



Politecnico di Milano

Facoltà di architettura

**Corso di laurea in Pianificazione Territoriale Urbanistica e
Ambientale**

**I processi di trasformazione delle ferrovie dismesse. La Ferrovia della
Valmorea: tra passato e futuro.**

Relatore: Valeria Fedeli

Studente: Vanessa Quedivici 184425

Anno Accademico 2009/2010

INDICE

| | |
|--------------|---|
| Abstrat..... | 6 |
|--------------|---|

Capitolo 1

| | |
|---|---|
| Le ferrovie dismesse: il treno, da mezzo di trasporto privilegiato a fase di abbandono. Mappatura e situazione attuale..... | 7 |
|---|---|

| | |
|--|----|
| 1 Le ferrovie abbandonate, origine e cause dell'abbandono..... | 7 |
| 2 La mappatura delle ferrovie abbandonate..... | 8 |
| 2.1. <i>La Regione Lombardia e le sue ferrovie dismesse</i> | 9 |
| 2.2. <i>Mappatura e situazione attuale nel Nord Italia</i> | 11 |
| 2.3. <i>Mappatura e situazione attuale nel Centro Italia</i> | 14 |
| 2.4. <i>Mappatura e situazione attuale nel Sud Italia</i> | 21 |
| 3 Conclusioni..... | 27 |

Capitolo 2

| | |
|---|----|
| Il recupero delle ferrovie dismesse, da strade ferrate a percorsi verdi ciclabili. Analisi di alcuni casi di recupero..... | 29 |
|---|----|

| | |
|---|----|
| 1 La questione del recupero delle ferrovie..... | 29 |
| 2 Le Greenways: vecchie ferrovie che diventano piste ciclabili..... | 30 |
| 3 Casi studio in Italia: alcuni esempi di recupero..... | 31 |
| 3.1. <i>Il ripristino delle vecchie tratte</i> | 31 |
| 3.2. <i>Il recupero di vecchie ferrovie attraverso la loro trasformazione in percorsi verdi</i> | 33 |
| 4 La situazione in Lombardia: alcuni esempi di recupero..... | 38 |
| 5 Uno sguardo alla situazione del recupero in Europa..... | 42 |
| 6 La giornata nazionale delle ferrovie dimenticate, un'occasione per parlare di recupero..... | 43 |

Capitolo 3

| | |
|---|----|
| La Ferrovia della Valmorea: passato e presente..... | 47 |
|---|----|

| | |
|---|----|
| 1 Introduzione..... | 47 |
| 2 Inquadramento geografico di Valmorea e qualche cenno storico..... | 47 |
| 3 Storia del trasporto ferroviario nella Provincia di Varese: ascesa e declino..... | 48 |
| 4 La ferrovia della Valmorea: ricostruzione storica..... | 51 |
| 4.1. <i>Iniziative e progetti per la costruzione della linea: apertura del tratto tra Castellanza e Cairate</i> | 52 |
| 4.2. <i>Il prolungamento della linea: da Cairate a Valmorea</i> | 52 |
| 4.3. <i>Un sogno che si avvera: da Valmorea a Mendrisio (Svizzera)</i> | 53 |
| 4.4. <i>Il declino: da linea internazionale a linea locale e successiva sospensione del servizio</i> | 54 |
| 5 Le cause che portarono alla soppressione della Ferrovia della Valmorea..... | 56 |

| | | |
|---|--|----|
| 6 | Il recupero della ferrovia della Valmorea: ricostruzione e punto della situazione visto con gli occhi degli attori partecipanti..... | 57 |
|---|--|----|

Capitolo 4

| | | |
|---|---|----|
| | Quale futuro per la Ferrovia della Valmorea?..... | 63 |
| 1 | Da Castellanza a Mendrisio. Il tracciato originario..... | 63 |
| 2 | Mosaico delle realtà d'interesse culturale lungo la ferrovia..... | 63 |
| 3 | Prospettive di recupero per la Ferrovia della Valmorea..... | 72 |
| 4 | Proposta di recupero..... | 73 |
| | 4.1 Recupero della ferrovia come treno..... | 73 |
| | 4.2 Recupero della ferrovia come "tram-treno"..... | 75 |
| | Bibliografia..... | 78 |

Indice figure

Capitolo 1

| | | |
|--|---|----|
| | Le ferrovie dismesse: il treno, da mezzo di trasporto privilegiato a fase di abbandono. Mappatura e situazione attuale..... | 7 |
| | Figura n.1. Principali ferrovie dismesse attualmente in Italia..... | 8 |
| | Figura n.2. Ferrovie dismesse nella Regione Lombardia..... | 9 |
| | Figura n.3. Ferrovie dismesse nella Regione Piemonte..... | 11 |
| | Figura n.4. Ferrovie dismesse nella Regione Veneto..... | 12 |
| | Figura n.5. Ferrovia dismessa nella Regione Trentino Alto Adige..... | 13 |
| | Figura n.6. Ferrovie dismesse nella Regione Emilia Romagna..... | 14 |
| | Figura n.7. Ferrovia dismesse nella Regione Marche..... | 15 |
| | Figura n.8. Ferrovia dismessa nella Regione Toscana..... | 17 |
| | Figura n.9. Ferrovie dismesse nella Regione Abruzzo..... | 18 |
| | Figura n.10. Ferrovie dismesse nella Regione Lazio..... | 19 |
| | Figura n.11. Ferrovie dismesse nella Regione Campania..... | 21 |
| | Figura n.12. Ferrovia dismessa nella Regione Basilicata..... | 23 |
| | Figura n.13. Ferrovie dismesse nella Regione Calabria..... | 24 |
| | Figura n.14. Ferrovie dismesse nella Regione Sicilia..... | 25 |

Capitolo 2

| | | |
|--|--|----|
| | Il recupero delle ferrovie dismesse, da strade ferrate a percorsi verdi ciclabili. Analisi di alcuni casi di recupero..... | 29 |
|--|--|----|

| | |
|---|----|
| Figura n.15. Stazione di Malles ieri..... | 31 |
| Figura n.16. Stazione di Malles oggi..... | 31 |
| Figura n.17. Stazione di Foggia ieri..... | 32 |
| Figura n.18. Stazione di Foggia oggi..... | 32 |
| Figura n.19. Stazione di Macomer ieri..... | 33 |
| Figura n.20. Il “Trenino Verde” linea Macomer-Bosa..... | 33 |
| Figura n.21. Percorso verde sulla ex ferrovia Calalzo di Cadore-Dobbiaco..... | 34 |
| Figura n.22. Pista di sci di fondo sulla ex ferrovia Calalzo di Cadore-Dobbiaco..... | 34 |
| Figura n.23. Ex ferrovia San Lorenzo-Ospedaletti ieri..... | 35 |
| Figura n.24. Percorso verde sulla ex ferrovia San Lorenzo-Ospedaletti oggi..... | 35 |
| Figura n.25. Ex ferrovia Roma-Fiuggi..... | 36 |
| Figura n.26. Tratto del nuovo percorso verde..... | 36 |
| Figura n.27. Ex ferrovia Palermo-San Carlo ieri..... | 37 |
| Figura n.28. Tratto pista ciclabile tra Godano e Corleone oggi..... | 37 |
| Figura n.29. Ex ferrovia Rezzato-Vobarno..... | 39 |
| Figura n.30. Percorso della pista ciclabile sulla ex ferrovia Rezzato-Vobarno..... | 39 |
| Figura n.31. Ex ferrovia della Val Brembana..... | 40 |
| Figura n.32. Percorso verde nel tratto tra Zogno e Piazza Brembana..... | 40 |
| Figura n.33. Ferrovia Val Seriana ieri..... | 41 |
| Figura n.34. Percorso verde nel tratto Colzate-Clusone oggi..... | 41 |
| Figura n.35. Ferrovia Palazzolo sull’Oglio-Paratico ieri..... | 42 |
| Figura n.36. “Treno blu” oggi..... | 42 |
| Figura n.37. Bluebell Railway ieri..... | 43 |
| Figura n.38. Bluebell Railway oggi..... | 43 |
| Figura n.39. Rete di Vias Verdes in Spagna nate dalla conversione di vecchie ferrovie dismesse...44 | |
| Figura n.40. Rete di Greenways sul territorio belga..... | 45 |

Capitolo 3

| | |
|---|----|
| La Ferrovia della Valmorea: passato e presente..... | 47 |
| Figura n.41. Localizzazione di Valmorea e inquadramento dell’area di interesse della Ferrovia della Valmorea..... | 47 |
| Figura n.42. Suddivisione tracciato per periodo di apertura..... | 51 |

Capitolo 4

| | |
|--|----|
| Quale futuro per la Ferrovia della Valmorea?..... | 63 |
| Figura n.43. Percorso attuale della linea..... | 61 |
| Figura n.44. Microsistema ferroviario turistico..... | 75 |

Indice grafici

Capitolo 2

Il recupero delle ferrovie dismesse, da strade ferrate a percorsi verdi ciclabili. Analisi di alcuni casi di recupero.

Grafico n.1. Situazione attuale in Italia del rapporto tra ferrovie abbandonate e ferrovie recuperate.....29

Indice tavole

Tavola 1. Tavola di sintesi

Tavola 2. Tavola dei particolari

Tavola 3. Tavola delle immagini

Abstract.

L'elaborato qui di seguito svolto mostra la situazione attuale esistente in Italia per quanto riguarda il tema delle vecchie ferrovie dismesse e il recupero di esse. Da un'analisi approfondita del tema, ci si accorge che oggi il rapporto tra dismissione e recupero è nettamente in disequilibrio dove a far da padroni, sono le numerose linee ferroviarie soppresse lasciate nell'abbandono più totale e in balia della vegetazione. Dalla descrizione fatta distinguendo tra Nord, Centro e Sud, emerge che non esistono differenze, l'Italia è piena di ferrovie dismesse e sempre analizzando il tema, emergono scenari diversi per cui queste vecchie ferrovie, sorte tra la fine del 1800 e l'inizio del 1900 in piena rivoluzione industriale, hanno lasciato spazio all'abbandono: carenza di trasporto sia merci che passeggeri, costi onerosi per la manutenzione, incidenti, "rami secchi".

Per quanto riguarda il recupero, l'Italia sicuramente non è al passo con il resto dell'Europa, dove invece sono state sviluppate varie politiche incentrate al ripristino di vecchie tratte, o alla trasformazione di vecchi sedimi in Greenways, dove sicuramente il rapporto abbandono-recupero è decisamente più equilibrato. I pochi casi in Italia di recupero di ferrovie dismesse, appaiono semplicemente come casi isolati, spesso incentivati da associazioni di volontari più che da Enti meglio competenti in materia.

In quest'ottica si inserisce il caso della Ferrovia della Valmorea, il cui recupero parziale come treno turistico, è stato voluto fortemente da un'associazione di volontari svizzeri appassionati di vecchi treni. La nascita di questa ferrovia avvenuta agli inizi del 1900, che attraversava la Valle dell'Olona, ha fatto fiorire lo sviluppo industriale lungo il fiume e proprio a causa dell'arresto dello sviluppo stesso e la conseguente crisi, che la ferrovia ha cessato di vivere.

Oggi sono in molti che vorrebbero rivedere questa vecchia linea di nuovo attiva in tutto il suo percorso originario, ma al momento la situazione è in stallo; ed è proprio qui che si inserisce l'idea di una proposta del suo ripristino totale sia come treno turistico, che come "tram-treno".

Capitolo 1

Le ferrovie dismesse: il treno, da mezzo di trasporto privilegiato a fase di abbandono. Mappatura e situazione attuale.

1 Le ferrovie abbandonate, origine e cause dell'abbandono.

Una linea ferroviaria si dice dismessa quando cessa qualsiasi servizio regolare di tipo ferroviario; può essere dismessa per svariati motivi, che vanno da eventi bellici a naturali, oppure per perdita di interesse a livello commerciale, o fallimento della società esercente. Come spesso è accaduto, la cessazione di una linea ha portato alla rimozione dell'armamento ferroviario e per quanto riguarda gli edifici annessi, sono stati lasciati ad uno stato di abbandono totale o ceduti a privati.

Lo sviluppo dell'industria automobilistica in Italia tra il 1940 e il 1950, ha portato alla dismissione di numerose linee ferroviarie e già qualche sintomo si era avuto nel decennio precedente, quando nacque il trasporto su gomma; il processo è stato poi accentuato dai tratti abbandonati perché sostituiti da varianti di tracciato. Questo processo di dismissione ha portato ad avere oggi, una situazione di circa 6000 km di strade ferrate in disuso (Fig. n.1), che si articola per tutta la penisola tra monti e valli, città e campagna, tra edifici storici e fiumi, ecc.

Purtroppo oggi di queste ferrovie nella maggior parte dei casi non rimane che poco o nulla, a far da testimone che un tempo passava una ferrovia rimangono gallerie, ponti, viadotti e in qualche caso piccoli segmenti di binario; segno appunto, che l'epoca in cui il treno la faceva da padrone nei trasporti sia merci che passeggeri, è terminata. In più, con la seconda guerra mondiale questo processo di dismissione si è particolarmente accentuato, in quanto alla fine dell'evento bellico la ricostruzione delle ferrovie danneggiate è diventato un problema secondario, nel senso che si è preferito puntare l'attenzione sul nuovo mezzo di trasporto, l'autocarro o l'autobus appunto, piuttosto che ripristinare, ricreare o migliorare la rete ferroviaria. Questo perché ci si era accorti che il trasporto ferroviario era meno flessibile rispetto al trasporto tramite autocarro o autobus e ciò, ha portato come conseguenza che il costo per il trasporto su strada era più vantaggioso che il trasporto ferroviario.

Paradossalmente negli anni della seconda guerra mondiale, si sviluppò un fenomeno contrario al decadimento delle ferrovie: infatti esse conobbero un periodo in cui tornarono ad essere l'unico mezzo di trasporto sicuro sia per le merci che per i passeggeri; nel 1942 però, le cose iniziarono a cambiare. Alcuni decreti stabilirono la priorità del trasporto ferroviario ad uso militare e questo portò a quanto detto sin ora; come conseguenza di questi decreti, le rotaie vennero manomesse se non peggio bombardate, destino toccato anche a stazioni e immobili ferroviari. La fine del conflitto segnò la chiusura definitiva di alcune delle linee più importanti del tempo; stessa sorte toccherà negli successivi ad altre linee diventate inutili o troppo onerose perché vittime del boom economico e della supremazia dell'auto, perché utilizzate solo per il trasporto merci e collegate con fabbriche ormai chiuse.



Figura n.1. Principali ferrovie dismesse attualmente in Italia

2 La mappa delle ferrovie abbandonate.

Di seguito verrà costruita una mappa delle principali ferrovie italiane dismesse, facendo alcuni cenni sul loro periodo di attività fino alla dismissione totale del servizio. In ultima analisi, si metterà in evidenza lo stato attuale del percorso originario per cercare di capire cosa realmente sia rimasto a fare da testimonianza. Per meglio comprendere, l'argomento sarà trattato facendo distinzione tra nord, centro e sud, merita però un'osservazione più approfondita la regione Lombardia che non a caso verrà più volte citata nel proseguo.

2.1 La Regione Lombardia e le sue ferrovie dismesse.



Figura n.2. Ferrovie dismesse nella Regione Lombardia.

Da un recente censimento sulle ferrovie dismesse, la Regione Lombardia con i suoi circa 500 km di rotaie (Fig. n.2), risulta essere una tra le regioni con il più alto numero di chilometri di strade ferrate ormai abbandonate. Questo stato di abbandono è probabilmente dovuto al fatto che nel secolo scorso la Lombardia ha rappresentato uno snodo molto importante per l'economia del paese, processo che ha portato alla nascita di ferrovie, in quanto rappresentavano il mezzo di trasporto privilegiato; alcune linee definite per così dire secondarie, svolgevano però un importante ruolo di collegamento con la vicina Svizzera e il mare soprattutto per quanto riguarda il trasporto merci, gli anni del boom economico hanno riportato in auge alcune di queste linee anche se purtroppo nonostante ciò, il loro destino era comunque segnato dall'imminente chiusura.

La ex linea Grandate-Malnate (Fig. n.2) lunga circa 16 km nacque nel 1885 per volontà della provincia di Como per collegare il capoluogo comasco con la città di Varese e il vicino lago Maggiore. Questa idea non fu mai pienamente soddisfatta, tanto è vero che la linea venne prima soppressa nel 1966 per quanto riguardava il trasporto passeggeri e, successivamente anche quello merci venne soppresso; la motivazione fu, che la linea ebbe sempre uno scarso traffico forse dovuto alla triste decisione di posizionare le stazioni non pienamente in centro paese.

La ex linea Voghera-Varzi (Fig. n.2) lunga circa 32 km fu inaugurata nel 1931 in un periodo in cui i mezzi ferroviari erano all'apice per quanto riguardava sia il trasporto merci che persone, era stata voluta perché in quell'epoca Voghera era lo snodo ferroviario più importante del nord Italia e si pensava che la costruzione di una ferrovia nuova, avrebbe favorito lo sviluppo industriale della zona; sviluppo che in effetti ci fu, in quanto migliorò i trasporti e portò turismo, soprattutto verso le zone termali. Già ai tempi la linea fu progettata secondo criteri moderni per l'epoca, infatti fu completamente elettrificata; ma l'essere una linea moderna non la portò ad essere estranea alla soppressione. Negli anni '60 venne inclusa in un progetto di rimodernamento, però quello era il periodo della motorizzazione di massa e il Governo di allora decise che la Voghera-Varzi come

altre linee ferroviarie, dovevano essere chiuse perché ormai poco utilizzate. Cessò il suo esercizio nel luglio del 1966, cosa curiosa, qualche settimana dopo la tratta fu sostituita da un autoservizio tuttora funzionante. Oggi la sede ferroviaria non ha più armamento ma rimane qualche cenno di palificazione, nonostante ciò è ancora rintracciabile la sede anche se coperta dalla vegetazione; i fabbricati ferroviari hanno subito diversi destini: la stazione di Varzi è stata demolita per far posto ad un piazzale, quella di Voghera fa da ingresso ad un parcheggio multipiano, altre stazioni sono state ristrutturate e destinate ad altre funzioni, altre ancora purtroppo, sono andate distrutte o abbandonate e perciò in balia della vegetazione.

