/2		19.21 1/2 22		8.20 7424		5.18 19 418	20.50 51 9482
Castiglione Olona	9.41 53	14.39 1/2 40		19.29 29 1/2				5.25 1/2	20.57 1/2
Lozza P.Vedano	9.57 58	14.44 44 1/2		19.33 1/2 34				5.31	21.03
Bizzozero - Gurone	10.03 08	14.49 1/2 50		19.39 39 1/2				5.33 1/2	21.05 1/2
Malnate Olona	10.11 23	14.53 54		19.42 1/2 43 1/2				5.37	21.09
Cantello	10.28 30	14.59 15.00		19.48 1/2 49				5.39 1/2	21.11 1/2
VAL MOREA	10.35 448	15.05		19.54 9482				5.43	21.15
								5.47 422	21.19

IL 13 GIUGNO 1935, IL REGIO DECRETO N° 1387 FIRMATO DA VITTORIO EMANUELE III, APPROVÒ LA CONVENZIONE DEL 11 MAGGIO DELLO STESSO ANNO, CON LA QUALE FU AUTORIZZATA LA SOSPENSIONE DELL'ESERCIZIO DEL TRATTO TERMINALE DALLA STAZIONE DI VALMOREA AL CONFINE SVIZZERO, INIZIATA IL 1° GIUGNO 1928, FINO AL 31 LUGLIO 1937. TALE DISPOSIZIONE FU IN SEGUITO PROROGATA, CON REGIO DECRETO DEL 16 GIUGNO 1938 N° 1289, FINO AL 31 LUGLIO 1939. LA SOCIETÀ ANONIMA PER LA FERROVIA NOVARA-SEREGNO, TITOLARE DELLA CONCESSIONE, FU AUTORIZZATA IN SEGUITO A SOPPRIMERE, A PARTIRE DAL 6 NOVEMBRE 1939, IL SERVIZIO VIAGGIATORI SULL'INTERA FERROVIA, A LIMITARE IL SERVIZIO MERCI AL TRATTO CAIRATE-MALNATE ED IN SEGUITO, CON DECORRENZA DAL 1° LUGLIO 1939, A CONTENERE IL TRASPORTO MERCI AL SOLO TRATTO CAIRATE-CASTIGLIONE OLONA. CONTEMPORANEAMENTE A QUESTE DISPOSIZIONI, VENIVA RICHiesto DALLA STESSA SOCIETÀ, IN DATA 8 SETTEMBRE 1939, CHE LA CONCESSIONE DELLA FERROVIA VENISSE RISOLUTA PER I TRONCHI TRA CASTIGLIONE OLONA E MALNATE, MALNATE E VALMOREA, VALMOREA E CONFINE SVIZZERO. A TALE SCOPO IL MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI - ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE, STIPULÒ CON ESSA UNA NUOVA CONVENZIONE, LA QUALE CONTEMPLAVA IL TRASFERIMENTO DEGLI IMMOBILI E DEGLI IMPIANTI DEI TRONCHI NON PIÙ IN ESERCIZIO AL DEMAGNO DELLO STATO.

**FERROVIE
NORD MILANO**

SOCIETÀ ANONIMA
SEDE IN MILANO
Capitale L. 79.500.000 Interam. versato
ed in corso di ammortamento

C. P. E. MILANO N. 28331

DIREZIONE

Milano, 2 Novembre 1938-XVII

Ordine di Servizio N. 10-1938

LIMITAZIONE DI SERVIZI

NELLA TRATTA CAIRATE LONATE C. - VAL MOREA

A cominciare dal 6 Novembre 1938 verrà sospeso il servizio viaggiatori nella tratta Cairate Lonate Ceppino - Val Morea.

Con decorrenza 20 Novembre 1938 verrà sospeso anche il servizio bagagli, mentre in via provvisoria e sino a nuovo ordine le stazioni della tratta stessa continueranno ad essere abilitate al servizio merci.

Il Direttore d'Esercizio
Ing. C. ANGHILERI

FERROVIE
NORD MILANO

SOCIETÀ ANONIMA
SEDE IN MILANO
*Capitale L. 79.590.000 interam. versato
ed in corso di ammortamento*

C. P. E. MILANO N 28331

DIREZIONE

Milano, 24 Novembre 1938 - XVII.

Ordine di Servizio N. 11-1938

CHIUSURA ALL'ESERCIZIO DELLA STAZIONE DI VAL MOREA
E DELL'ASSUNTORIA DI CANTELLO

Dalle ore zero del 11 Dicembre 1938-XVII la stazione di Val Morea e l'assuntoria di Cantello saranno disabilitate da tutti i servizi e la tratta Malnate Olona - Val Morea sarà chiusa all'esercizio.

SCOPPIATA LA II GUERRA MONDIALE, LA LINEA VENNE RIUTILIZZATA PER L'ULTIMA VOLTA SINO ALLA STAZIONE DI VALMOREA, DAL 1942 AL 1944 PER IL SERVIZIO OFFICINA RIPARAZIONE F.N.M., INSTALLATA, DURANTE IL PERIODO DI SFOLLAMENTO, PRESSO L'UFFICIO DOGANALE DELLA STAZIONE STESSA, NEL TENTATIVO DI SFUGGIRE AI BOMBARDAMENTI ALLEATI.