

# VareseNews

## 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 barriera**, 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