La ex linea Peschiera-Sant'Antonio Mantovano (Fig. n.2) lunga circa 34 km aperta nel 1934 fu un importante collegamento per quanto riguardava il nodo nevralgico Milano-Venezia; sin dall'inizio fu molto frequentata e in seguito divenne punto principale per il turismo: infatti, si era trovato un accordo tra la società che gestiva la linea ferroviaria e la società che gestiva la navigazione sul lago di Garda per stabilire orari che coincidessero fra treno e battello portando un non indifferente numero di passeggeri in più. Anche il trasporto merci ne trasse vantaggio dall'utilizzo di questa linea e ciò consentì lo sviluppo economico locale; durante il periodo bellico fu utilizzata per il trasporto di materiale militare e per questo motivo fu pesantemente bombardata subendo gravi danni. Alla fine del conflitto dopo una prima decisione di sopprimere la linea, in seguito fu riparata e riaperta al traffico inserendo anche qualche ammodernamento: nonostante ciò, l'unico incidente che avvenne sulla linea portò alla decisione che necessitava di interventi per la messa in sicurezza, ma toccò invece lo stesso destino della Voghera-Varzi; i benefici che se ne sarebbero tratti non giustificavano i soldi da investire, così la linea fu chiusa nel 1967 e fu sostituita sia per il trasporto passeggeri che merci, da un autoservizio. Attualmente la linea è quasi tutta disarmata tranne qualche breve tratto, la sede comunque è ancora facilmente rintracciabile; i fabbricati viaggiatori anche se spesso abbandonati, sono abbastanza in buone condizioni e alcuni riconvertiti in altre destinazioni d'uso.

In ultima analisi troviamo la ex linea Rovato-Cremona (Fig. n.2) con i suoi 65 km di sede ferroviaria. Questa ferrovia, nata come prolungamento di altre linee già esistenti, non ha una data precisa di nascita, infatti fu aperta al traffico fra il 1911 e il 1932; questo perché, l'ammistrazione provinciale del tempo non approvava il progetto preferendo invece altre soluzioni. Intervenne perciò il Governo che decretò l'inizio dei lavori e dal 1911 fino a 1914 fu un susseguirsi di inaugurazioni di tratti ferroviari; lo scoppio della prima guerra mondiale fermò i lavori che ripresero non rapidamente alla fine del conflitto a causa della crisi economica nel dopoguerra: gli ultimi tratti furono completati e nel 1932 anche l'ultimo tratto della linea venne inaugurato. I bombardamenti della seconda guerra mondiale distrussero completamente il ponte sull'Oglio che fu ripristinato solo nel 1950; sempre negli anni '50 una legge stabilì il rimodernamento di molte linee e come successo in precedenza, la maggior parte furono soppresse, destino toccato alla Rovato-Cremona con la giustificazione che ormai non c'era più traffico merci perciò era meglio chiuderla che recuperarla e così nel 1956, la linea fu soppressa. Ora la sede ferroviaria è ancora quasi tutta evidente, in alcuni tratti è ancora armata anche se coperta dalla vegetazione, in altri invece il tracciato si è perso in quanto inglobato nella strada statale Pavia-Cremona; i fabbricati godono quasi tutti di buono stato perché ristrutturati e abitati da privati.

2.2 Mappatura e situazione attuale nel Nord Italia.

Non è stato facile selezionare alcune delle tante ferrovie trovate, purtroppo sono molte e anche in completo stato di abbandono; da ovest ad est è un susseguirsi di rotaie vecchie e arrugginite quando ancora sono presenti, per non parlare degli edifici che sono quelli che più ne hanno pagato le conseguenze dell'abbandono e spesso sono un segno evidente che il quel luogo un tempo passava una ferrovia.

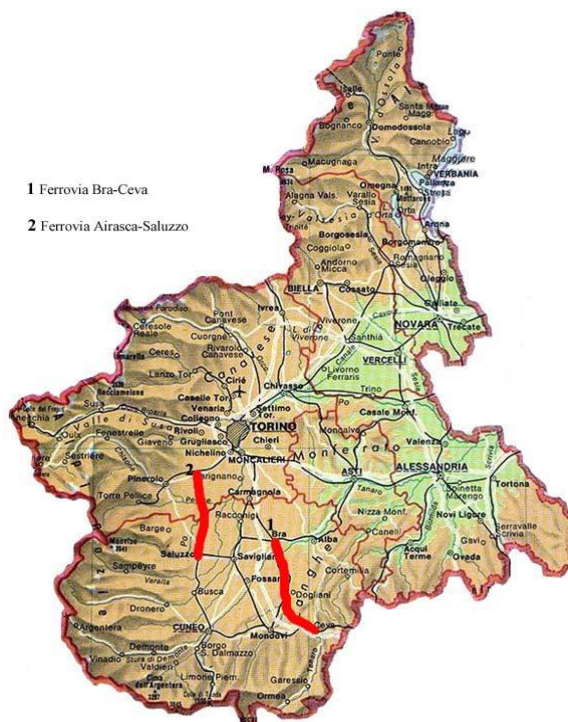


Figura n.3. Ferrovie dismesse nella Regione Piemonte.

Attualmente in Piemonte ci sono circa 312 km di strada ferrata in disuso (Fig. n.3), alcuni tratti ancora presenti, altri smantellati, altri ancora oggetto di un probabile recupero.

La linea della ex ferrovia Bra-Ceva (Fig. n.3) è uno dei tanti esempi che si potrebbero fare anche se la causa della sua cessazione si potrebbe definire un po' anomala se si considera che la linea ha cessato il servizio nel 1994 a causa dell'alluvione del fiume Tanaro e da allora la linea non è stata più ripristinata, un po' anche per motivi economici, in quanto essendo un'infrastruttura vecchia necessitava di troppi investimenti. Era lunga circa 49 km, il suo anno di inizio attività risale al 1874 e rappresenta la più antica ferrovia del Piemonte, a quell'epoca era l'unica relazione ferroviaria tra Torino e Savona perciò godeva di una certa importanza soprattutto a livello commerciale; nel 1933 fu attivata un'altra linea a doppio binario e più lineare tra Mondovì e Ceva, questo portò ad un declino della Bra-Ceva fino all'alluvione del 1994 che segnò la sua definitiva cessazione. Attualmente a parte alcune brevi interruzioni dovute principalmente all'alluvione che ha asportato tratti di binari, la linea è armata; i fabbricati delle ex stazioni ad eccezione di quello di Bastia Mondovì trasformato in American Bar, sono abbandonati ma abbastanza in buone condizioni.

La ex linea Airasca-Saluzzo (Fig. n.3) lunga circa 33 km fu anche lei tra le prime linee ferroviarie del Piemonte infatti entrò in servizio nel 1885 come collegamento strategico tra le valli, Torino e il mare; nonostante questo, costituì sempre un trasporto di piccolo cabotaggio tanto è vero che già nel 1959 si pensava ad una sua dismissione per la forte passività di esercizio. Le autorità locali cercarono di sottolineare quanto a livello economico e sociale fosse importante questa linea e quali danni ai lavoratori avrebbe arrecato il suo smantellamento, convincendo chi di dovere a non

sospendere l'esercizio; passeranno molti anni da questo episodio, ma il suo destino è ormai deciso in quanto il suo servizio sia sempre stato precario, infatti la chiusura definitiva è avvenuta nel 1986. Il motivo di ciò è pressoché simile a quello di molte altre ferrovie, ovvero l'essere una linea vecchia che necessita di ammodernamento ma che l'investimento non ne vale la pena. La linea è stata di recente disarmata e la sede ferroviaria è ancora rintracciabile come sentiero sterrato; i fabbricati sono in discrete condizioni.



Figura n.4. Ferrovie dismesse nella Regione Veneto.

Anche per quanto riguarda la Regione Veneto il discorso non è differente dal Piemonte, i chilometri di strada ferrata in disuso sono circa 480 e i motivi dell'abbandono sono pressoché gli stessi (Fig. n.4) ; si può dire che questo discorso vale per tutte le Regioni.

La ex linea Piovene/Rocchette-Asiago (Fig. n.4) con i suoi 21 km fu definita ai tempi “la Ferrovia più ardita d’Italia”, perché metteva in collegamento l’altopiano di Asiago con la pianura vicentina, in modo da evitare l’isolamento e creare lo sviluppo economico della zona montana. Questo progetto vide la luce alla fine del 1800, ma sarà solo nel 1910 che la linea entrerà in servizio; da allora sarà un continuo movimento di treni merci e passeggeri, persino durante i due conflitti bellici grazie anche al coraggio dei macchinisti che utilizzavano le gallerie come rifugio per non essere bombardati: durante la prima guerra mondiale fu utilizzata principalmente per il trasporto al fronte di viveri, soldati e generi militari; lo stesso accadde nella seconda guerra mondiale. Alla fine dei conflitti bellici la linea rinacque con opere di rimodernamento dopo i molti bombardamenti subiti da ogni fazione. La diffusione degli autobus avvenuta nel dopoguerra e il conseguente scontro tra gomma e rotaia misero in seria crisi il destino di questo trenino coraggioso considerato lento, inquinante e che consumava troppo finendo per far parte di quel rapporto stilato dal Governo di allora, che considerava “rami secchi” quelle ferrovie ormai vecchie quasi inutilizzate, a parere loro, che bisognava chiudere; e così, nel 1958 il trenino dell’altopiano di Asiago cessa di esistere sostituito da una linea di autobus. La sede ferroviaria oggi è evidente quasi ovunque, il tratto a valle è interrotto da occupazioni più o meno abusive; buona parte dei fabbricati sono in discrete condizioni e utilizzati sia da privati come abitazioni, sia come sede di uffici e musei.

La ferrovia Verona-Caprino Veronese (Fig. n.4) con i suoi 34 km nacque nel 1889 per favorire lo sviluppo economico nella Valpolicella e dei paesi alle pendici del monte Baldo, collegando Verona con Affi e Caprino Veronese appunto, per poi diramarsi verso le località turistiche del lago di Garda. Da subito la linea godette di un traffico notevole sia merci, che passeggeri e nel 1910 ci fu addirittura un aumento di treni anche se però bisogna registrare che aumentò il traffico merci e diminuì quello passeggeri improntando sempre più la linea verso un carattere commerciale; ma gli anni che seguirono, ovvero quelli della guerra, non furono facili per la Verona-Caprino data la sua impronta commerciale: nel dopoguerra infatti, ebbe una battuta di arresto e il ripristino completo fu lento. Le cose non migliorarono di certo nella seconda guerra mondiale dove la linea subì gravi danni anche perché fu occupata dai tedeschi e usata per il trasporto dei materiali militari aumentando così in modo non indifferente il traffico su di essa: già considerata obsoleta, subì notevoli rotture tempestivamente ripristinate; la fine del conflitto lasciò questa linea particolarmente martoriata, ma la celere ricostruzione nell'area veronese che avvenne nel dopoguerra portò al recupero della Verona-Caprino ripristinando i tratti danneggiati e sostituendo l'armamento dove necessitava per una maggiore sicurezza della ferrovia. Ma nonostante questo rinnovamento e rimodernamento la linea aveva le ore contate, la diffusione dell'automobile segnò il suo destino e tra il 1956 e il 1959 fu soppressa a tratti fino alla chiusura definitiva. Al giorno d'oggi la sede ferroviaria è poco evidente, fatta eccezione per l'ultimo tratto dismesso tendente però a scomparire più ci si avvicina al centro città; più in buone condizioni appaiono i fabbricati di stazione, fatta eccezione per la zona della stazione di Verona demolita negli anni '60 per far posto ad un parco pubblico.



Figura n.5. Ferrovia dismessa nella Regione Trentino Alto Adige.

Stessa sorte è toccata al Trentino Alto Adige (Fig. n.5), con lo sviluppo dell'automobile i chilometri di strada ferrata abbandonati sono circa 230; come per il resto del Nord si parla del recupero di numerose linee, però per la maggior parte rimangono ancora oggi solo parole.

La ex ferrovia Chiusa-Plan Val Gardena (Fig. n.5) meglio conosciuta come la Ferrovia della Val Gardena lunga circa 31 km fu inaugurata nel 1916, voluta dall'esercito austriaco e costruita dal genio militare austriaco stesso per raggiungere il fronte facilmente, in quanto la vecchia strada della Val Gardena risultò inadeguata per il trasporto di rifornimenti per le truppe; fu costruita nel giro di

soli 4 mesi con l'impiego di numerosi soldati oltre che di 6000 prigionieri di guerra russi. Alla fine del conflitto e fino allo scoppio della seconda guerra mondiale rivestì un ruolo importante nel trasporto merci e passeggeri, soprattutto quest'ultimo, grazie al turismo che stava lentamente risorgendo; essa stessa rappresentava un'attrazione turistica, in quanto capace di raggiungere i 14-18 km orari, velocità sostenuta se si considera che il tracciato doveva superare dislivelli piuttosto sostenuti. Nel secondo dopoguerra lo sviluppo automobilistico portò alla chiusura della linea, perché considerata obsoleta e troppo costosa per essere rimodernata; così nel 1960 cessò il suo esercizio e la tratta fu sostituita da un servizio di autobus. Oggi non rimane granché di questa linea, alcuni tratti sono stati inglobati nell'allargamento della strada statale che correva accanto, qualche traccia si può rinvenire tra Ortisei e Plan Val Gardena come sentiero.

Tirando le somme di questa carrellata di linee dismesse, ognuna con una storia importante alle spalle ci si accorge che hanno tutte una cosa in comune, ovvero, la causa del loro abbandono è da attribuire allo sviluppo automobilistico associato al fatto di essere linee vecchie che necessitavano di interventi per rimodernarle; ma siamo negli anni del boom economico e si preferì investire in strade nuove e smantellare le strade ferrate.

2.3 Mappatura e situazione attuale nel Centro Italia.



Figura n.6. Ferrovie dismesse nella Regione Emilia Romagna.

Anche nel centro Italia il discorso è lo stesso, l'Emilia Romagna conta circa 600 km di ex ferrovie ed insieme alla Lombardia è una tra le Regioni con più chilometri dismessi (Fig. n.6); l'Emilia Romagna è piena di ferrovie abbandonate quasi cancellate dalla natura alcune di esse potrebbero però essere oggetto un domani di recupero come piste ciclabili, quello che si può definire attualmente il miglior recupero di vecchie ferrovie.

La ex linea Rimini-Novafeltria (Fig. n.6) fu progettata come completamento della *Pedemontana subappenninica* e i suoi 35 km furono aperti al traffico tra il 1916 e il 1922 con trazione a vapore. La ferrovia subì grossi danni durante la seconda guerra mondiale in quanto fu soggetta a bombardamenti; alla fine del conflitto fu ricostruita e negli anni '50 l'iniziale trazione a vapore fu sostituita da quella a diesel. Nonostante il trasporto sia merci che passeggeri era notevole, nel 1960 la linea fu chiusa per dare spazio ad un servizio di autobus. Rimane ben poco oggi della ferrovia, la sede non è quasi più rintracciabile in quanto inglobata in strade nuove, oppure in campi coltivati, oppure ancora cancellata dall'urbanizzazione; ben visibile è qualche ponte diroccato, mentre i fabbricati di stazione sono utilizzati per altri scopi.

L'inaugurazione della ex linea Rimini-San Marino (Fig. n.6) lunga 32 km avvenne nel 1932 e il traffico fu subito aperto sia al trasporto merci che passeggeri: negli anni antecedenti la guerra questa ferrovia anche se ebbe una vita di soli 12 anni visse un periodo molto fiorente, in quanto i suoi vagoni erano sempre pieni di turisti e locali che si muovevano da una città all'altra, perché all'epoca rappresentava il mezzo di trasporto più celere tra il costa e l'entroterra sanmarinese. Nel 1944 San Marino fu bombardato per errore dagli alleati e anche la ferrovia fu vittima di questi bombardamenti, i danni causati furono ingenti: infatti, in alcuni tratti la linea rimase interrotta ma in questo ultimo periodo di esercizio nonostante il servizio si fosse fatto difficile, questa ferrovia permise di salvare molte vite umane grazie anche alle sue gallerie che venivano usate dai profughi come rifugio. Nel 1944 la linea fu soppressa definitivamente e i suoi vagoni rimasero nelle gallerie fino alla fine del conflitto; ufficialmente ancora oggi risulta che la linea sia stata chiusa per i gravi danni subiti durante il conflitto e non dismessa. Nel dopoguerra si accennò più volte il fatto di riattivare la Rimini-San Marino ma i Governi italiano e sanmarinese non trovarono mai un accordo; le speranze finirono negli anni '50 quando fu progettata la superstrada che collegava le due città, fino agli '80 ogni tanto si parlava di riaprire la linea, ma il mancato accordo fra i governi non portò mai ad una conclusione. Oggi non rimane granché di questa linea se non la sua originale storia, qualche ponte diroccato e qualche galleria; il tracciato non è quasi più esistente in quanto inglobato durante i lavori per la realizzazione della superstrada.

