

Ferrovia Valmorea: un binario e tre sezioni

Pubblicato: Giovedì 5 Agosto 2021



Ciclicamente si torna a parlare di ipotesi di riattivazione della “ferrovia di Valmorea” (o “della Valmorea”) a scopo turistico o come mezzo di trasporto pubblico locale.

Amici della Valmorea stanchi delle promesse : “Non si usi il treno per ricevere consensi, la politica sia chiara”

Un dibattito ormai di anni e che prende in considerazione una ferrovia che -formalmente sospesa, non dismessa – è caratterizzata da **condizioni molto diverse a seconda dei tratti**, tra sezioni dove il binario esiste ancora e altre in cui le tracce sono labili e la sede è usata in modo diverso (foto wikimedia 2010, tra Cantello e Rodero).

La sezione “alta”, dove giravano i treni a vapore

E dunque: la sezione ancora a **carattere ferroviario è quella “alta”, tra Stabio e Malnate Olona**, la stazione in valle alla Folla. Questa tratta è stata riaperta tra il 1995 e il 2005, a cura di Ferrovie Nord Milano, la società (partecipata da Regione Lombardia) proprietaria della linea. I binari erano stati rinnovati e certificati dagli enti di vigilanza del trasporto ferroviario, che seguono norme rigide. In anni recenti su questa sezione è stata **prevista anche l’installazione di passaggi a livello a barriere**,

automatizzati, per sostituire i semplici passaggi a livello con “croci di Sant’Andrea” (come s’intravede nella foto di apertura dell’articolo) nella zona di **Cantello e Rodero**.



La stazione di Valmorea invasa dalle piante infestanti, ma con binari rinnovati negli anni Novanta. Foto autunno 2020

La sezione del Medio Olona trasformata in ciclabile

La **sezione “intermedia”, nel Medio Olona**, da Castiglione Olona a Prospiano: è **quella in cui la struttura ferroviaria è stata più compromessa**: in questa tratta il sedime è stato utilizzato in gran parte per realizzare la ciclabile, anche se ancora ci sono tracce delle rotaie (oltre che delle stazioni) e in alcuni tratti, come alla cartiera di Cairate, anche binari interi al fianco della ciclabile.

Per connettersi con la tratta “alta”, tra Castiglione Olona e Malnate ci sono **due ostacoli da superare**: la **“diga di Gurone”** e il **passaggio nella zona del Ponte di Vedano** (dove pure era stato previsto un passaggio, ai tempi del riordino della complessa viabilità)



La sezione “bassa” tra Marnate e Castellanza

Tra **Prospiano** e **Marnate** si trova una sezione di poco più di un chilometro in cui **sono rimasti gli stessi binari che erano percorsi dai treni fino al 1977**: sono binari non in uso, non più certificati, ma la sede è intatta (la ciclabile si snoda invece sull’altra sponda del fiume Olona). Oltre Marnate la sede verso **Castellanza** è invece stata dismessa progressivamente, ma è reimpiegata in modo minimo.



la stazione di Marnate con un simulacro di treno

Le ipotesi di riapertura

L'ipotesi di riapertura della ferrovia turistica internazionale (un caso unico durato dal 1999 al 2007) riguarderebbero la sola tratta "alta", che come detto aveva già subito lavori di sistemazione e inquadramento nelle norme. Oggi si dovrebbe rimettere mano alla manutenzione e liberare la linea dalla vegetazione ormai infestante

L'ipotesi di riapertura per servizio ferroviario "vero", di trasporto pubblico locale, richiederebbe di intervenire sull'intero asse, compresa dunque la sezione centrale, nel Medio Olona, dove il tracciato è più compromesso.

C'è infine un'ultima ipotesi, evocata solo da qualche appassionato ma che in linea teorica potrebbe affacciarsi: l'uso per scopi turistici della breve sezione Marnate-Prospiano, che ha la sede ferroviaria intatta e diversi punti d'interesse (due stazioni, il parco mulino di Marnate, il bunker di Prospiano, la chiesetta del Lazzaretto).

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it