

## Che cosa sta succedendo intorno alla ex ferrovia Saronno-Seregno

**Pubblicato:** Lunedì 13 Novembre 2017



### Cos'è l'ex Saronno-Seregno

Nel 2012, con la riapertura al servizio passeggeri della [ferrovia Saronno-Seregno](#), è stato dismesso un tratto del percorso originale della linea aperto nel 1887 e sostituito da un nuovo tracciato a doppio binario, in parte sotterraneo. La sezione di ferrovia dismessa è lunga 2,1 km: in territorio di Saronno ricadono 1,3 km, mentre altri 800 metri sono nel territorio dei vicini Comuni di Solaro e Cogliate.

### Ex ferrovia Saronno-Seregno: da dove a dove

Il tratto dismesso parte a Ovest, in centro, dal ponte in ferro che scavalcava i binari della Milano-Saronno e dava accesso al lato esterno del piazzale di stazione. A Est il tratto dismesso termina a ridosso dell'incrocio con *Via vecchia per Solaro/Via vecchia per Saronno*, estremo confine periferico della città: la strada locale – sostituita da nuova viabilità – è già stata ridotta a ciclabile verso Solaro.

### Ex ferrovia Saronno-Seregno: l'idea della ciclabile "sopraelevata"

Con l'approssimarsi della riapertura della ferrovia (e quindi della dismissione ufficiale del tratto urbano di Saronno) è emersa la [proposta di riutilizzare il vecchio tracciato come pista ciclopeditone di accesso](#)

al centro cittadino, inserita in una rete verso i paesi vicini. L'idea è stata sostenuta in particolare da Legambiente e Ciclocittà, dalla lista civica Tu@ Saronno e dall'Ordine degli Architetti. Nel 2011 proprio l'Ordine ha promosso un convegno con una ipotesi di studio di massima ([qui](#)). La ciclabile diventerebbe la "porta" di Saronno venendo dai vicini paesi della zona a Est e garantirebbe un accesso al Parco delle Groane.



Una passeggiata organizzata sulla ex ferrovia, dismessa nel 2012

## L'ipotesi dell'abbattimento e dello sbancamento

Il sindaco Alessandro Fagioli è sempre stato ostile alla presenza dei due ponticelli con sovrappasso e, dal 2017, ha iniziato a muoversi per arrivare a demolire le due infrastrutture. Un intervento che, dai sostenitori della ciclabile, è stato contestato perché vanificherebbe il progetto, almeno come pensato fin qui. L'alternativa – per l'amministrazione – sembrerebbe oggi una "greenway" allo stesso livello della viabilità esistente, rivedendo dunque l'idea ipotizzata negli anni scorsi.

L'annuncio dell'abbattimento è stato [dato a inizio ottobre 2017](#), inizialmente ricondotto a decisione di FerrovieNord. FerrovieNord ha poi [specificato](#) che l'iniziativa è del Comune di Saronno. Il 6 novembre la [Soprintendenza è intervenuta](#) bloccando i lavori.

## Ex Saronno-Seregno: le ragioni di chi vuole abbattere i ponti

Chi vuole abbattere i ponticelli dice che i due sottopassi – realizzati a fine Ottocento, quindi con sagoma limitata – costituiscono ostacolo per la viabilità del quartiere intorno a via Reina e via don Monza. Le dimensioni ridotte impongono percorsi più lunghi (alcune centinaia di metri) ai mezzi pesanti, ai furgoni e ai mezzi di soccorso. Inoltre le strettoie – dicono – sarebbero elemento di pericolo per pedoni e ciclisti, in caso di passaggio contemporaneo di un veicolo.

C'è anche [una petizione online](#) che dice che la ciclabile sopraelevata porrebbe «problemi di privacy» e di sicurezza per le case circostanti.

Inizialmente Fagioli non si era esposto a favore di una ciclabile (ipotizzando invece anche nuovi parcheggi); successivamente la Lega ha [smentito](#) che si vogliano realizzare parcheggi o nuove strade e ha ribadito invece che la sede – una volta sbancato il rilevato esistente – rimarrebbe come ciclabile, con intersezioni a raso con la viabilità. Il sindaco Fagioli ha anche [collegato](#) questo intervento direttamente al finanziamento da un milione di euro del [piano sovracomunale della “CicloMetropolitana”](#).

Sul piano culturale e del paesaggio, chi è favorevole all’abbattimento dice che i ponticelli e il tracciato della ferrovia del 1887 non sono elementi di pregio. Infine viene notato che l’approdo in stazione Fnm è impossibile (il ponte in ferro “finisce” sopra ai binari in uso), almeno nelle condizioni attuali.

## Ex Saronno-Seregno: le ragioni di chi vuole mantenere i ponti

Secondo i diversi sostenitori, il mantenimento dei ponti garantisce la possibilità di superare due intersezioni stradali (via Reina e via don Monza), mentre se si abbattessero i due ponti si creerebbero intersezioni a raso, che rallentano le bici e le espongono a rischio incidenti.

Il mantenimento lascerebbe inoltre ben riconoscibile il percorso della ex ferrovia, [considerato nel suo insieme un elemento storico-paesaggistico](#) per la città di Saronno, cresciuta intorno alla strada ferrata.

Inoltre viene fatto notare che se venissero abbattuti i ponticelli sarebbe poi necessario sbancare il “rilevato” della ferrovia, operazione che richiederebbe lo spostamento di qualche migliaio di metri cubi di terreno. I sostenitori temono poi che questo rallenterebbe la realizzazione del percorso pedonale e ciclabile. Una operazione di cui non si sanno ancora i costi, perché non c’è un progetto ufficiale (anche se c’è [una «idea», accompagnata da alcuni render](#)).

[Roberto Morandi](#)

[roberto.morandi@varesenews.it](mailto:roberto.morandi@varesenews.it)