La ex ferrovia Modena-Mirandola inizialmente a trazione vapore fu inaugurata nel 1883 come collegamento fra le due città ed era lunga 31 km; nel 1917 durante la prima guerra mondiale ci fu un cambio di gestione e la nuova società decise di convertire la trazione a vapore con quella a diesel. Durante la seconda guerra mondiale la linea subì dei danni e nel dopoguerra fu ristrutturata, ma nonostante questo rimodernamento nel 1964 si decise di chiudere la linea. Si potrebbe dire che le cause che portarono alla sua dismissione sono molteplici: la causa principale fu il crollo del trasporto passeggeri a favore della motorizzazione privata, questo perché le stazioni non erano facilmente raggiungibili in quanto fuori dai centri abitati; il trasporto merci non era abbastanza sostenuto; inoltre, il tracciato della linea sorgeva su terreni alluvionali e questo richiedeva ingenti spese di manutenzione che i proventi d'esercizio e le sovvenzioni statali non riuscivano più a colmare. Attualmente la sede ferroviaria è abbastanza rintracciabile e in alcuni tratti è ancora armata; i fabbricati delle ex stazioni sono tutti in buone condizioni e riutilizzati per diversi scopi.



Figura n.7. Ferrovia dismesse nella Regione Marche.

Spostandosi verso la Regione Marche troviamo all'incirca 280 km di ferrovie dismesse (Fig. n.7), ferrovie che, all'apice del loro servizio erano nodi importanti di collegamento tra il mare e l'entroterra sia come trasporto passeggeri che come trasporto merci; anche qui alcune di esse hanno svolto un servizio speciale durante le due guerre e come tali, oggetto di bombardamenti.

La ex linea Fano-Urbino (Fig. n.7) inaugurata nel 1898 fu voluta come collegamento tra la costa marchigiana e l'entroterra, collegamento che copriva circa 48 km: inizialmente la tratta non doveva fermarsi ad Urbino ma proseguire fino a Sant'Arcangelo di Romagna decisione dettata soprattutto da strategie belliche che volevano impedire i bombardamenti austriaci sulla costa adriatica; alla fine della prima guerra mondiale questo interesse cessò di esistere e la linea si fermò nell'urbinate anche se i lavori per il prolungamento erano già iniziati. Nel 1933 nonostante il trasporto fosse piuttosto sostenuto la società che gestiva la linea ne decise la soppressione sia per il trasporto merci che passeggeri a causa di motivi finanziari e la tratta fu sostituita da un servizio di autobus; ma nel 1941 la nuova gestione ripristinò la linea anche se per pochi anni: infatti, durante la seconda guerra mondiale la linea fu completamente distrutta dai bombardamenti e chiusa al traffico. Nel dopoguerra la ripresa fu lenta dati gli ingenti danni subiti, ma nonostante ciò negli anni '50 godette ancora di un buon traffico, specialmente per quello merci; lo sviluppo della motorizzazione portò via via ad un drastico calo di passeggeri e se lo associamo anche alla necessità di una ristrutturazione della linea, la Fano-Urbino era ormai destinata ad una perdita di interesse della società di gestione che non fece nulla per rilanciare la linea. Di anno in anno il traffico diminuiva e anche se riuscì a scampare al periodo della chiusura dei già citati "rami secchi" la ferrovia era comunque destinata alla chiusura che avvenne nel 1987, nonostante nel 1985 sembrò esserci qualche segnale di ripresa che si rilevò poi temporaneo. La linea è ancora oggi quasi tutta armata tranne alcuni punti in cui è sommersa dall'asfalto o dalla vegetazione; per quanto concerne i fabbricati, alcuni sono stati demoliti perché pericolanti.

I primi progetti per la ex linea Porto San Giorgio-Amandola (Fig. n.7) risalgono già al 1879 ma per motivi giudiziari la concessione decadde e la linea non fu realizzata; agli inizi del 1900 i progetti vennero ripresi e iniziarono i lavori, e nel 1908 la tratta fu inaugurata: questa linea inizialmente a vapore, con i suoi 59 km doveva servire da collegamento tra la costa adriatica e l'entroterra ed un suo eventuale prolungamento fino a Terni, che però non avvenne mai e il capolinea restò ad Amandola. Nel 1927 arrivò l'autorizzazione per la trazione elettrica e l'anno successivo la trazione a vapore venne abbandonata; gli anni della seconda guerra mondiale sono segnati da distruzione e devastazione della linea che riaprì al traffico nel 1949. Ma nonostante ciò, i danni subiti erano ingenti e necessitava di un massiccio intervento di ristrutturazione che non avvenne mai in quanto nel 1956 la linea fu soppressa; le motivazioni come al solito sono da ricercare nel fatto che la motorizzazione ne ha decretato la sua chiusura. Ormai le tracce sono ben poche, la sede ferroviaria solo in alcuni tratti è riconoscibile, per il resto è stata inglobata in campi coltivati o trasformata in strade all'interno dei centri abitati.

La rete ferroviaria dismessa in Toscana che consta di circa 370 km (Fig. n.8), presenta una situazione di dismissione che potremmo definire localizzata, in quanto riguarda principalmente vecchie ferrovie ad utilizzo industriale o minerario perciò considerate linee secondarie.



Figura n.8. Ferrovia dismessa nella Regione Toscana.

La ex linea Livorno-Pisa (Fig. n.8) aperta nel 1932, non a caso chiamata “tirrenica”, fu fino alla sua chiusura un collegamento alternativo fra le due città gemellate che percorreva i circa 32 km del litorale turistico; questa ferrovia nacque come sostituzione del vecchio collegamento litoraneo in quanto con lo sviluppo turistico degli anni '20 necessitava di interventi di rimodernamento e la sostituzione con un treno a trazione elettrica. Così iniziarono i lavori e nel 1932 venne inaugurato il primo tratto e i lavori finirono nel 1935: nel giro di pochi anni la ferrovia “tirrenica” vide il suo traffico passeggeri aumentare in modo esponenziale, questo era dovuto al fatto che la linea era stata costruita secondo criteri moderni e in più quegli anni si registrò un aumento di turismo lungo la costa tirrenica; questo fervore durò fino al 1942 quando gli eventi bellici iniziarono a farsi sentire e la ferrovia venne bombardata portando ad una sua chiusura nel 1943 per i troppi danni subiti. Alla fine della guerra la ricostruzione non fu celere, anzi, la linea era quasi totalmente distrutta: i ponti erano stati tutti fatti saltare, i binari erano stati minati in più punti e gli scambi e i caselli erano andati distrutti. Nel 1946 fu ripristinato il tratto tra Pisa e Marina di Pisa e solo nel 1954 la linea fu riattivata completamente senza non poche difficoltà; nonostante la sua riapertura la ferrovia necessitava di grandi lavori di riqualificazione e nel 1956 fu approvato il piano per il rimodernamento della linea. Ma i problemi finanziari non fecero mai iniziare i lavori, a questi si associarono il Comune di Livorno che voleva la soppressione così come altre piccole associazioni; questi dissidi portarono l'allora Ministro dei Trasporti a decretare la chiusura della linea e la sua sostituzione con un servizio di autobus. Così nello stesso anno in cui la Livorno-Pisa avrebbe dovuto vedere il suo rilancio, fu soppressa definitivamente. Oggi la linea è evidente in campagna come strada sterrata ma tende a perdersi dentro Livorno, dove è sostituita da un marciapiede; i ponti e i cavalcavia sono in buone condizioni così come i fabbricati ancora con l'architettura del tempo, tuttora abitati da privati.

In Abruzzo assistiamo alla fine di un'era, quella delle ferrovie storiche non più operative le quali vengono tutte smantellate, stiamo parlando di circa 220 km di ferrovie dismesse e mai più riattivate (Fig. n.9).



Figura n.9. Ferrovie dismesse nella Regione Abruzzo.

La ex linea ferroviaria Ortona-Crocetta (Fig. n.9) chiamata “Ferrovia Sangritana”, lunga circa 38 km faceva parte del progetto della ferrovia Castel di Sangro-Lanciano con l’idea di un collegamento tra la costa adriatica e la Val del Sangro. Il primo tratto fu inaugurato nel 1912 e nel 1915 la linea fu completata: inizialmente era a trazione a vapore, ma successivamente ci si accorse che i lavori di manutenzione erano troppo onerosi e nel 1923 si decise di passare alla trazione elettrica, sistema nuovo e moderno e che sicuramente avrebbe ridotto i costi; così iniziarono i lavori e nel 1924 ci fu il passaggio da vapore a elettrico, il cambio di trazione portò notevoli benefici a questa linea che già godeva di un buon numero di passeggeri e che vide aumentare anche il trasporto merci. Fino al 1942 la linea godette di ottima salute, ma con la seconda guerra mondiale le cose cambiano: la Ferrovia Sangritana allacciandosi alle linee delle ferrovie dello Stato godeva di una certa importanza, di conseguenza di notevole interesse militare; nel 1943 fu presa di mira dalle armate militari Tedesche che la distrussero e gli ingenti danni subiti dai bombardamenti portarono ad una sua chiusura; qualsiasi cosa facesse parte di questa linea venne distrutta, ponti, pali di elettrificazione, binari, stazioni, senza risparmiare nulla. Con la ritirata dei Tedeschi si parlò subito del recupero della Ferrovia Sangritana, ma i fondi tardarono ad arrivare, così alla fine del conflitto si costituì una cooperativa di lavoratori che si assunse l’incarico di ripristinare la linea; nel 1946 qualcosa si mosse e fu riaperto un primo tratto, soltanto negli anni ’50 fu ripristinato per intero. Arriviamo agli anni ’60 dove due furono le cause se così possiamo chiamarle, che portarono la Ortona-Crocetta verso il declino: l’emigrazione della popolazione della valle del Sangro e il boom della motorizzazione; a complicare le cose in quegli anni venne inclusa in quel fascicolo redatto dal Ministero dei Trasporti, tra le ferrovie da sopprimere, ma l’intervento delle popolazioni e delle giunte locali sembrò scampare al suo destino. Un piccolo segnale di ripresa si ebbe negli anni ’70 dove si assistette ad un leggero incremento di traffico passeggeri, ma fu un episodio isolato, tanto è vero che dato l’esiguo traffico sia passeggeri che merci, portò la società che gestisce la ferrovia ad una sua soppressione definitiva che avvenne nel 1982 e sostituita da un servizio di autobus. La linea è stata privata dell’elettrificazione ma i pali sono ancora esistenti, in generale è in buone condizioni, l’armamento è quasi sempre esistente anche se numerose risultano le interruzioni; alcuni viadotti e gallerie sono pericolanti; i fabbricati sono abbastanza in buono stato, alcuni sono utilizzati come

biglietteria per il servizio di autobus, tranne quelli più piccoli che risultano abbandonati e in cattivo stato.

La ex linea Pescara-Penne (Fig. n.9) soprannominata “il trenino di Penne”, fu una ferrovia a trazione elettrica aperta nel 1929 ed era lunga circa 39 km; nei suoi pochi anni di storia godette di un discreto trasporto sia merci che passeggeri. Negli anni della guerra anche questa piccola ferrovia conobbe gli orrori della devastazione dove alcuni impianti vennero distrutti ma tempestivamente ripristinati nel dopoguerra; come per altre realtà ferro-tranviarie gli anni '60 con la loro motorizzazione di massa e le scelte di alcuni Governi favorevoli allo sviluppo delle auto, rappresentarono la fine di questa linea che fu soppressa nel 1963 a favore di un servizio sostitutivo di autobus. La sede ferroviaria è completamente disarmata ma rintracciabile in alcuni tratti, alcuni ponti e viadotti sono ancora visibili; la stazione di Pescara versa in pessime condizioni, mentre altre sono discretamente in buono stato.

Concludiamo questa carrellata del centro Italia parlando della Regione Lazio dove di certo le cose non sono diverse da quello che abbiamo detto finora, parliamo di circa 430 km di strade ferrate dismesse e di certo le ragioni che hanno portato alla chiusura sono le stesse che abbiamo incontrato in precedenza, ma sicuramente ognuna di loro ha una particolare storia da raccontarci (Fig. n.10).



Figura n.10. Ferrovie dismesse nella Regione Lazio.

La travagliata storia della ex linea Orte-Civitavecchia (Fig. n.10) risale alla fine del 1800, quando l'unità d'Italia portò la necessità di un collegamento diretto tra il mar Tirreno e l'Adriatico ma bisognerà aspettare fino al 1929 per vedere la linea completamente finita e inaugurare i suoi 85 km; già da subito ci furono dei problemi legati per lo più al tracciato tortuoso che non permetteva eccessive velocità e la distanza dai centri abitati, fattori che penalizzarono sia il trasporto merci che passeggeri. Nel 1936 si decise di elettrificare la linea più che altro per scopi militari ma anche, per cercare di ridurre i tempi di percorrenza, ma lo scoppio della seconda guerra mondiale bloccò i lavori: ove già esistente l'elettrificazione risultò utilissima per il trasporto sia delle truppe che dei mezzi corazzati. I primi anni del conflitto passarono abbastanza tranquilli la linea non subì danni, ma nel 1944 con il fronte che risalì l'Italia aumentarono gli attacchi specialmente nella zona di Civitavecchia e la ferrovia fu presa di mira. Alla fine del conflitto si fece la conta dei danni, abbastanza ingenti: in alcuni tratti la linea era interrotta, la stazione di Civitavecchia completamente

distrutta e numerosi caselli e stazioni danneggiate, bisognava decidere se riattivare o no la linea; dato che rappresentava ancora un'importante via di comunicazione si decise per la sua riapertura che risultò lunga e tortuosa. Ma arrivarono gli anni del boom automobilistico e servizi di autobus misero in seria crisi la Orte-Civitavecchia che vide calare il suo traffico a favore dell'auto e spinse la società di gestione a investire meno soldi possibili per la manutenzione, creando forti disagi ai passeggeri; nel 1961 una frana bloccò parte della ferrovia e il traffico rimase interdetto in quel tratto nell'attesa che si decidesse se procedere coi lavori di ripristino o sopprimere la linea. Intanto gli anni passarono e il tratto non venne più riaperto, anzi, proprio tutta la linea perse d'importanza e i treni scemarono sempre più; quando ormai tutte le speranze andarono perse negli anni '80 la riqualificazione della linea Orte-Civitavecchia viene inclusa in un piano integrato e l'inizio dei lavori sembrò imminente, così come imminente risultò il suo rilancio; i lavori iniziarono nel 1986 e durarono fino al 1993 anche se però le Fs non ebbero incluso nel piano di recupero tutta la linea: infatti, alcuni tratti non furono inclusi, forse perché troppo onerosi. Alla fine degli '80 la situazione prese ormai una piega che portò ad una lenta agonia della linea, nel 1992 cessò definitivamente il già ridotto traffico merci e anche quello passeggeri non era di certo in una situazione migliore: infatti, i treni circolanti erano pochissimi anche perché già era stata introdotta una corsa di autobus, sicuramente più veloce ed accessibile; il traffico passeggeri cessò nel 1994 e non fu più ripristinato. In alcuni tratti la sede ferroviaria è ancora armata e le opere d'arte sono in discrete condizioni; i fabbricati, escludendone alcuni che sono lasciati all'abbandono totale, sono in buone condizioni e riutilizzati per altri scopi.

La ex ferrovia Velletri-Colleferro (Fig. n.10) fu voluta come prolungamento della già esistente linea Roma-Velletri; i primi progetti già risalivano al 1846, ma la sua costruzione non fu certamente né facile né veloce: ai problemi di carattere economico si aggiunsero i moti rivoluzionari del 1849 che stravolsero la vita politica dell'allora Stato Pontificio di cui faceva parte la ferrovia e questo causò la temporanea sospensione dei progetti per la nuova ferrovia. Si dovrà attendere il 1862 per vedere ultimata la Velletri-Colleferro lunga circa 23 km; completata quest'ultima, il collegamento via treno tra Napoli e Roma era ultimato. Ma già nel 1865 si pensò ad un collegamento più rapido e nel 1892 venne aperta la linea Ciampino-Colleferro sulla quale vennero dirottati tutti i servizi da Roma verso Caserta facendo perdere d'importanza la Velletri-Colleferro che divenne una linea secondaria. Negli anni '20 si ritornò a parlare di questa linea ancora secondaria perché doveva essere inclusa in nuovi collegamenti che però non furono mai avviati, principalmente per ragioni economiche; ma è negli anni '30 che qualcosa cambiò, si ritornò a puntare l'attenzione sulla Velletri-Colleferro cercando di rivalorizzarla e funzionò: infatti, furono addirittura aperte nuove fermate e si assistette ad un modesto aumento di traffico passeggeri che riportò momentaneamente in auge la linea. Tutto ciò durò fino allo scoppio della seconda guerra mondiale che causò una forte diminuzione dell'esercizio e fu occupata dalle truppe tedesche che la utilizzarono fino all'arrivo degli alleati; con la ritirata dei tedeschi cessò ogni tipo di esercizio che fu ripristinato nel 1945: di certo non fu aliena ai bombardamenti, infatti fu ricostruita ove danneggiata e ripresero i lavori di elettrificazione iniziati nel 1942 e poi interrotti; ma non furono mai ultimati, un po' anche perché in quegli anni la concorrenza con il trasporto su gomma era forte. L'utenza diminuì di anno in anno e la chiusura della Velletri-Colleferro era ormai imminente: infatti, nel 1957 venne soppresso il trasporto passeggeri a favore di una linea di autobus più accessibile che passò praticamente inosservata; ma anche per il trasporto merci piuttosto cospicuo, la fine era vicina. Nel 1958 si decise di sopprimere anch'esso e la linea fu definitivamente chiusa al traffico. Oggi la sede ferroviaria non è quasi più

rintracciabile in quanto l'armamento è stato asportato tutto compreso il segnalamento; anche i fabbricati sono in cattive condizioni e quasi tutti in completo abbandono e fatiscenti. L'analisi della situazione delle ferrovie dismesse nel centro Italia non è di certo diversa da quella che abbiamo visto per il nord, le ferrovie hanno chiuso perché il trasporto su gomma ha avuto la meglio, perché più nuovo, più accessibile e meno dispendioso in termini di manutenzione.

