

## Varese-Como, la linea esisteva già

**Pubblicato:** Venerdì 30 Novembre 2007

Demolire una infrastruttura importante e ricostruirla quarant'anni dopo, con una spesa di milioni di Euro: sembra un assurdo, ma è quello che è accaduto nelle province di Varese e Como, in un territorio che da sempre affamato di infrastrutture di trasporto. Mentre si prepara l'apertura dei lavori per la nuova Arcisate-Stabio, che renderanno possibili di nuovo i collegamenti Varese-Como, vale la pena ripensare agli errori del passato. Perché **una ferrovia, moderna, elettrificata, con una ottima penetrazione nei due centri urbani, esisteva già**. I treni vi circolarono fino al 1° agosto 1966: era la "traversata" **Varese-Como gestita dalle Ferrovie Nord**. La soppressero perché i passeggeri erano pochi e perché il collegamento tra le due città era più economico se gestito con autobus.

Il futuro erano le "corriere" che viaggiavano spedite sulla Briantea. Oppure le autostrade. E per evitare ogni possibile ripensamento venne persino **raccomandato di smantellare binari e impianti "con particolare urgenza"**.

Il binario che correva tra le due città **si staccava dalla Varese-Milano nella stazione di Malnate** e attraversava le colline di Olgiate Comasco, Lurate e altri paesi con profonde trincee e vari ponti; confluiva nella linea Milano-Como nella stazione di Grandate, proseguendo poi nel tratto di penetrazione urbana di Como. Le "Nord" avevano elettrificato la linea solo 18 anni prima, dopo la fine della guerra. **La Varese-Como fu l'ultima della lista delle linee soppresse nella nostra provincia**: da anni ormai era chiusa ai treni passeggeri la linea "della Valmorea", che serviva i popolosi abitati della valle Olona, mentre dei tram che da Gallarate raggiungevano Milano, Lonate Pozzolo e Cassano Magnano non restava che il ricordo, dopo la chiusura totale nel 1951. La fiducia nel trasporto su gomma, la convinzione che il treno fosse un mezzo di trasporto superato fecero sì che **nessuno contestasse la scelta di privarsi per sempre di una infrastruttura importante**. Dopo la soppressione, il servizio pubblico fu preso in carico da autobus: allora la statale Briantea non era poi così trafficata, nonostante la sempre crescente mobilità privata su gomma. Gli anni passarono, il traffico è aumentato a dismisura e gli autobus e le automobili si ritrovano in fila sulla vecchia statale.

Una soppressione decisa dai vertici politici e accettata di buon grado dalla popolazione, ma quanto mai inopportuna, anche perché privò la fascia pedemontana di **uno dei pochi tratti ferroviari con andamento est-ovest**, in grado di intercettare almeno una parte dei flussi che, **in mancanza della autostrada Pedemontana, si rovesciano oggi sulle statali**. La legislazione europea imporrebbe oggi di mantenere sgombra la sede ferroviaria, così da non precludere un ritorno del treno su una tratta dismessa. In molti Paesi europei –Germania in testa– fecero così già negli anni sessanta. E oggi possono riaprirle senza investimenti milionari.

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it