

Le riflessioni di Fiab Varese Ciclocittà sulla Ciclovvia della Valle Olona ed ex-Ferrovia della Valmorea

Pubblicato: Venerdì 20 Gennaio 2023



Riceviamo e pubblichiamo integralmente il comunicato stampa di Fiab Varese Ciclocittà, che alla vigilia degli appuntamenti elettorali che riguardano la Provincia di Varese e la Regione Lombardia, desidera rendere pubblica la propria posizione sulla Ciclovvia della Valle Olona ed ex-Ferrovia della Valmorea, tema attuale per l'imminente conclusione dei lavori di un importante lotto della pista ciclabile che interessa la Valmorea e la Valle Olona.

Entro un paio di mesi dovrebbe essere completato il tratto di ciclovvia da Folla di Malnate al confine con la Svizzera.

Mancherà poi da definire il progetto e realizzare il segmento intermedio, già finanziato, da Castiglione Olona a Folla di Malnate per vedere concluso il tratto varesotto dell'intera ciclovvia della Valle Olona, PCIR n.16 (Percorso Ciclabile di Interesse Regionale n. 16), previsto dalla Rete Ciclabile Regionale del PRMC (Piano Regionale della Mobilità Ciclistica) (1).

Tutto bene dunque? Non proprio!

Il tracciato del progetto originario della pista ciclabile era in parte adiacente ai binari della vecchia

ferrovia, in piano, lungo il torrente Lanza e senza interferenze con la viabilità ordinaria, e costituiva una valida proposta sia per il cicloturismo internazionale (connessione a Mendrisio con la rete ciclabile nazionale Svizzera) sia per la mobilità casa-lavoro dei frontalieri che gravitano nella zona industriale di Stabio.

Purtroppo tuttavia la mancata, formale, dismissione del tratto di ferrovia a nord di Folla di Malnate ha impedito la coesistenza tra binari e ciclabile nel tratto di valico italo-elvetico, in località Santa Margherita.

La soluzione realizzata di ripiego, quindi, devia il percorso dal fondovalle (Mulino del Trotto) per salire con pendenze impegnative a Ligurno di Cantello e ridiscendere con pendenza altrettanto ripida all'attuale valico di Gaggiolo, dove al ciclista sarà anche inflitta, quindi, una sgradevole promiscuità con il traffico motorizzato di confine.

E' del tutto evidente – a chi conosce i luoghi e le esigenze della pratica ciclistica – che si tratta di un ripiego fortemente peggiorativo, che depotenzia l'attrattività dell'intera ciclovvia rispetto all'ambizione di proporsi come offerta di eccellenza per la ciclabilità tra il Nord Milanese e la Svizzera, passando dal Varesotto.

Della vecchia ferrovia della Valmorea rimangono testimonianze (caselli, stazioni, opere d'ingegneria, tratti di armamento) che proprio la frequentazione a piedi e in bicicletta dell'ex percorso ferroviario ha consentito di far conoscere ai più. La percorribilità in bicicletta, ad imitazione di molte greenways realizzate in altre situazioni simili in Italia e all'estero, si confermerebbe la modalità più realistica per garantire la valorizzazione del patrimonio ambientale e di archeologia industriale originale di questo territorio.

Stante quindi l'attuale situazione tecnica e normativa è evidente ed ineludibile la scelta di privilegiare qualità e continuità della ciclovvia anziché mantenere in vita i vincoli tecnici e normativi di una linea ferroviaria della quale è improponibile la riattivazione, con le modalità del passato, in funzione vuoi di ferrovia turistica, vuoi di trasporto pubblico locale. (2)

E' urgente quindi che Regione Lombardia assuma una decisione motivata e coerente, superando titubanze e incongruenze nella pianificazione e programmazione trasportistica nel varesotto, anche per scongiurare che analoghe difficoltà possano penalizzare il tracciato dell'ultimo tratto ancora da implementare tra Castiglione O. e Folla di Malnate.