2.4. Mappatura e situazione attuale nel Sud Italia.

In ultima analisi vediamo la situazione attuale del sud Italia dove è sicuramente la Sicilia che rappresenta la Regione con più chilometri di binari dismessi.



Figura n.11. Ferrovie dismesse nella Regione Campania.

La Campania conta oggi circa 240 km di strade ferrate dismesse (Fig. n.11), se escludiamo però i chilometri che nel corso degli anni sono stati oggetto di varianti di tracciato e perciò non considerate effettivamente come delle ferrovie dismesse.

I progetti della ex linea Cancello-Torre Annunziata (Fig. n.11) iniziarono nel 1880 e fu inaugurata nel 1885, era lunga circa 30 km; costituiva un collegamento diretto tra il casertano e la costiera sorrentina, zona ricca di industrie principalmente navali. Non ebbe mai un ruolo di collegamento anche se indiretto, con Napoli, anche perché qualche anno dopo la sua apertura, fu aperta la Circumvesuviana che nei primi anni del '900 collegava direttamente con Napoli, creando da subito concorrenza fra le due linee: ma nonostante ciò non arrecò particolari disagi alla Cancello-Torre Annunziata. La seconda guerra mondiale lasciò quasi intatta la ferrovia, in quanto la sua tratta era lontana da particolari obiettivi strategici perciò non fu oggetto di bombardamenti, tanto è vero che alla fine del conflitto riprese subito il suo normale esercizio e che, grazie alla sostituzione con la trazione elettrica, esso migliorò notevolmente. Gli anni del boom automobilistico non crearono particolari disagi alla Cancello-Torre Annunziata, anche perché questa linea non era affiancata da nessun servizio di autobus: i pendolari prendevano il treno per recarsi al lavoro nelle numerose industrie delle zone limitrofe servite dalla ferrovia. Fu invece il terremoto del 1980 a creare problemi, non tanto alla ferrovia stessa, quanto al territorio circostante: molte industrie dovettero chiudere per i troppi danni subiti e la linea ne risentì a livello di traffico passeggeri che iniziò a diminuire. Gli anni '90 di certo non furono migliori: calarono il numero di treni giornalieri e qualche stazione fu chiusa; in alcuni tratti la sede venne ridotta ad un solo binario transitabile. Il numero di passeggeri era assai ridotto, riguardava ormai solo studenti e qualche pendolare, tanto è

vero nel 1999 si decise di sospendere le corse nel periodo estivo e nel fine settimana; questa lenta agonia durò fino al 2005 quando la linea fu sospesa per lavori di manutenzione, ma la ragione reale era che la linea doveva essere soppressa perché ormai quasi più utilizzata. Versione ancor più avvalorata se si considera che fu sostituita in tutto e per tutto dalla già esistente linea di autobus. Data la sua recente soppressione la linea è tuttora armata anche se il degrado è sempre più evidente e in alcuni tratti il binario è coperto dalla vegetazione; i fabbricati di stazione ancora tutti esistenti, risultano essere in discrete condizioni.

Della ex linea Napoli-Capua (Fig. n.11) chiamata “l’Alifana”, già se ne parlava fin dalla seconda metà del 1800 o comunque di una linea che collegasse il capoluogo con l’entroterra Matese, ma non si concretizzò nulla sino agli inizi del 1900 quando fu presentato un progetto di prolungamento della già esistente tranvia Napoli-Aversa. I lavori iniziarono qualche anno dopo e nel 1913 venne inaugurata la Napoli-Capua appunto, lunga circa 43 km. La prima guerra mondiale passò senza lasciare danni, infatti la linea continuò il suo servizio regolare per l’intera durata del conflitto; anche la seconda guerra mondiale fece pochi danni alla ferrovia, o comunque problemi risolti subito dopo il conflitto; questo periodo però, registra la soppressione della stazione di Capua portando il nuovo capolinea alla stazione di Santa Maria Capua Vetere. Lo sviluppo urbanistico degli anni ’50 portò al nascere di nuove fermate e questo comportò di conseguenza un aumento di esercizio; l’aumento del traffico veicolare che si registrò nel 1955 costrinse ad un arretramento del capolinea che passava così allo Scalo Merci di Napoli; ma l’urbanizzazione sempre più fitta, ma soprattutto quella abusiva, costrinsero ad un ulteriore arretramento del capolinea napoletano. Il rinnovamento di questa linea però era sempre più necessario anche perché il troppo esercizio sostenuto portava ad un’ingente manutenzione, tanto è vero che nella prima metà degli anni ’70 si decise di attuare il servizio solo la mattina per permettere i lavori di rinnovamento, ma nel 1976 si decise di chiudere all’inizio temporaneamente per 2 anni l’intera tratta per velocizzare i lavori e il servizio fu sostituito da un inutile corsa di autobus. Ma così non fu: la linea dopo 2 anni non fu riaperta e i lavori non finiti; soltanto in questi ultimi anni è stata riaperta ma non sul tracciato originario perché si è preferito ricostruire dal nuovo e non copre neanche l’intera tratta di allora. Della vecchia linea rimane ben poco, la sede ferroviaria si riesce a rintracciare in campagna ma più ci si avvicina a Napoli le tracce si perdono per sparire completamente in città, cancellate dalla massiccia urbanizzazione che ha interessato la zona dopo la chiusura della ferrovia.

La Basilicata oggi conta circa 332 km di ferrovie dismesse un patrimonio che si vorrebbe se non tutto comunque il più possibile recuperare (figura n.12); nel corso degli anni ci sono state molte iniziative e presentati alcuni progetti; ma tutto si è fermato sulla carta perché ancora oggi di quelle ferrovie se ne parla ancora come ferrovie dismesse e non recuperate o in fase di recupero.



Figura n.12. Ferrovia dismessa nella Regione Basilicata.

La ex ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese (Fig. n.12) lunga circa 101 km faceva parte di quel progetto di collegamento su ferro tra la costa tirrenica e quella ionica, progetto che interessava l'attraversamento di 2 regioni: la Calabria e la Basilicata; questa ferrovia doveva essere anche motivo di sviluppo di una zona poco fiorente, non a caso molte delle fermate attraversavano paesi rurali e poco abitati, ma questo tentativo di sviluppo con gli anni risultò vago e addirittura esagerato. Nel 1915 venne inaugurata una prima tratta, da Spezzano Albanese a Castrovillari; l'anno successivo la tratta venne prolungata fino a Morano Calabro. Gli anni che seguirono videro la sospensione momentanea dei lavori a causa della crisi, che ripresero nel 1929 e finalmente nel 1931 la linea venne ultimata e inaugurata completamente. Come detto in precedenza la linea non portò lo sperato sviluppo e infatti, anche se nuova, già era una ferrovia vecchia e di certo lo sviluppo dell'automobile non facilitò le cose anzi: le corse di autobus riuscivano a raggiungere zone che con il treno era improponibile arrivarci. Situazione diversa invece, la visse il trasporto merci che fu sempre abbastanza soddisfacente; ma non fu più fortunato del trasporto passeggeri, in quanto la natura impervia del trattaccia creava non pochi problemi: non a caso si verificarono smottamenti, cedimenti e quant'altro a livello idrogeologico che portarono ad un esborso smodato per la manutenzione della linea. A complicare le cose furono i cedimenti di gallerie e viadotti, in particolare il cedimento del viadotto Lagonegro che portò alla soppressione del servizio in quel tratto: questo episodio potremmo dire che segnò il lento declino di questa ferrovia. Negli anni '60 il traffico continuò fino alla stazione prima del viadotto ceduto, il troppo poco traffico di allora non giustificava un investimento per il ripristino; ciò comportò notevoli disagi, infatti sia il traffico passeggeri, già esiguo, che quello merci subirono un drastico calo, anche perché il viadotto di Lagonegro non fu un episodio isolato: nel corso degli anni altri cedimenti e smottamenti portarono alla chiusura di diversi tratti di linea che avvennero nel 1973. Nonostante tutto ancora un piccolo tratto di linea continuava ad esistere, ma lo sviluppo del trasporto su strada e la costruzione della Salerno-Reggio Calabria, portarono nel 1978 alla soppressione definitiva di tutta la Lagonegro-Spezzano Albanese. Solo in alcuni tratti la sede ferroviaria è ancora abbastanza evidente anche se invasa dalla vegetazione; per il resto è stata cancellata dall'urbanizzazione o inglobata nei campi coltivati. I fabbricati di servizio sono in discrete condizioni e alcuni di loro sono abitati.

Il patrimonio di ferrovie abbandonate della Calabria che consta all'incirca di 320 km (Fig. n.13), testimonia oggi il fatto che un tempo questo genere di trasporto attraversava l'entroterra collegando i paesi collinari con le zone costiere e prima dello sviluppo automobilistico, rappresentava il mezzo privilegiato di collegamento tra l'entroterra e la costa calabrese. Negli anni '50 e '60 molte linee hanno cessato di esistere a favore del trasporto su gomma e oggi giacciono abbandonate o utilizzate come strade campestri.



Figura n.13. Ferrovie dismesse nella Regione Calabria.

La ex linea Crotona-Petilia Policastro (Fig. n.13) lunga circa 42 km, faceva parte di un progetto ferroviario di collegamento tra Cosenza e il porto di Crotona e risale alla fine del 1800; questo progetto serviva ad attivare il commercio e soprattutto il trasporto di legname dalle zone silane. I lavori però iniziarono molto più tardi: infatti la linea venne inaugurata solo nel 1930, questo perché durante la sua costruzione ci furono delle rivolte da parte degli abitanti dei paesi attraversati dalla ferrovia che sostenevano che il percorso della linea favoriva i latifondisti delle zone circostanti, in quanto le stazioni erano ubicate in zone rurali e non nei centri abitati, creando qualche disagio nel raggiungere le stazioni non favorendo così un eventuale aumento di traffico passeggeri. Fino al secondo dopoguerra la Crotona-Policastro rimase una ferrovia principalmente di trasporto merci soprattutto di legname; ma il forte sfruttamento dei boschi silani e il taglio indiscriminato durante l'occupazione degli alleati, portarono ad un drastico calo nel trasporto di legname, relegando questa piccola ferrovia al poco trasporto passeggeri locale; la sua soppressione avvenne nel 1972. Nel 1975 la linea è stata completamente smantellata e quello che tutt'oggi sopravvive a testimonianza sono i fabbricati tutti in buono stato ad eccezione della stazione di Crotona che non esiste più, i ponti e i viadotti, la maggior parte dei quali in buono stato.

Di una linea ferroviaria che collegasse la città di Cosenza con la costa (Fig. n.13) già se ne parlò verso il 1890, discorso comune come visto, ad altre linee nate in quegli anni; i primi progetti furono presentati nel 1905. I lavori iniziarono nel 1907 e dato il tracciato tortuoso, si adottò la cremagliera per superare i forti dislivelli, ma i lavori andarono a rilento in quanto la ferrovia attraversava zone

ad alto livello di frane oltre che avere pendenze non indifferenti. La linea fu finalmente inaugurata nel 1915 per una lunghezza di circa 29 km ma già da subito iniziarono i problemi: più che per esigenze economiche la linea fu aperta per motivi politici; anche se nuova nacque già vecchia, tanto è vero che venne sempre considerata una ferrovia lenta, probabilmente dovuto ai forti dislivelli da superare e che la condizionò sempre sotto l'aspetto del traffico passeggeri che non fu mai eccessivo. Anche se fu sempre considerata una ferrovia secondaria venne comunque considerata come un'importante via di comunicazione, forse perché attraversava zone impervie dove l'unico mezzo alternativo rimaneva il dorso di un mulo. Gli elevati tempi di percorrenza e i continui lavori di manutenzione resero la linea sempre meno competitiva, tanto è vero che alla fine degli anni '30 si iniziò a pensare se forse non era il caso di costruire una linea nuova che rispondesse meglio alle necessità della zona, ma lo scoppio della seconda guerra mondiale bloccò ogni progetto; alla fine del conflitto si cercarono alternative per vedere di rendere questa linea un po' più competitiva, infatti furono introdotte nuove motrici che diminuirono leggermente i tempi di percorrenza. Ma sempre negli stessi anni però, si rimise mano ai progetti della nuova linea, si prevedeva un tracciato meno tortuoso perciò più facile da percorrere e, probabilmente a causa dei continui lavori di manutenzione sulla "vecchia linea", nel 1966 iniziarono i lavori del nuovo tracciato. Nell'attesa della fine dei lavori, che andarono un po' a rilento, ci fu un incremento di domanda di traffico che sicuramente il tracciato esistente non riusciva ad esercitare, perciò vennero istituite delle corse automobilistiche; anche questo fattore portò ad un drastico calo dell'ormai già misurato traffico e nel 1987 la vecchia linea venne chiusa e soppressa. Oggi la sede ferroviaria risulta ancora armata nel primo e nell'ultimo tratto, nel pezzo centrale è invece stato asportato l'armamento; i ponti e le gallerie non versano in buone condizioni, alcuni ponti sono precari e alcune gallerie pericolanti; i fabbricati sono tutti in buone condizioni.

Il forte sviluppo del trasporto su gomma ha portato all'abbandono di numerose linee ferroviarie e soprattutto in Sicilia questo fenomeno è stato piuttosto evidente considerando che oggi si parla di circa 950 km di strade ferrate abbandonate perché non rappresentavano più il mezzo che avrebbe dovuto incrementare lo sviluppo economico; la Regione Sicilia (Fig. n.14) è quella che attualmente conta il numero più alto di chilometri di ferrovie dismesse.



Figura n.14. Ferrovie dismesse nella Regione Sicilia.

L'origine della ex linea Castelvetro-San Carlo (Fig. n.14) lunga circa 73 km, è simile a quella di molte altre ferrovie nate in Sicilia all'inizio del 1900, quando una legge emanata in quegli anni decretò la costruzione di una rete ferroviaria gestita dalle Ferrovie dello Stato. Il primo tratto venne

aperto nel 1910 ma bisognerà aspettare molti anni prima che la linea sia completata; durante la sua costruzione il tracciato venne modificato più volte: uno dei motivi principali che portarono a questa scelta, fu la franosità del suolo. Tra il 1914 e il 1917 vennero aperti altri due tratti di linea e proseguendo negli si arrivò al completamento della linea nel 1931. Nonostante fu sempre considerata una ferrovia secondaria, l'avvento del trasporto su gomma non creò particolari disagi a questa linea, ci fu sì un leggero calo nei trasporti ma non tale da mettere in serio rischio la linea, forse anche perché essa attraversava città piuttosto popolate e ben servite dalla ferrovia. A differenza della maggior parte delle linee ferroviarie la sua soppressione è da ricercare nel disastroso terremoto che colpì la Sicilia nel 1968; i danni subiti furono troppo ingenti per poter riaprire la linea stessa che cessò di esercitare dal giorno del terremoto. Oggi la sede ferroviaria è visibile per quasi l'intera tratta ad eccezione di alcuni tratti dove essa è stata cancellata dalla realizzazione di strade nuove o inglobata in campi coltivati. Le opere d'arte sono in discrete condizioni, solo alcune sono crollate a causa del terremoto; mentre per quanto riguarda i fabbricati versano quasi tutti in stato di abbandono e diroccati.

La ex linea ferroviaria Agrigento-Licata (Fig. n.14) lunga circa 60 km fu progettata per rispondere alle esigenze dell'industria mineraria di zolfo della zona con lo scopo di trasportare il minerale e i minatori pendolari diretti alle miniere; ma come altre linee secondarie siciliane fu costruita in ritardo rispetto alle sue necessità: infatti i lavori non iniziarono fino al 1902 e i primi tratti vennero aperti nel 1911 e fu terminata soltanto nel 1921, in quanto durante il primo conflitto mondiale i lavori subirono dei forti ritardi. Come detto in precedenza la linea nacque già vecchia e in ritardo coi tempi, le altre zone minerarie della Sicilia già da tempo erano percorse da linee apposite per il trasporto minerario e questo portò ad un isolamento dell'agrigentino perché poco servito dai mezzi ferroviari diretti al porto. Riuscì a sopravvivere fino al 1958 anno della sua soppressione, grazie all'esiguo trasporto passeggeri ed al modesto trasporto merci di prodotti agricoli; ma lo sviluppo del trasporto su gomma ne decretò la sua soppressione. Ad oggi la sede ferroviaria non è più armata ma è rintracciabile come strada campestre e solo per brevi tratti; la maggior parte di essa è stata inglobata in campi coltivati o cancellata dalla costruzione di nuove strade; le opere d'arte sono ancora visibili anche se in cattivo stato, lo stesso vale per i fabbricati lasciati in completo stato di abbandono e piuttosto fatiscenti.

