

La vecchia tramvia e il gioco del futuro su rotaia

Pubblicato: Lunedì 10 Febbraio 2014



La storia non è questione di “se”: ci vogliono i fatti. Di questi ha parlato nell’ultima serata del **141tour a Cassano Valcuvia** l’amico **Paolo Ricciardi**, animatore di Valganna.info, che ha tirato in ballo un suo vecchio cavallo da battaglia: la tramvia della Valganna.

Nata dall’intuizione nel 1894 dei cavalieri Limido e Poretti l’opera, nel giro di pochi anni, divenne orgoglio e utilità per chi doveva spostarsi dal capoluogo sin verso le valli del Nord della provincia di Varese. Quel che accadde fino a metà degli anni 50 è cosa nota: **l’ultima corsa della tramvia risale al 1955**. “Possibile oggi la realizzazione di un’opera simile alla tramvia? Che tempi avrebbe? E quanto efficace sarebbe il mettere in pratica un’idea come questa? – si chiede Ricciardi nel suo intervento. Rispondere è inutile e forse l’unico elemento che permette una riflessione risiede nelle pagine dei giornali parlando di opere in corso e dei mille problemi che le contraddistinguono.

Al netto delle considerazioni legate a come il territorio, in oltre un secolo, è cambiato e alle diverse altre variabili che questo argomento comporta, ci sentiamo di fare un gioco.

Come sarebbe oggi questa tramvia se fosse, dopo oltre mezzo secolo, ancora in funzione? E, non da meno, **quale ruolo giocherebbe il tram della Valganna con le vicine ferrovie svizzere?**



Proviamo a immaginare, dunque. Arrivati a Varese da Milano, **i viaggiatori diretti verso le valli varesine scendono nella stazione sotterranea, ben indicata dal cartello luminoso "Varese FVV – per le valli"**, realizzata nel 1967, dopo qualche anno d’indecisione (nel 1953-55 il trenino aveva rischiato di essere soppresso!) sull’esempio di quanto fatto a Domodossola (gli "onorevoli" di Varese hanno brigato non poco, per convincere il ministro dei Trasporti Oscar Luigi Scalfaro a fare quel che aveva fatto nella sua provincia, Novara). Ad aspettare sui

due binari del capolinea c'è un treno elettrico FVV a due vagoni pronto a partire per Luino:



costruito nel 1968, è già un po' vecchiotto, ma fa ancora egregiamente il suo lavoro sulla linea per la città sul Lago Maggiore, che è più a carattere locale (a Luino da Milano si arriva già con le FS). **Accanto, invece, sta il treno per Ponte Tresa, sempre marcato FVV – Ferrovie Valli Varesine: un moderno treno nei colori bianco-rossi di Varese,** anche questo costruito in Svizzera, che attraversa i boschi e serve sia a chi dalle valli scende in città sia chi – venendo anche da Gallarate, Busto e oltre – deve raggiungere Lugano. Dopo essere passati lungo la strada in via Carcano (quasi come un tram, come fa anche il [trenino di Sankt Moritz partendo da Tirano](#), in provincia di Sondrio) e aver imboccato **una serie di gallerie tra via Dalmazia e la zona dietro l'ippodromo, il trenino si collega ai "vecchi" binari della Valganna, alle Bettole.**

✘ In realtà "vecchi" non sono più, una serie di nuovi tratti con curve più dolci e qualche galleria ha permesso di aumentare la velocità e **i 25 chilometri tra Varese e Ponte "volano" in 40 minuti.** Qualche milanese scende in Valganna o a Ghirla, luoghi che grazie al trenino hanno mantenuto forte la vocazione turistica: non c'è da cercar parcheggio, si arriva diretti anche nel cuore del bosco, del resto un treno ogni ora è ben comodo per chi vuole venire anche solo a fare una "toccata e fuga". **Ogni tanto si supera un treno merci:** sempre più rari sulle linee FS, sulla nostra lineuzza **i treni merci sono invece rimasti a servizio della Birreria Poretti – che "esporta" anche in Svizzera – e di un paio di segherie,** che forniscono i tronchi lavorati spediti direttamente ad una grande fabbrica giù in Valdarno, vicino a Gallarate (i tronchi viaggiano su speciali container che passano dai nostri trenini a quelli FS, come avviene sulla Ferrovia Retica in Svizzera). Già solo per questo **c'è da ringraziare chi – resistendo all'idea che il futuro fossero solo le 600 e i "torpedoni" – ha difeso il trenino:** quei metri in più per allargare la strada facevano gola a molti, negli anni Cinquanta, e la soluzione più drastica – eliminare le vecchie carrozze tranviarie bianche – era la più semplice da prendere. Così non fu e per fortuna il viaggio continua...

Una volta arrivati a Ponte Tresa, i macchinisti italiani della FVV lasciano il posto ai colleghi della FLPS.a., la società svizzera: un sistema ormai collaudato sull'esempio di quanto avveniva già dagli anni Venti sulla Domodossola-Locarno, pochi minuti e il viaggio riprende, dopo un severo sguardo dei finanziari e delle Guardie di Confine. **I miliardi di lire spesi per ammodernare la linea negli anni Sessanta-Settanta hanno dato i loro frutti: da oggi qui passano 13mila frontalieri (ben più della metà),** che altrimenti intaserebbero le strade della Valmarchirolo e i valichi stradali. E la ferrovia è preziosa anche per **i milanesi,** che – grazie alle coincidenze a Varese (non c'è neppure da uscire in piazza, basta prendere la scala mobile per la stazione FVV) – **trovano più conveniente passare da qua che da Como e da Chiasso.** Anzi, molti milanesi, proprio facendo affari con la Svizzera – hanno deciso di tenere le case di vacanza in Val Marchirolo, mantenendo quella vocazione di villeggiatura che negli anni Sessanta-Settanta – tra lavatrici ed edilizia – sembrava ormai perduta. Mentre la vicina **Cunardo ha potenziato le piste e in inverno accoglie gli sciatori che arrivano diretti dal Ticino con l' "Espresso delle nevi" della FVV,** che parte da Lugano e va diretto verso Cunardo e Luino grazie ad un nuovo tratto che, attraversando la zona del Raglio, dal 1984 evita il passaggio da Ghirla.

(il treno bianco-rosso nella foto appartiene in realtà alla ferrovia internazionale a scartamento ridotto che collega Saint-Gervais-Le-Fayet in Francia a Martigny in Svizzera; la foto in bianco e nero della "fantasiosa" stazione Varese FVV è in realtà una immagine della stazione Domodossola SSIF, della

linea "Vigezzina" Domo-Locarno)

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it