Concludendo auspichiamo che il prossimo Governo Regionale e la nuova Amministrazione Provinciale che sortiranno dagli imminenti appuntamenti elettorali, secondo le proprie competenze:

– diano rinnovato e decisivo impulso alla progettazione e realizzazione del tratto di ciclovvia tra Castiglione Olona e Folla di Malnate, ancora mancante per raggiungere la Svizzera e la sua rete ciclabile cantonale e nazionale, seguendo il tracciato più funzionale, ove opportuno in affiancamento o sovrapposizione al sedime abbandonato della vecchia ferrovia della Valmorea (come già realizzato nel tratto a sud di Castiglione Olona);

– confermino nei piani e programmi di rete ciclabile regionale e provinciale la previsione del tracciato originariamente previsto nel fondovalle tra Molino del Trotto e il valico di S.ta Margherita, attivandosi per il necessario reperimento dei fondi e la realizzazione di tale variante assolutamente migliorativa.

(1)

Il P.R.MC. è stato approvato nel 2014, ma l'idea di una ciclovvia internazionale che ricalcasse il tracciato dismesso della Ferrovia della Valmorea aveva visto la sua prima concretizzazione nel 2006 con un primo lotto Castellanza – Solbiate Olona per iniziativa della Provincia di Varese, seguito poi nel 2010 dal tratto che raggiunge Castiglione Olona.

Ci sono quindi voluti 13 anni per vedere, grazie ad un finanziamento Interreg UE-Regione Lombardia (progetto Ti-Ciclo-Via), un concreto progresso dell'infrastruttura.

(2)

Il 30 marzo 2022 la Conferenza Stato-Regioni ha dato il via libera al decreto che definisce l'elenco delle ferrovie turistiche.

Si tratta di un elenco di 26 tratte ferroviarie nel quale è stata inserita alla fine, per iniziativa di Regione Lombardia, anche il tratto della ex-ferrovia della Valmorea tra Malnate e il confine con la Svizzera, circa 7 km.

A seguito dell'accoglimento da parte del Ministero della proposta lombarda, con l'assestamento di bilancio 2022-2024 la Regione ha provveduto nell'estate scorsa allo stanziamento di 10 milioni di euro per il ripristino della ferrovia turistica della Valmorea. Tale accoglimento, infatti, era subordinato all'impegno che i costi di recupero fossero finanziati dalla Regione, giusta la legge 128/2017 di istituzione delle ferrovie turistiche.

Le "perplexità" sulla proposta di attivazione della ferrovia turistica sono tuttavia molte e fondate.

– La suggestione della vecchia vaporiera che ha viaggiato per alcuni anni nei weekend estivi tra Mendrisio e Malnate (grazie all'interessamento attivo del Club

del San Gottardo) per diverse ragioni non risulta più proponibile. Chi dovrebbe farsi carico dell'esercizio? con quale materiale rotabile?

– Né la vecchia stazione di Malnate-Olona, capolinea, né il pur pregevole ambiente naturale della valle del Lanza presentano eccezionalità tali da suscitare un flusso turistico significativo di qua e di là dal confine, chi ne godrebbe quindi?

– Oppure si propone questo come primo passo per il recupero dei 32 km dell'intera linea da Castellanza al confine Svizzero, aprendo tuttavia ulteriori interrogativi sul piano tecnico, economico, ambientale?

– Quali benefici economici, sociali, ambientali si attendono i diversi comuni del territorio dalla riattivazione della ferrovia, anche considerando che con il nuovo servizio Tilo Mendrisio- Malpensa gran parte del territorio risulta ora servito da una ferrovia efficiente nelle relazioni pendolari?

Nel marzo 2021 l'Associazione Amici della Ferrovia della Valmorea si è rivolta pubblicamente ai sindaci dei comuni attraversati dalla vecchia ferrovia affinché si esprimessero per il ritorno del treno in valle Olona. Non pare che l'appello ebbe un esito molto incoraggiante visto lo sfogo del Presidente dell'associazione riportato da Varese News l' 8.06.2021.

Nel settembre scorso, la stessa Associazione ha nuovamente promosso una petizione popolare rivolta a diversi enti ed istituzioni affinché prendano in considerazione il ripristino della ferrovia in chiave di trasporto pubblico locale: un'ipotesi abbastanza diversa da quella del treno turistico. Un po' di chiarezza e un approccio più pragmatico alla questione non guasterebbe e il punto di vista dei ciclo-ambientalisti di FIAB andrebbe tenuto in conto.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it