La ex linea Lercara-Magazzolo (Fig. n.14) lunga circa 67 km attraversava la zona mineraria delle province di Palermo e Agrigento, territorio abbastanza accidentato ma con una densità di popolazione piuttosto elevata; la ferrovia nacque principalmente per sopperire ai gravi problemi di viabilità ordinaria dei centri abitati interessati dalla linea. Il primo tratto aperto nel 1912 fu quello che interessava il servizio verso le miniere di zolfo nella zona di Lercara, ma ci vollero molti anni prima di vedere la linea ultimata: un po' perché durante la prima guerra mondiale i lavori andarono molto a rilento e un po' perché essendo una linea marginale il suo completamento passò in secondo piano; infatti bisognerà aspettare il 1924 per veder ultimati i lavori. Durante il suo periodo di esercizio rappresentò un mezzo di trasporto indispensabile per alcuni piccoli centri rurali dove l'unico mezzo di trasporto oltre alla ferrovia rimaneva il trasporto a dorso di mulo e questa particolarità fece sì che la linea continuò il suo esercizio anche nei primi anni '50 quando l'autoservizio sembrò presentare tempi di percorrenza più bassi; ma il deficit di gestione era enorme e il fatto di servire zone prive di altre infrastrutture non ne giustificò il suo servizio. Così nel 1959 la Lercara-Magazzolo fu chiusa e soppressa; fatto curioso, tuttora a distanza di 60 dalla sua chiusura alcune zone attraversate allora dalla sola ferrovia risultano essere ancora nello stesso stato di deficit

di infrastrutture. La sede ferroviaria è oggi rintracciabile in alcuni tratti come strada campestre per il resto è stata inglobata in campi coltivati o divenuta strada locale; i fabbricati sono in completo stato di abbandono e la maggior parte diroccati.

3 Conclusioni.

Eccoci giunti alla fine di questa mappatura di ferrovie dismesse. Cosa si può ricavare da ciò? Questa ricostruzione ha permesso di individuare le cause della dismissione della maggior parte delle ferrovie italiane. Ogni Regione ha le sue ex ferrovie, ognuna con una sua storia diversa da raccontare, ma che l'accomuna alle altre per il fatto di essere ex ferrovie appunto e che tali sono diventate principalmente per un unico fattore: cioè, l'avvento del trasporto su strada.

La scelta di queste linee non è stata casuale: come detto, ogni linea ha una sua storia e una motivazione diversa che l'ha portata alla sua soppressione e come spesso è stato riscontrato, la sua cancellazione ha lasciato poche tracce visibili a testimoniare la sua storia facendo sì che il degrado se ne appropriasse.

Gli anni del boom economico hanno decretato la supremazia del trasporto su strada e come visto, questo fattore ha fatto sparire molte ferrovie considerate fino ad allora linee importanti dello sviluppo economico; in alcune Regioni la nascita di nuove ferrovie ha portato enormi vantaggi ad esse, ma questo fattore importante non è bastato ad evitarne la chiusura. L'autobus o l'autocarro poteva raggiungere zone che con il treno era quasi impossibile arrivarci; i costi di manutenzione inoltre, erano sicuramente minori. L'urbanizzazione ha di certo favorito questa dismissione, spostando magari il fulcro di qualche paese lontano dalle stazioni, rendendole difficili da raggiungere e perciò perdendo via via di importanza fino ad arrivare ad un trasporto esiguo sia merci che passeggeri.

Ma lo sviluppo della motorizzazione non è stato l'unico motivo per cui molte linee ferroviarie hanno cessato di esistere; anche le guerre hanno giocato un ruolo fondamentale in questo processo di dismissione: i troppi danni subiti specialmente durante l'ultimo conflitto mondiale hanno visto alcune società di gestione a chiudere determinate linee perché i costi di ripristino erano troppo elevati. In alcuni casi è stato meglio costruire varianti nuove piuttosto che ricostruire sul vecchio talmente il numero dei danni fosse elevato.

Alcune ferrovie specialmente nel sud Italia sono nate per cercare di stimolare lo sviluppo economico, perciò abbiamo visto nascere linee che potremmo definire prettamente di carattere industriale, perché trasportavano minerali dalle miniere verso i porti e i lavoratori da e per le miniere, oppure trasportavano legname; ma anche questa è stata solo una fase di passaggio se si può definirla così: sono stati episodi isolati che hanno creato un momentaneo sviluppo economico, ma finita questa fase, lo scopo di esistenza di quelle linee divenne irrilevante, perciò fu meglio chiudere piuttosto che cercare alternative. Questa motivazione si aggiunge alle due precedenti che hanno portato all'abbandono. Va ricordato anche che alcune linee ferroviarie nacquero per incentivare particolari zone turistiche poco servite.

Questo viaggio tra le ferrovie dismesse italiane è stato fatto per cercare di fare un po' il punto della situazione attuale, ovvero, per capire perché ci sono così tanti chilometri di strade ferrate abbandonate e nessuno fa nulla per recuperarle, arrivando alla conclusione che da parte di chi ne ha competenza, ha preferito cancellare piuttosto che investire sulla rinascita di alcune di loro, che ancora oggi a mio parere, potrebbero rappresentare uno dei punti di forza di alcune regioni, specialmente quelle dove l'economia fa un po' fatica a decollare, o dove il turismo gioca un ruolo

abbastanza importante sull'economia di quella zona. Ed è qui che entra in gioco il recupero, perché questo discorso non vale per tutte le linee: qualcuno l'azzardo l'ha fatto, recuperando tratti di vecchie ferrovie abbandonate, magari come semplici percorsi campestri, ciclo pedonali, o chi addirittura ha ripristinato parte o l'intera linea con mezzi nuovi e più attuali, più che altro per motivi turistici, ma in qualche raro caso anche di collegamento.

Finita l'analisi del perché si è soppressa la linea, si può passare ora alla fase successiva, ovvero, il recupero, per mostrare alternative che potrebbero essere prese in considerazione per alcune linee che per ora giacciono abbandonate tra la vegetazione.

Capitolo 2

Il recupero delle ferrovie dismesse, da strade ferrate a percorsi verdi ciclabili. Analisi di alcuni casi di recupero.

1 La questione del recupero delle ferrovie.

Le ferrovie dismesse con le loro opere d'arte, i caselli, le stazioni e quant'altro ad esse connesso, costituiscono un patrimonio di infrastrutture che sicuramente è unico. Non tutto questo patrimonio è lasciato all'abbandono più totale, abbiamo visto sì che in Italia ci sono molti chilometri di strade ferrate in disuso, però bisogna anche segnalare che qualcosa negli anni si è mosso e alcune vecchie linee sono tornate a rivivere o sono state trasformate in percorsi verdi ciclopedonali liberandoli così dal degrado assoluto nel quale versavano. Il recupero delle ferrovie dismesse è oggi un tema molto attuale, se ne discute molto e le iniziative da parte di associazioni di volontari o Enti Locali, sono sempre di più; ma resta sempre poco il numero dei chilometri recuperati in Italia se confrontati in special modo con altri paesi: attualmente si parla di circa 120 km di ferrovie recuperate contro i 6000 km abbandonati (Grafico n.1), trasformate in percorsi verdi e in alcuni casi tratti ripristinati al servizio di ferrovie; tema sì attuale, ma che per il momento almeno in Italia, resta ancora molto a livello teorico.



Grafico n.1. Situazione attuale in Italia del rapporto tra ferrovie abbandonate e ferrovie recuperate.

Se si analizza bene il tema del recupero di ferrovie dismesse si può notare che i vantaggi conseguenti ad un recupero potrebbero essere notevoli: innanzitutto combatterebbe il degrado ambientale caratteristico di una ferrovia abbandonata; nel caso di percorsi verdi sicuramente fornirebbe un corridoio ecologico sicuro per piste ciclopedonali in sedi proprie e protette separate dalla viabilità stradale; potrebbe essere un punto focale per lo sviluppo del turismo ricercando lungo il percorso elementi importanti da rivalorizzare che siano annessi o no alla ex ferrovia, ma rappresenterebbe anche un punto di ritrovo dove sarebbe possibile creare una mobilità di persone favorendo magari determinati aspetti sociali; le vecchie stazioni, i fabbricati, i ponti e quant'altro legato alla ex ferrovia, rappresenterebbero elementi importanti per tenere viva la memoria

ricordando la sua storia ed eventuali, curiosi, o importanti episodi inerenti ad essa; ma potrebbe anche rappresentare uno spunto per ripristinare il servizio ferroviario. Ma quest'ultimo aspetto tra tutti, è l'ipotesi più ardua di un recupero, in quanto nella maggior parte delle ferrovie dismesse la sede viaria è seriamente compromessa e in gran parte disarmata, questo porterebbe a spese ingenti per il suo ripristino, soluzione considerata ancora oggi azzardata da chi di competenza.

2 Le Greenways: vecchie ferrovie che diventano piste ciclabili.

Sicuramente queste ferrovie dismesse nate a cavallo tra l'800 e il '900 hanno rappresentato un collegamento e uno sviluppo per la popolazione italiana molto significativi; questo patrimonio oggi potrebbe essere in gran parte recuperato e trasformato in percorsi verdi con funzione sia ludica che di mobilità a livello locale ma anche non, per ciclisti e pedoni, o comunque appassionati di natura.

E' qui che nasce il concetto di Greenways, ovvero strade verdi, dove molte delle vecchie ferrovie tornano a rinascere anche se la destinazione d'uso è completamente modificata; ma questa opportunità rappresenta uno sbocco per salvaguardare e valorizzare il patrimonio culturale delle vecchie ferrovie. Inoltre, le sedi ferroviarie una volta percorse da molti treni che rappresentavano un collegamento fra diverse città, toccando talvolta anche piccoli paesi tagliati fuori dallo sviluppo dell'automobile, oggi potrebbero rappresentare una rete di piccoli collegamenti locali fra diversi paesi, creando una mobilità alternativa al trasporto su gomma, limitando al minimo il contatto con le sedi stradali. Di sicuro i vantaggi che porterebbe la trasformazione di vecchie ferrovie in percorsi verdi sono di più rispetto agli svantaggi, rappresentati dal fatto di trovarsi in zone impervie e poco raggiungibili, o da pendenze significative per un pedone o un ciclista: vediamo ora alcuni vantaggi.

Come visto, il fatto di essere una sede ferroviaria permette di creare un percorso verde quasi interamente indipendente dalla sede stradale e con elevate condizioni di sicurezza per gli utenti; inoltre, la semplicità del tracciato si amalgama perfettamente al percorso ciclabile. Quasi ovunque le ferrovie hanno delle pendenze piuttosto modeste, ciò permette ai percorsi verdi di adattarsi senza problemi ai bisogni degli utenti. Spesso le linee ferroviarie dismesse rappresentano un patrimonio naturale, essendo immerse nella vegetazione; con opportuni accorgimenti questo patrimonio potrebbe risultare un aspetto piacevole per chi dovesse usufruire dei percorsi verdi. Le vecchie ferrovie attraversavano diversi tipi di paesaggi, da quello urbano, a quello suburbano o rurale, per poi passare attraverso paesaggi campestri, alle zone industriali e talvolta, costeggiando anche fiumi o laghi; questo aspetto potrebbe essere interessante da valutare per creare un percorso storico-culturale mettendo in risalto vecchi punti importanti della ferrovia come stazioni, pesa carri, molini ecc., per arrivare poi nelle zone un po' più ondulate, dove la presenza di trincee, gallerie e viadotti aumenterebbero la varietà di paesaggi attraversati, rendendo le escursioni più interessanti e sicuramente tenere viva la memoria della vecchia ferrovia. Vedendo questi percorsi verdi all'interno di un sistema di mobilità che favorisca un certo tipo di turismo, le vecchie stazioni e i fabbricati ferroviari potrebbero rappresentare punti di ristoro per gli utenti, ma anche hotel, ostelli, musei, luoghi di ritrovo, ridando ad essi le loro vecchie funzioni, ovvero dei punti di pausa per i viaggiatori in viaggio. Come ultima analisi, potrebbero rappresentare un sistema di interconnessione con altri mezzi di trasporto, collegando zone residenziali con capolinea di servizi automobilistici o delle attuali linee ferroviarie.

Come visto i punti a favore per il recupero di vecchie ferrovie in Greenways sono sicuramente molti e in Italia qualcosa si sta muovendo; alcune linee infatti sono state recuperate come percorsi verdi e

altre sono in fase di recupero, ma di sicuro ancora molto bisogna fare se si vuole arrivare ai livelli di recupero di altri paesi europei.

3 Casi studio in Italia: alcuni esempi di recupero.

Come accennato, il tema del recupero di ferrovie dismesse in Italia è un fattore nuovo e piuttosto attuale; infatti, solo ora qualcosa si muove e come abbiamo visto, sembrerebbe che il recupero più ipotizzabile sia quello di trasformare le vecchie sedi ferroviarie in percorsi verdi attrezzati. Ma non mancano certo alcuni casi in cui il servizio ferroviario sia stato ripristinato, totalmente o parzialmente a scopi turistici, ma anche come collegamento tra paesi; di certo se andiamo bene a fondo del tema, vediamo che i progetti o meglio, le intenzioni per il recupero di vecchie ferrovie sono molte, ma limitiamoci ad analizzare quello che finora è stato fatto, ed attraverso un'approfondita ricerca è stato possibile costruire una mappa di queste realtà.

3.1 Il ripristino delle vecchie tratte.

Non sono molti i casi di ripristino di vecchie ferrovie, in Italia se ne contano veramente poche anche se le ipotesi di recupero del servizio ferroviario principalmente per scopi turistici sono molte; attualmente si contano meno di 10 le ferrovie riaperte al traffico dopo la loro soppressione.

Un esempio molto importante di recupero del servizio, è sicuramente quello rappresentato dal ripristino della ferrovia della Val Venosta, che collega Merano a Malles: fu chiusa al traffico nel 1990 perché giudicata un "ramo secco", motivazione utilizzata come abbiamo visto, con la maggior parte delle ferrovie dismesse.



Figura n.15. Stazione di Malles ieri.



Figura n.16. Stazione di Malles oggi.

Questa ferrovia (Fig. n.15) nacque nel 1906 come collegamento Est-Ovest della Regione e la sua apertura con i suoi 4 viaggi giornalieri, rappresentava per l'epoca un'importante via di comunicazione, in quanto i progettisti vedevano in questa ferrovia, lo spunto per lo sviluppo economico della Val Venosta e così fu: nacquero numerosi hotel e nuove stazioni turistiche, portando così un notevole incremento del turismo. Tutto questo durò fino allo scoppio della prima guerra mondiale quando da trasporto prettamente per turisti questa linea venne utilizzata dalle truppe militari per il trasporto al fronte di soldati e materiale bellico; la fine del conflitto non riportò tuttavia il treno della Val Venosta alle sue origini: fu sì riattivato il servizio a livello turistico, ma cambiata la gestione esso non fu più efficiente come prima; tanto è vero, che per molti passeggeri rappresentava un incubo più che una passeggiata, perché i disagi erano notevoli e dovuti principalmente ai danni subiti durante la guerra e sistemati in modo precario. Negli anni '60 l'avvento delle automobili portò ai primi sentori di una chiusura della tratta che avvenne nel 1990

quando se così possiamo definire, avvenne l'ultimo viaggio della vecchia era. Già alla fine degli anni '90 però in molti si posero la domanda su cosa farne della ferrovia, ma è con il passaggio di gestione alla Provincia di Bolzano che qualcosa si mosse: la Provincia diede il via ai lavori per risanare la tratta e sistemare i tunnel, i ponti e i passaggi a livello, modernizzando la linea in modo da poter essere ripristinato il servizio e nel maggio del 2005 il primo treno dopo 15 anni di chiusura tornò a percorrere la linea Merano-Malles (Fig. n.16) e tuttora viaggiano su di essa un treno ogni ora. Tutto questo fu possibile probabilmente perché dal giorno della sua soppressione non fu smantellato nulla, perciò i lavori per il suo ripristino non richiesero ingenti somme di denaro, si trattava solo di ammodernizzare la linea; non è stato necessario costruire una linea aerea, in quanto vengono utilizzate delle automotrici articolate diesel-elettriche.

Un altro esempio di ripristino del servizio ferroviario è la riapertura della linea Foggia-Lucera: la sua chiusura avvenne nel 1967 perché ormai era una linea vecchia e sopraffatta dal boom del trasporto su gomma; paradossalmente oggi, è a causa del trasporto automobilistico che la linea è stata riattivata, nel senso, che l'esiguo tempo di percorribilità del servizio automobilistico crea molti disagi agli utenti; ci si mette non meno di 40 minuti per percorrere i 19 km che separano le due città, mentre con la riapertura della tratta ferroviaria il tempo di percorrenza scende a 15 minuti portando enormi vantaggi per gli utenti. Perciò il motivo che ha spinto ha riattivare la Foggia-Lucera non è per scopi turistici, ma per soppiantare il trasporto automobilistico che crea notevoli disagi; questa riapertura ha dato lo spunto alla Regione Puglia di pensare al ripristino di altre tratte dismesse per creare un collegamento più celere e che agevoli soprattutto le esigenze degli utenti.

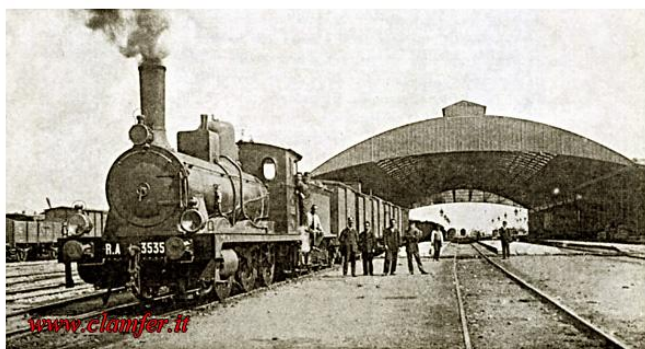


Figura n.17. Stazione di Foggia ieri.



Figura n.18. Stazione di Foggia oggi.

Il progetto di questa ferrovia (Fig. n.17) nacque a metà del 1800, faceva parte di quell'immenso progetto per il collegamento del mar Ionio col Tirreno, tanto è vero che la stazione di Lucera fu progettata non come capolinea ma come stazione passante in vista di un suo prolungamento fino Napoli e Roma. La tratta Foggia-Lucera fu inaugurata nel 1887 e così rimase, nel senso che non ci fu nessun prolungamento in quanto il collegamento dei due mari rimase soltanto un'idea: nonostante questo la linea godette sempre di un esiguo numero di passeggeri, fu momentaneamente sospeso il servizio durante la seconda guerra mondiale e riattivato nel 1947; in quegli anni intanto si prospettava l'idea di rimodernare la linea, ma le FS non ritennero necessario un investimento economico su questa tratta e nel 1967 il servizio fu soppresso e sostituito da una linea di autobus nonostante il trasporto passeggeri non sia mai calato. E' soltanto alla fine del 1900 che si inizia a pensare alla riapertura della linea: un finanziamento europeo ha permesso alla Regione Puglia di concretizzare quest'idea, la linea è stata completamente modernizzata ed elettrificata e nel luglio del

2009 il servizio ferroviario è stato riattivato con elettrotreni (Fig. n.18), soppiantando così quello automobilistico. Questa riapertura ha permesso innanzitutto di abbassare notevolmente il tempo di percorrenza tra Foggia e Lucera passando dai 45 minuti dell'autobus ai 15 minuti del treno, inoltre con la soppressione degli autobus il traffico è ora meno congestionato in quanto dalla sua soppressione sono stati tolti dalla circolazione oltre 100 mezzi, rendendo il traffico più scorrevole. E infine troviamo la Sardegna che sicuramente rappresenta un ottimo spunto per il ripristino di vecchie ferrovie con il suo "Trenino verde", un sistema di trasporto ferroviario utilizzato a scopi sia turistici che per il trasporto locale nato alla fine del 1800, ma che negli ultimi anni ha visto aggiungersi alla sua rete la riapertura di ferrovie dismesse.



Figura n.19. Stazione di Macomer ieri.



Figura n.20. Il "Trenino Verde" linea Macomer-Bosa.

E' sicuramente il caso della linea Macomer-Bosa chiusa nel 1981 e riaperta nel 1995 come linea turistica del "Trenino verde": fu inaugurata nel 1888 e doveva essere un collegamento per Nuoro ma anche collegamento con le altre più importanti linee della Sardegna (Fig. n.19), garantendo così uno sviluppo per la zona tra Macomer e Bosa; inizialmente la trazione fu a vapore come la maggior parte dei treni dell'epoca, ma negli anni '30 si passò alla trazione diesel che permetteva tempi di percorrenza assai più celeri e perciò cercare di creare concorrenza al nascente trasporto su gomma e così fu; al termine della seconda guerra mondiale furono fatti dei lavori di manutenzione su tutta la tratta e in alcune stazioni bombardate durante il conflitto. Questa linea non risentì in modo particolare del boom del trasporto su gomma, ma nonostante ciò nel 1981 venne chiusa, non senza proteste, per motivi di sicurezza. Già da subito si pensò ad un suo probabile riutilizzo, ed è così che con il crescente sviluppo del turismo ferroviario nell'isola, nel 1995 la linea fu riattivata come treno turistico e inglobata nel sistema del "Trenino verde" (Fig. n. 20); il capolinea è stato arretrato alla stazione di Bosa Marina, in quanto negli ultimi 2 km le rotaie furono asportate per problemi di erosione del terreno.

Quello della Sardegna rappresenta indubbiamente l'esempio più riuscito di recupero, ha saputo sfruttare appieno il suo patrimonio culturale e soprattutto naturale, creando con questo, un turismo ferroviario che attraversa le zone più turistiche ma anche permette di far conoscere posti incantevoli e forse poco conosciuti, attraverso l'utilizzo di queste particolari linee ferroviarie che rappresentano per la Regione Sardegna un investimento importante per lo sviluppo turistico-economico.

3.2. Il recupero di vecchie ferrovie attraverso la loro trasformazione in percorsi verdi.

Sicuramente la trasformazione di vecchie ferrovie in percorsi verdi è il recupero più fattibile e meno oneroso al giorno d'oggi; diverse ferrovie abbandonate sono diventate ora piste ciclabili o percorsi verdi attraverso la natura, certamente alla vista di chi percorre questi luoghi, è molto meglio,

piuttosto che vedere il degrado arrivato dopo la chiusura delle linee. Perciò oggi dove un tempo passava un treno, ora passano biciclette, o persone a piedi, un chiaro segno che qualcosa anche in Italia si sta muovendo per quanto riguarda il recupero di vecchie ferrovie.



Figura n.21. Percorso verde sulla ex ferrovia Calalzo di Cadore-Dobbiaco.

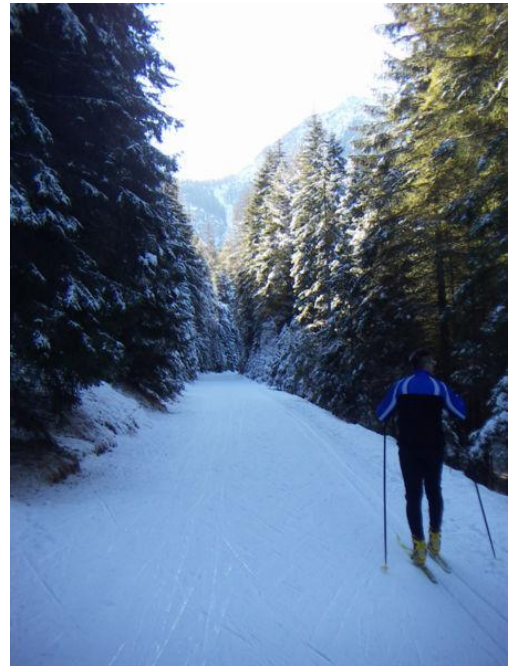


Figura n.22. Pista di sci di fondo sulla ex ferrovia Calalzo di Cadore-Dobbiaco.

Un esempio di recupero di vecchie ferrovie dismesse è quello rappresentato dalla ex ferrovia Calalzo di Cadore-Dobbiaco trasformata in percorso verde (Fig. n.21), come visto tendenza molto attuale nel recupero di ferrovie dismesse, ma particolare, in quanto il tratto tra Cortina e Dobbiaco viene utilizzato d'inverno come pista per lo sci di fondo (Fig.22); sicuramente è un modo alternativo di recuperare vecchie ferrovie e che potrebbe rappresentare un ottimo spunto per i progetti di recupero riguardanti vecchi tracciati montani. L'idea di progettare una ferrovia risale alla metà del 1800 quando ci si rese conto che necessitava un collegamento diretto tra le vallate del Boite e del Rienza, ovvero, creare un collegamento tra il Tirolo e Venezia che non fosse il semplice traino coi cavalli. Verso la fine del 1800 il bisogno si fece sempre più concreto più che altro per favorire il turismo nelle zone circostanti Cortina, che stava diventando sempre più meta di attrattiva turistica; agli inizi del 1900 il governo austriaco optò per una ferrovia a scartamento ridotto, ma i progetti per essa, si protrassero fino allo scoppio della prima guerra mondiale che bloccò ogni iniziativa in merito. Venne realizzato a scopo militare da parte degli austriaci durante il conflitto, un collegamento ferroviario tra Dobbiaco e le rive del Lago di Landro, in quanto con la disfatta di Caporetto tutta la zona di Cortina passò in mano agli austriaci che completarono il collegamento ferroviario sempre per motivi bellici, fino a Calalzo di Cadore; alla fine della guerra, dopo un breve periodo di abbandono, furono ultimati i tratti rimasti provvisori e sistemati quelli danneggiati durante il conflitto e la ferrovia entrò in pieno servizio per passeggeri e merci, inizialmente gestito dai militari, poi passato in gestione al Ministero dei Lavori Pubblici. Durante la seconda guerra mondiale assunse un ruolo fondamentale per il trasporto, ma finito il conflitto negli anni '50 iniziò il declino: un po' per i continui lavori di manutenzione, un po' per lo sviluppo sempre più imponente del traffico automobilistico, la ferrovia subì un drastico calo di passeggeri. L'avvento delle Olimpiadi Invernali nel 1956 portò nuovo fervore alla ferrovia, ma chiuso il sipario

dell'avvenimento sportivo riprese il declino; nel 1960 il deragliamento di un convoglio con la conseguente morte di due passeggeri decretò la sua fine che avvenne nel 1962. Oggi la ferrovia è diventata una pista ciclabile, gli ultimi lavori sono stati ultimati nel 2008: da Calalzo di Cadore fino a Dobbiaco si può ripercorrere il tragitto di questa vecchia ferrovia utilizzando la propria bicicletta, questo è stato possibile perché il percorso non presenta delle pendenze eccessive; in più, cosa particolare ma sicuramente molto interessante, nel periodo invernale questa vecchia ferrovia viene utilizzata come pista per lo sci di fondo nel tratto da Cortina a Dobbiaco.

Ma non esistono solo vecchie ferrovie abbandonate perché soppiantate dal trasporto automobilistico, ci sono anche ferrovie abbandonate perché oggetto di varianti di tracciato ed è il caso della linea San Lorenzo-Ospedaletti chiusa nel 2001 per essere spostata più a monte nell'entroterra ligure.



Figura n.23. Ex ferrovia San Lorenzo-Ospedaletti ieri.



Figura n.24. Percorso verde sulla ex ferrovia San Lorenzo-Ospedaletti oggi.

Questa ferrovia nacque nella seconda metà del 1800 come mezzo per lo sviluppo sia economico che turistico che iniziava a prendere piede in quegli anni; questa ferrovia metteva la Regione Liguria al centro di un importante snodo per il traffico merci soprattutto con l'Europa (Fig. n.23), infatti faceva e fa ancora parte della linea Genova-Ventimiglia, che indubbiamente portò notevoli benefici. Ma nel tratto in questione, la linea era a binario unico e col passare degli anni e la nascita di nuove industrie risultò essere un po' appesantito il traffico sulla San Lorenzo-Ospedaletti: la tratta necessitava di lavori di ammodernamento, ma sicuramente la cosa più necessaria da fare era il raddoppio dei binari; così ci si iniziò a chiedere se era il caso di lasciare la linea dov'era oppure studiare delle alternative. Inoltre lo sviluppo urbanistico degli anni '60 e '70 non rese le cose più facili: se all'epoca della sua costruzione la ferrovia non recava particolari disagi, ora per costruzioni in prossimità di essa, il passaggio dei treni arrecava disturbo; poco o nulla servì costruire un muro che impedisse il passaggio dei rumori. Perciò si arrivò alla fine degli anni '70 a chiedere al Governo di allora di studiare un progetto per spostare la linea San Lorenzo-Ospedaletti più a monte dove non potesse creare particolari disagi alla popolazione. E' nel 1999 con un Piano territoriale della costa, che viene attuato il progetto per lo spostamento della linea, ed è nel settembre del 2001 che un treno percorre ancora i binari del vecchio tracciato costiero; nel 2003 ci si interroga su cosa farne del sedime della vecchia ferrovia e l'idea che ne nasce è un parco costiero che includa i 24 km del sedime creando una pista ciclopedita con 4 terrazze che si affacciano sul mare per permettere ai fruitori di godersi il panorama; ma il progetto include anche parcheggi, ostelli per i frequentatori del tracciato, punti di sosta e ristoro. I primi lavori iniziano nel 2005 e nel 2008 viene aperto il primo tratto di 8 km di pista tra San Lorenzo e Santo Stefano(Fig. n.24), nel frattempo i lavori sono

proseguiti sull'intera tratta e ad oggi sono stati completati 22 dei 24 km; l'inaugurazione dell'ultimo tratto del percorso ciclopedonale è previsto per il 2011.

Percorrendo lo stivale troviamo un altro esempio di recupero di un ex tracciato ferroviario in Emilia Romagna, parliamo della vecchia ferrovia Modena-Vignola oggi diventata una Greenways, ovvero, un percorso verde. I lavori di questa ferrovia iniziarono nel 1886 e il primo treno che percorse questa tratta fu nel 1888; questa linea era stata voluta perché in quell'epoca si necessitava di un collegamento diretto tra Modena e Vignola ma che fosse economico. Ma nonostante questo non ebbe il risultato sperato: fin da subito ci furono dei problemi legati al poco traffico sia merci che passeggeri, nonostante fosse un trasporto economico, come definito all'epoca, specialmente per il trasporto merci si utilizzavano altre linee ritenute più veloci e accessibili; inoltre il fatto di essere a scartamento ridotto riduceva di molto le corse. All'inizio degli anni '30 fu completamente elettrificata, ma ciò non cambiò le cose, infatti con l'avvento dell'auto e le precarie condizioni degli impianti nel 1969, il trasporto passeggeri fu soppresso e sostituito dal trasporto automobilistico e l'ultimo treno a percorrere la tratta, fu un treno merci nel 1972; da allora la linea venne chiusa definitivamente. Oggi è rinata interamente come Greenways, anche se a far da testimonianza che un tempo passava un treno sono rimasti alcuni edifici seppur diroccati; questa pista ciclopedonale ripercorre i 21 km dell'ex sedime ferroviario, attraversando ponti e caselli ferroviari un tempo attraversati dai treni, è immersa principalmente nella campagna modenese, ma attraversa anche piccoli e medi borghi dove per chi usufruisce di questa Greenways si possono ammirare le costruzioni storiche e unire una piacevole gita in bicicletta ad una visita culturale.

Anche nei pressi di Roma si può trovare un tratto di ferrovia dismessa recuperata come pista ciclabile ed è la Roma-Fiuggi, precisamente il tratto recuperato è quello tra Paliano e Fiuggi; per quanto riguarda il rimanente tratto, ovvero da Pantano a Roma, al momento viene inserito in un progetto di riutilizzato come completamento della linea C della nuova metropolitana di Roma.



Figura n.25. Ex ferrovia Roma-Fiuggi.



Figura n.26. Tratto del nuovo percorso verde.

Questa ferrovia (Fig. n.25) nacque nel 1912 con l'intento di attraversare più comuni possibili; un po' era dovuto al fatto che questa linea doveva collegare Frosinone, la seconda provincia del Lazio via Fiuggi, ma per ottenere le sovvenzioni dello Stato occorreva che il percorso fosse lungo almeno 100 km; il risultato finale fu una tratta lunga 100 km ma che percorsa via strada ne dista molti di meno. Già da subito questa tratta non ebbe molta fortuna, infatti il tratto Alatri-Frosinone venne chiuso qualche anno dopo l'apertura della linea e proseguendo con gli anni la concorrenza con il trasporto pubblico automobilistico e quello privato, si fece più forte fino al 1972 anno in cui la tratta fu soppressa definitivamente. Ed eccoci ai giorni nostri, un tratto della linea è tornata a rivivere trasformata in pista ciclabile (Fig. n.26): la pista come detto, interessa il tratto Paliano-Fiuggi per

una lunghezza complessiva di 22 km, ha una visuale panoramica in quanto si snoda per gran parte a mezza costa sul versante dei Monti Affilani, questo è stato possibile grazie alle amministrazioni interessate dal progetto, che piuttosto che perdere definitivamente il patrimonio ferroviario rappresentato da questa linea, si sono azionate per recuperare parte di esso; per ora è stato recuperato il sedime, per quanto concerne invece i fabbricati, sono in corso d'opera progetti e lavori per il recupero, saranno utilizzati per scopi inerenti al ciclismo, attività culturali e promozione e sviluppo del turismo locale.

Come analizzato in precedenza la Sicilia è la Regione più ricca, se così si può definire, di ferrovie dismesse, questo perché molte di esse nacquero nel secolo scorso grazie all'industria mineraria ma una volta entrata in crisi molte ferrovie non hanno più avuto ragione di esistere e per questo abbandonate.



Figura n.27. Ex ferrovia Palermo-San Carlo ieri.

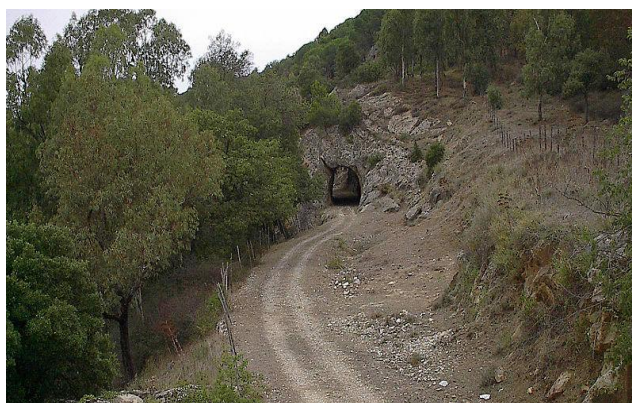


Figura n.28. Tratto pista ciclabile tra Godano e Corleone oggi.

Oggi però qualcosa si sta muovendo, si sta progettando di costruire un sistema di comunicazione di piste ciclopedonali utilizzando il sedime di vecchie ferrovie e lo dimostra il tratto di pista ciclabile aperto tra Godano e Corleone facente parte un tempo della linea ferroviaria Palermo-San Carlo (Fig. n.27). Questa linea nacque alla fine del 1800 come collegamento tra la costa e l'entroterra, allora privo di vie di comunicazione; la costruzione di un sistema ferroviario tra costa ed entroterra permetteva di favorire lo sviluppo economico della Regione e dato che la maggior parte della commercializzazione avveniva lungo la costa, rendere più accessibile il trasporto delle merci da e per la costa era un fattore primario per l'epoca. Così i lavori per la costruzione della Palermo-San Carlo iniziarono nel 1884 e nel 1886 fu aperta la tratta Palermo-Corleone, mentre il tratto restante tra Corleone e San Carlo fu inaugurato nel 1903. Per un lungo periodo questa tratta rappresentava il mezzo più utilizzato per collegare Palermo con la zona interna di Corleone, sia per il trasporto merci, ma anche per il trasporto dei passeggeri; fino agli inizi degli anni '50 non si registrarono particolari problemi, anzi, l'introduzione di nuove motrici portò ad un aumento di traffico passeggeri. Ma l'avvento dell'auto intaccò anche questa fiorente ferrovia, associato poi alla crisi del settore minerario, nel 1959 se ne decretò la sua chiusura in quanto i lavori per la manutenzione erano ingenti e il trasporto su gomma risultò meno oneroso. Oggi la linea non è più rintracciabile per intero, però circa 26 km di essa sono stati recuperati e trasformati in pista ciclabile che attraversa il Bosco di Ficuzza riserva naturale della Sicilia (Fig. n.28); l'intento di questa pista ciclabile è quello di far rivivere i luoghi un tempo attraversati dal treno e cercare di tenere viva la memoria di questa ferrovia; facendo questo è possibile anche riscoprire e valorizzare il territorio attraversato un tempo dal treno e ora dal percorso verde.

Ed arriviamo alla Sardegna, dove abbiamo già visto essere particolarmente attiva nel recupero di linee ferroviarie dismesse, ma in questo caso l'esempio riportato riguarda la trasformazione di una vecchia ferrovia dismessa in un percorso verde usufruibile da pedoni e ciclisti: parliamo di quella che un tempo era la linea Isili-Villacidro. I lavori per questa ferrovia iniziarono agli inizi del 1900 e la linea fu inaugurata nel 1915; inizialmente era più utilizzata per scopi militari perché spesso trasportava soldati diretti al fronte durante la prima guerra mondiale; fu costruita come ferrovia di allacciamento con le già esistenti linee delle Ferrovie Sarde per mettere in comunicazione piccoli centri abitati poco serviti da mezzi pubblici, non a caso, alcune stazioni erano collocate in aperta campagna. Nel secondo dopoguerra le società che avevano in gestione le varie linee ferroviarie sarde rimisero mano ad un progetto per nuove ferrovie in modo da mettere in diretto collegamento la zona meridionale dell'isola col resto della Regione; ma di questo progetto rimasero solo delle idee, infatti la Isili-Villacidro insieme ad altre linee fu messa nella lista delle ferrovie da dismettere e nel 1956 cessò la sua attività sostituita da un servizio di autolinea. Oggi questa linea è tornata a rivivere con molteplici funzionalità: dal capolinea di Villacidro e per un totale di 8 km è rimata come binario di collegamento per la vicina zona industriale; dalla stazione di Sarcidano invece parte una delle tante linee del "Trenino Verde" visto in precedenza; mentre un altro tratto è tornato a rivivere nel 2006 come pista ciclabile ed è il tratto da Isili a Nuragus pari a 6 km. In verità questo tratto di pista non è l'unico è solo il primo, in quanto è già in via di trasformazione il tratto da Nuragus a Barumini; si prevede inoltre, la trasformazione quasi totale della ex linea in pista ciclabile per favorire un'intermodalità tra il trasporto collettivo e la bicicletta, creando così una sorta di turismo per appassionati di bici, in quanto Isili è collegata a Cagliari attraverso vari mezzi di trasporto pubblico.

4 La situazione in Lombardia: alcuni esempi di recupero.

La Regione Lombardia in questo processo di trasformazione, riconversione e ripristino delle vecchie ferrovie dismesse, potrebbe giocare un ruolo molto significativo all'interno del contesto di Expo 2015, se si analizza il fatto che rappresenta un alto tasso di ferrovie dismesse. Anche la Lombardia come visto, ha un ingente quantitativo di strade ferrate abbandonate che, se riutilizzate a dovere, potrebbero rappresentare un enorme punto di forza all'interno del sistema dei trasporti multimodali. Anche se non molto, qualcosa in questa direzione è stato fatto: negli ultimi anni abbiamo assistito alla nascita di nuovi percorsi verdi sull'onda delle Greenways dove un tempo passavano dei treni, oppure, vecchie tratte ferroviarie che sono rinate, però più come treni turistici che utilizzo prettamente per il trasporto. Grazie a queste iniziative sono nati molti progetti di recupero, improntati sicuramente tutti sullo stesso obiettivo, ovvero, favorire il turismo e migliorare il trasporto sia merci che passeggeri, ma soprattutto sottraendo molte zone dal degrado. Andiamo ora a vedere questi esempi, sperando che siano appunto solo l'inizio di questo recupero di ferrovie dismesse, che importante, oltre a favorire gli aspetti appena elencati, elimina e limita il degrado del territorio che è conseguenza dell'abbandono.

Il recupero delle vecchie ferrovie è principalmente collocato nella zona tra Bergamo e Brescia, dove tra tratte ripristinate o convertite in percorsi verdi, gli esempi sono molti, però in tutta la Regione non mancano progetti per recuperi futuri; la scelta privilegiata si basa sulla riconversione in percorsi verdi, infatti, un tratto della vecchia linea Rezzato-Vobarno è oggi una pista ciclabile.



Figura n.29. Ex ferrovia Rezzato-Vobarno.

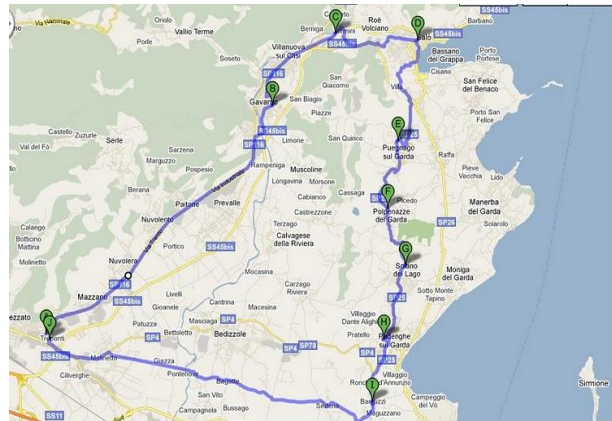


Figura n.30. Percorso della pista ciclabile sulla ex ferrovia Rezzato-Vobarno.

Questa linea fu costruita alla fine del 1800 voluta dalle industrie della zona per la scarsa presenza di collegamenti con la principale linea ferroviaria Milano-Venezia; questa ferrovia (Fig. n.29) è ricordata come la prima costruita interamente con capitale privato, ma questo fattore non le giovò comunque molta fortuna, in quanto furono molti i problemi legati alla gestione della tratta. Vari diverbi tra i molteplici gestori e difficoltà di mantenimento da parte di questi ultimi, videro la Rezzato-Vobarno passare da un gestore all'altro, in più con l'avvento della prima guerra mondiale le cose non cambiarono anzi; durante il conflitto la linea venne utilizzata per il trasporto dei mezzi militari e dei soldati verso il fronte e questo portò ad un enorme incremento dei costi di gestione. Negli anni '30 seguendo l'onda del periodo fu interamente elettrificata, ma alla fine del secondo conflitto con il boom del trasporto su gomma, il trasporto ferroviario già difficoltoso per gli avvicendamenti legati alla sua gestione, entrò completamente in crisi: il traffico rimase attivo fino al 1967 anno in cui si decretò la totale soppressione di ogni treno. La sede fu completamente smantellata, il tracciato e gli edifici divennero di proprietà dei comuni allora attraversati dalla linea. Oggi parte del vecchio tracciato è stato inglobato dalla pista ciclabile che collega Sant'Eufemia, località nei pressi di Rezzato, a Salò (Fig. n.30): precisamente il tratto interessato è tra Rezzato e Roè Volciano dove tra tratti del vecchio sedime e vecchi ponti, la storia della ferrovia torna a rivivere per chi usufruisce di questa pista; ove il sedime è stato riutilizzato è facile intuirlo, in quanto sono ancora presenti le massicciate allora appartenute alla ferrovia. Il tracciato è in parte asfaltato e in parte costituito da sterrato, questo principalmente dove la pista attraversa zone boschive.

Un altro esempio di conversione in percorso verde di un sedime ferroviario è la vecchia ferrovia della Val Brembana inaugurata nel 1906 con un percorso di circa 40 km che si snodava lungo il fiume Brembo, su un tracciato spesso tortuoso e per questo motivo, furono costruite numerose gallerie e ponti (Fig. n.31); fu progettata già alla fine del 1800 in quanto in quel periodo, la provincia di Bergamo godeva di un non indifferente sviluppo dei trasporti ferroviari e proprio per questo motivo si decise di costruire una linea che attraversasse anche la Val Brembana.



Figura n.31. Ex ferrovia della Val Brembana.



Figura n.32. Percorso verde nel tratto tra Zogno e Piazza Brembana.

Grande innovazione fu l'introduzione nel 1907 dell'elettrificazione senza l'utilizzo della terza rotaia, fatto nuovo e sicuramente pionieristico in Italia nel trasporto ferroviario, che portò ad un aumento del traffico specialmente passeggeri, grazie anche al fatto che la ferrovia attraversava San Pellegrino, la presenza delle Terme e del Casinò, erano un buon punto di riferimento per il turismo in Italia; la prima guerra mondiale però portò una riduzione del traffico accentuato ulteriormente dalla chiusura del Casinò. La guerra non arrecò danni alla ferrovia e anche per questo motivo il Ministero dei Lavori Pubblici concesse il prolungamento fino a Piazza Brembana (fino ad allora il capolinea era stato San Giovanni Bianco) e nel 1926 la tratta venne inaugurata; il motivo principale che spinse alla costruzione del prolungamento fu che dopo la guerra nella Valle ci fu un aumento del traffico intorno alle miniere di ferro e alle cave di marmo, questo fatto portò anche alla nascita di numerose piccole aziende manifatturiere. La seconda guerra mondiale non toccò la linea, ma negli anni '50 il degrado di questa divenne sempre più evidente; l'introduzione in quegli anni di servizi automobilistici integrativi non migliorò la situazione della linea che arrivò ad essere in piena concorrenza con gli autobus; nel 1964 quasi tutte le corse ferroviarie vennero soppresse a favore dell'autolinea e nel 1966 il traffico venne definitivamente soppresso. Le cause che spinsero alla sua chiusura furono un abbassamento della volta nella galleria del Morla, ma le vere ragioni furono altre: innanzitutto il mancato ammodernamento della linea rimasta invariata dal giorno della sua apertura, la riduzione del trasporto merci a favore di quello su strada e, indubbiamente, lo scarso interesse delle forze politiche a tenere aperta questa tratta. Oggi questa linea è tornata a rivivere come percorso verde precisamente nel tratto tra Zogno e Piazza Brembana (Fig. n.32), mentre nel tratto rimanente quello nell'hinterland bergamasco, dovrebbe essere riutilizzato per una metrotranvia; solo in due brevi tratti del tracciato che interessano il nuovo percorso verde, sono sorte due strade di quartiere. Percorrendo questa pista ciclabile è possibile ammirare il paesaggio circostante, ma attraversando i comuni allora serviti dal treno è possibile anche visitare molti monumenti, alcuni dei quali godono di un certo interesse storico-culturale; facendo così questo percorso può essere facilmente utilizzato per chi ha interesse nel fare una passeggiata o una visita sotto un aspetto storico-culturale.

La vecchia ferrovia della Val Seriana chiusa nel 1967, è un singolare esempio di ripristino del servizio tra Bergamo e Albino e di trasformazione in percorso verde ciclabile tra Colzate e Clusone.



Figura n.33. Ferrovia Val Seriana ieri.



Figura n.34. Percorso verde nel tratto Colzate-Clusone oggi.

Il primo tratto di questa ferrovia da Bergamo ad Albino venne inaugurato nel 1884 e l'anno successivo la tratta venne prolungata fino a Ponte Selva per un complessivo di 34 km (Fig. n.33); solo nel 1911 fu aperta l'ultima tratta della linea che portava a Clusone. La prima guerra mondiale passò senza recare danni, così come la seconda guerra mondiale; alla fine di questa si pensò di sostituire l'allora trazione a vapore con la trazione elettrica, ma ciò non successe, in quanto la trazione a vapore venne sostituita da littorine a motore diesel. Ma la concorrenza dell'autoservizio si fece sentire sempre più e come accennato nel 1967 la ferrovia della Val Seriana venne soppressa. Come anticipato questa ferrovia è tornata a rivivere dopo anni di chiusura attraverso un duplice uso, percorso verde ciclabile per un tratto e ripristino del servizio nel tratto rimanente: vediamo ora il percorso verde. Si sviluppa per un tratto di circa 12 km partendo nella bassa Val Seriana da Colzate per arrivare a Clusone (Fig. n.34), tutto interamente segnalato e attrezzato; il primo tratto da Colzate, il percorso è sterrato, per poi diventare asfaltato nel proseguo. Raggiunta la periferia di Ponte Nossa il sedime della vecchia ferrovia non è più utilizzabile per un breve tratto in quanto si perde nell'urbanizzazione e il percorso prosegue a ridosso del fiume Serio raggiungendo poi la ex stazione di Ponte Nossa non più esistente in quanto rasa al suolo per far posto al deposito delle autolinee S.A.B.; da cui si riprende il sedime della vecchia ferrovia. Proseguendo il percorso subisce un leggero dislivello facilmente superabile e si snoda all'interno di un bosco di pini, raggiungendo la strada provinciale per Clusone, capolinea del percorso verde; qui la pista prosegue circondata da verdi prati fino a raggiungere la periferia di Clusone centro abitato della media e alta Val Seriana dove è possibile visitare i numerosi edifici di interesse storico-artistico. Il percorso termina nei pressi della ex stazione ora deposito degli autobus e da dove è possibile prendere i mezzi pubblici per tornare a Colzate. Ma questo non è l'unico tratto della ferrovia della Val Seriana che è stato recuperato: il tratto tra Bergamo e Albino è stato ripristinato come metrotranvia e, nel 2009 è stata inaugurata la nuova tratta; il ripristino del servizio fa parte dell'istituzione di un nuovo sistema tranviario nel territorio bergamasco. Non è stato semplice il ripristino della vecchia tratta in quanto sia durante la sua progettazione che i lavori, sono sorte delle difficoltà: le principali però sono da riscontrare nel fatto che il sedime è rimasto inutilizzato per parecchi anni e che lungo di esso sono state costruite fognature, metanodotti, acquedotti, ecc, che hanno complicato i lavori di ripristino; altro fatto molto importante da considerare era che la linea era stata progettata a binario unico, mentre il progetto attuale prevede il doppio binario; di conseguenza è stato necessario l'esproprio dei terreni circostanti, operazione che si è dimostrata piuttosto faticosa in quanto le singole aree da espropriare erano di dimensioni ridotte. Nonostante però i numerosi intoppi

incontrati durante i lavori, la tratta è ora operativa e per circa 12 km il servizio nato originariamente più di 100 anni fa è ritornato a funzionare.

La ferrovia Palazzolo sull'Oglio-Paratico (Fig. n.35) nacque nel 1876 per favorire il trasporto merci da Bergamo verso il lago d'Iseo creando così un trasporto combinato, dato che una volta arrivata la merce al Capolinea di Paratico veniva caricata su chiatte per il trasporto sulla sponda opposta del lago: cosa insolita, questa tratta aveva una sola fermata nel paese di Capriolo dove oggi è rimasto solo il marciapiede come testimonianza; infatti la ferrovia era lunga appena 10 km.



Figura n.35. Ferrovia Palazzolo sull'Oglio-Paratico ieri.



Figura n.36. "Treno blu" oggi.

Come altre ferrovie giudicate "rami secchi", toccò lo stesso destino, ovvero la soppressione che avvenne nel 1966 ma solo per quanto riguardava il trasporto passeggeri; il trasporto merci invece resistette fino all'inizio degli anni '90. Dopo quasi trent'anni nel 1994 il servizio passeggeri è ritornato attivo ed è noto come il "Treno blu" (Fig. n.36) e rappresenta in Italia il primo treno turistico istituito, ciò è stato possibile grazie alla collaborazione tra le Ferrovie dello Stato e la Ferrovia del Basso Sebino (FBS), società istituita per l'occasione. Il servizio viene effettuato normalmente tra la primavera e l'autunno ad eccezione dei mesi di luglio e agosto: generalmente il viaggio in treno viene associato ad un'escursione sul lago d'Iseo ed è effettuato con automotrici diesel risalenti alla fine degli anni '50; ma non mancano anche le giornate in cui vengono organizzate delle semplici corse in treno utilizzando locomotive e carrozze del tempo come a voler far rivivere il passato.

E infine un breve accenno anche alla Ferrovia della Valmorea, che dagli anni '90 per volere di un club di volontari svizzero, precisamente il Club del San Gottardo, è tornata a rivivere anche se in parte: da Mendrisio in Svizzera a Malnate in Italia, questa vecchia ferrovia che un tempo univa il trasporto merci e passeggeri tra Italia e Svizzera è tornata in servizio anche se per ora solo con corse speciali e a volte alcune di esse sono effettuate con automotrici dell'epoca. Particolare attenzione e ampia ricostruzione di questa ferrovia sarà data nel proseguo, dove verranno anche valutate talune ipotesi per il ripristino totale della tratta.

5 Uno sguardo alla situazione del recupero in Europa.

Indubbiamente la questione del recupero di vecchie ferrovie dismesse in Europa è stata trattata in modo differente rispetto all'Italia: molto è stato detto e molto è stato fatto ed a parlare sono le ferrovie ripristinate come treni turistici e non, e le ferrovie diventate Greenways, quelle che in Italia vengono chiamate percorsi verdi.



Figura n.37. Bluebell Railway ieri.



Figura n.38 Bluebell Railway oggi.

La Gran Bretagna e precisamente il Galles, offre ottimi esempi e sicuramente anche originali di ripristino di servizi ferroviari: queste ferrovie nate alla fine del 1800 un tempo facevano da spola fra i vari paesi della campagna Gallese e oggi grazie all'attività di alcune associazioni di volontari sono tornate a rivivere come treni prettamente turistici. Di esse si può menzionare il Bluebell Railway (Fig. n.37), ferrovia nata nel 1877 come collegamento fra le città di Grinstead e Lewes; fu sempre considerata una ferrovia rurale in quanto attraversava piccoli paesi rurali, cosa insolita, ma la spiegazione la si può rintracciare nel fatto che il capitale per la sua costruzione arrivasse dal Conte Sheffield e per suo volere la linea doveva passare per le terre di sua proprietà, anche se nel suo periodo di esercizio il Conte stesso la utilizzò ben poco. Nel 1954 il Governo di Londra emanò un decreto per la chiusura della tratta, accolta con molti dissapori dagli utenti locali che fecero di tutto per impedirne la chiusura che avvenne nel 1958; nei quattro anni che precedettero la chiusura, questa tratta fu oggetto di una contesa tra gli utenti e le autorità di trasporto delle ferrovie britanniche, fatto che portò una certa notorietà alla linea tanto che grazie alla Sig.na Bessemer e alla nascita di un'associazione di volontari che tuttora gestiscono la linea, già un anno dopo la chiusura si iniziò a pensare ad una sua riapertura che avvenne nel 1959. Ancora oggi il Bluebell Railway (Fig. n.38) sfreccia tra le campagne Gallesi come treno turistico costituendo esso stesso un museo viaggiante in quanto ha mantenuto in tutto e per tutto le caratteristiche dell'epoca, infatti vengono utilizzate sia automotrici che carrozze del tempo. Anche il Llangollen Railway rappresenta per la Gran Bretagna un esempio di recupero e anch'esso è stato recuperato come museo viaggiante: la storia è più o meno simile al Bluebell in quanto nacque nello stesso periodo e l'esercizio fu soppresso nel 1965. Sempre grazie all'iniziativa di un'associazione di volontari questa ferrovia lunga appena circa 15 km è tornata a vivere come museo viaggiante nel 1963 e ancora oggi come il Bluebell rappresenta un importante punto di riferimento per il turismo inglese.

Ma che ha preso sempre più piede in Europa sono le Greenways o "Vias verdes" (Fig. n.39) come vengono chiamate in Spagna, probabilmente perché nella maggior parte dei casi i costi per il ripristino sono piuttosto ingenti e non tutti sono sempre d'accordo; un censimento del 1993 stabiliva che in Spagna c'erano circa 7680 km di ferrovie dismesse, di questi oggi, più di 1000 sono stati convertiti in Vias Verdes per creare un sistema di mobilità dolce.



Figura n.39. Rete di Vias Verdes in Spagna nate dalla conversione di vecchie ferrovie dismesse.

Probabilmente questo è stato possibile perché fin da subito c'è stato un dialogo aperto e diretto fra i vari attori coinvolti, ovvero, amministrazioni pubbliche, compagnie ferroviarie, cittadini e varie associazioni di volontari nate in merito: al giorno d'oggi i principali lavori sono affidati agli Enti Locali, non a caso sono oggi le figure più coinvolte direttamente nel processo di trasformazione. Dal 1994 ad oggi molto è stato fatto e lo dimostrano i numeri, più di mille 1000 km recuperati e convertiti; forse uno degli aspetti che hanno portato ad una certa notorietà Vias Verdes hanno avuto un loro logo che gli permettesse di essere identificata facilmente dagli utenti e cosa molto particolare di questo logo, sta nel fatto che all'interno di esso si trovano due linee orizzontali che richiamano le rotaie del treno come ad intendere che un tempo su quel percorso passava un treno. Ogni percorso ha un suo nome identificativo che richiama particolari elementi geografici, storici o culturali della zona interessata dal passaggio della Vias Verdes; questo aspetto ha reso le Vias Verdes particolarmente popolari tra la gente e decretandone sicuramente un successo sul tutto il territorio spagnolo.

Il problema del recupero delle ferrovie dismesse in Belgio (Fig. n.40) è un tema che interessa il Governo locale già dagli anni '70 ben 30 anni prima dell'Italia e come la Spagna, si è deciso di improntare un recupero di vecchi tracciati dismessi sulla trasformazione di essi, in Greenways; questo potrebbe dimostrare quanto in Italia ci sia ancora da fare in merito al recupero ferroviario senza fare al momento distinzione tra percorsi verdi e ripristino del servizio.

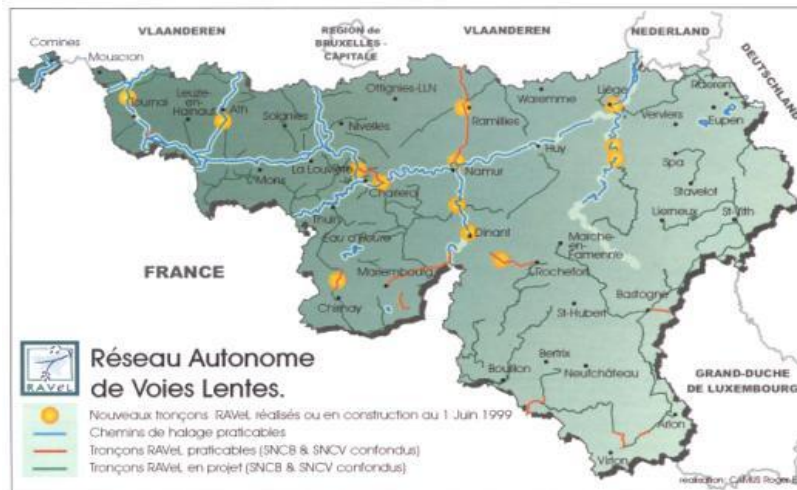


Figura n.40. Rete di Greenways sul territorio belga.

Nel secondo dopoguerra circa 1600 km di linee ferroviarie a scartamento ridotto e la quasi totalità delle linee tranviarie sul territorio belga furono soppresse; ma alla fine degli anni '70 si sviluppò una politica unitaria volta al recupero di questo patrimonio ferroviario lasciato in balia del degrado. Oltre all'interesse a livello nazionale, anche le singole province, città e comuni, si mossero in favore del recupero del patrimonio ferroviario e acquistarono o affittarono direttamente dalla compagnia nazionale delle ferrovie belga, tratti e porzioni di ferrovie per avviare progetti di recupero, che fossero sia di ripristino del servizio eventualmente a scopo turistico e anche non, sia per trasformarli in Greenways. Nella maggior parte dei progetti realizzati l'idea che ha prevalso su tutte, è stata quella di creare lo sviluppo di una rete interconnessa di piste ciclabili, che ha portato alla metà degli anni '90 ad avere già oltre 250 km di vecchie linee ferroviarie trasformate in Greenways: questo programma ha suscitato l'interesse di altre regioni belga che fino ad allora poco avevano fatto, per arrivare ad oggi e contare più di 300 km di percorsi verdi sviluppati su sedimi di vecchie ferrovie creando quella che viene chiamata in Belgio, "una rete autonoma di corsie lente".

Questo è quanto può essere descritto per creare un quadro generale della situazione in Europa, ogni singolo Governo si sta adoperando per recuperare parte di vecchi tracciati trasformarli in reti interconnesse tra di loro, che riguardino sia i processi di trasformazione in Greenways, sia che processi volti al ripristino del trasporto ferroviario.

Paradossalmente quello che un tempo veniva considerato il mezzo di trasporto più concorrenziale con il treno, ora si dimostra un trasporto saturo e la creazione di nuove strade certo non risolve totalmente il problema, anzi lo risolve solo in parte; perciò attraverso i vecchi sedimi ferroviari è possibile sviluppare modi alternativi di trasporto più celeri del semplice trasporto su gomma sia esso pubblico o privato.

6 La giornata nazionale delle ferrovie dimenticate, un'occasione per parlare di recupero.

In Italia come visto è solo dall'inizio degli anni 2000 che si parla di recuperare gran parte dei 6000 km di ferrovie abbandonate e a distanza di 10 anni siamo a poco più di 120 km recuperati; di esempi all'estero ce ne sono molti dove poterne prendere degli spunti e così come negli altri paesi esteri, sono sorte numerose associazioni di volontari per promuovere il recupero; anche in Italia un po' ovunque lungo tutta la penisola si trovano associazioni che promuovono il ripristino di questa o

di quella ferrovia proprio perché sono in molti a non voler dimenticare e perché in molti vedono nelle vecchie ferrovie importanti pezzi di storia. Da qualche anno è stata in detta la Giornata Nazionale delle ferrovie dimenticate, cade esattamente la prima domenica di marzo e con quest'anno (2010) siamo alla sua terza edizione: per gli organizzatori di questa giornata è un appuntamento molto importante per parlare di recupero; vengono indette gite a piedi piuttosto che in bicicletta, che si svolgono lungo il sedime di vecchi tracciati ferroviari proprio per permettere alla gente di conoscere piccoli pezzi di storia; altre associazioni ove è ancora possibile perché sono ancora presenti i binari, organizzano treni speciali che ripercorrono le vecchie rotaie creando così un piccolo ritorno al passato e far rivivere pezzi di storia legati alla ferrovia stessa.

Ognuna di queste ferrovie ha molto da raccontare, generalmente tutte sono nate a cavallo tra '800 e '900 proprio nel periodo di maggior sviluppo del trasporto ferroviario, perciò sono passate attraverso le vicissitudini di due guerre mondiali dove molte di esse hanno rappresentato un fattore importante sia perché sono state oggetto di occupazione militare, sia perché in certi casi hanno rappresentato l'unico mezzo di comunicazione. Ed è questo che la Giornata Nazionale delle ferrovie abbandonate vuole fare, ricreare il passato, non solo con gite su vecchi sedimi, ma anche attraverso convegni, mostre e quant'altro. Ma non si limita solo a questo; per i sostenitori del recupero è un appuntamento importante per far sentire le loro ragioni, per presentare idee e progetti per il recupero di un patrimonio ferroviario che sicuramente in Italia potrebbe rappresentare il rilancio di determinati settori un tempo facenti riferimento prettamente al trasporto ferroviario e, prendendo spunto dalle esperienze europee eventualmente creare una rete di mobilità dolce che potrebbe contemporaneamente interagire col trasporto ferroviario: un po' come si cerca di fare attualmente in Sardegna.

Ma è anche un appuntamento importante per far conoscere zone, paesi e monumenti, tutti con un certo interesse storico-culturale che una volta chiusa la ferrovia sono per così dire entrati un po' nel dimenticatoio; ed infine un fattore molto importante da valutare, che all'abbandono spesso è associato al degrado e le ferrovie dimenticate sono la testimonianza di quanto questo fattore sia un fenomeno piuttosto diffuso lungo le nostre vecchie ferrovie.

Capitolo 3

La Ferrovia della Valmorea: passato e presente.

1 Introduzione.

Vediamo ora più da vicino una ferrovia che potremmo definire semi abbandonata, perché recuperata solo in parte come treno turistico; ma due associazioni di volontari, una svizzera e una italiana, costitutesi per incentivare il ripristino della linea si stanno muovendo per far sì che qualcosa venga fatto ed evitare che il degrado e la vegetazione diventino le uniche cose che ricordano questa ferrovia. La tratta prende il nome di Ferrovia della Valmorea perché attraversa appunto la Val Morea (oggi Valle del Lanza) e Valmorea, paese nell'omonima Valle nella provincia comasca, per poi attraversare la provincia di Varese fino a Castellanza che agli inizi del 1900 faceva da collegamento tra la Svizzera e l'Italia prettamente per il trasporto merci, ma anche passeggeri; prima di iniziare facciamo un piccolo cenno a questo paese da dove la ferrovia trae il suo nome, per poi ricostruire la storia di questa ferrovia dalla sua nascita fino al giorno in cui ha cessato di esistere, per poi rinascere parzialmente per il volere del Club del San Gottardo.

2 Inquadramento geografico di Valmorea e qualche cenno storico.



Figura n.41. Localizzazione di Valmorea e inquadramento dell'area di interesse della Ferrovia della Valmorea.

Valmorea (Fig. n.41) come già accennato è un piccolo paese di circa 2700 abitanti situato nell'omonima Valle in provincia di Como e deve il suo nome proprio a tale Valle. Il nome della Valle deriva dal fiume Lanza che fino al secolo scorso portava il nome di Morea, da qui Valmorea; ma anche il paese di Valmorea ha origini piuttosto recenti: nasce dall'unione di due comuni, Casanova Lanza e Caversaccio, paesini con un ridotto numero di abitanti e che un regio decreto del 1928 ha decretato la loro unione facendoli diventare un unico comune. E' situato a circa 400 m sul livello del mare su un terrazzo di origine morenica e gode di una posizione collinare che lo situa tra la provincia di Como quella di Varese e la vicina Svizzera.

I due comuni che compongono Valmorea hanno origini antiche o almeno è quello che testimoniano i reperti ritrovati a Caversaccio nel 1936 e risalenti probabilmente al periodo celtico-romano e sempre dei resti di tombe romane furono rinvenuti a Casanova nel 1974; numerosi sono anche i

cenni storici dei due piccoli comuni che compaiono in vari documenti, il primo dei quali risalenti all'852, in cui si fa riferimento alla spartizione di alcuni beni e dove per la prima volta viene menzionato il comune di Caversaccio.

3 Storia del trasporto ferroviario nella Provincia di Varese: ascesa e declino.

I fattori scatenanti che portarono allo sviluppo delle strade ferrate a cavallo tra il 1800 e il 1900 nella provincia di Varese, furono principalmente due: uno di carattere economico, l'altro di carattere militare.

Già a fine '800 la zona varesina godeva di un discreto sviluppo economico sempre più in espansione e il trasporto ferroviario rappresentava sicuramente il mezzo più adatto per favorire gli scambi commerciali nella zona con di conseguenza, un aumento dello sviluppo economico locale. Tutto ciò faceva parte di una politica nazionale volta a far crescere il trasporto su ferro e in questo contesto, i grandi industriali furono i maggiori promotori di tale sviluppo sul territorio. La creazione di un articolato sistema di trasporto ferroviario ebbe come conseguenza l'inevitabile modifica del territorio e non solo, favorì anche l'aumento della manodopera creando nuovi posti di lavoro e cosa assai più importante, velocizzò lo scambio e il trasporto delle merci sia in chiave nazionale che internazionale. In particolare, fu chiaro agli imprenditori varesini quali che potessero essere le implicazioni sotto un aspetto economico, scaturenti dallo sviluppo di un trasporto veloce e sicuro con la vicina Svizzera e il resto d'Europa.

Il trasporto ferroviario si sviluppò in un periodo in cui le due guerre mondiali portarono enormi cambiamenti, e questi cambiamenti probabilmente furono anche frutto di questo innovativo mezzo di trasporto che stava sempre più prendendo piede sulla scena economica, portando grossi giovamenti: per questo, durante i due conflitti, spesso molte linee ferroviarie furono prese d'assalto e altre confiscate dall'esercito e utilizzate per scopi militari; non dimentichiamo poi che alcune tratte nacquero appositamente per il trasporto di truppe e materiale bellico da e per il fronte, divenute poi di trasporto pubblico alla fine dei conflitti.

Un aspetto da non sottovalutare per il trasporto ferroviario nel Varesotto era anche la nascita del turismo che stava prendendo forma tra la fine degli anni '80 del 1800 e l'inizio del 1900.

Il turismo in espansione e la crescita economica, furono i presupposti che portarono agli inizi del 1900 all'idea di creare un sistema ferroviario che eliminasse definitivamente l'isolamento che si era creato intorno alla città di Varese; le forze politiche di allora si mobilitarono affinché la città potesse avere un suo collegamento ferroviario internazionale: ma ciò che prevalse furono gli interessi locali e provinciali, che di fatto non crearono certo un collegamento internazionale ma, una rete di trasporto che serviva il Varesotto e tutt'al più collegava con la città di Milano. Questa interpretazione del trasporto ferroviario, portò ad un'errata politica dei trasporti che di fatto tagliò fuori definitivamente Varese e provincia da quel enorme sistema ferroviario che doveva collegare il nord del paese con il resto d'Europa. L'unica cosa che la politica di gestione dei trasporti del Varesotto riuscì a fare, fu creare una rete ferroviaria che legasse Varese e provincia a Milano, ma il rovescio della medaglia stava nel fatto che facendo ciò, tagliò fuori e definitivamente Varese dal gioco politico del collegamento europeo; quello che ne nacque fu una rete di collegamento definita secondaria. Questa rete si è sviluppata nel tempo attraverso la gestione di 3 società che gestivano 3 differenti linee: le Ferrovie dello Stato, le Ferrovie Nord Milano e una rete di ferrovie economiche gestite da società private oggi completamente scomparse.

Le prime notizie di una costruzione di una linea ferrata nel Varesotto si hanno intorno al 1863, con la realizzazione di un collegamento tra Rho, Legnano, la costa sinistra della Valle Olona e Varese. Ma in quell'epoca erano ben altre le linee che interessavano al Governo di allora e la realizzazione di esse non lasciava spazio ad altri progetti giudicati per di più di interesse locale. La sorte di questa linea era legata a quella che collegava Milano e Magenta, in quanto avevano la stazione di Rho in comune ed essa rappresentava il punto di snodo per la nascente linea diretta per Gallarate aperta in quegli anni, toccando gli importanti centri industriali di Legnano e Busto Arsizio; con l'apertura di questa tratta anche il Varesotto ebbe la sua ferrovia, voluta in particolar modo dagli imprenditori della zona. La stazione di Gallarate assunse così un ruolo molto importante di snodo per linee dirette a Sesto Calende e Varese; questo interesse però, dall'altra parte, fece decadere il progetto iniziale di collegamento tra Varese e Rho passando per la sponda occidentale dell'Olona.

Ed ecco di nuovo far capolino l'idea che primeggiava su tutte, ovvero il collegamento con la Svizzera coinvolgendo questa volta anche il Parlamento italiano: il problema principale era quello di scegliere quale linea avvantaggiare, se quella del Gottardo, o quella dello Spluga e si scelse quella del Gottardo. La rinascita dell'interesse del collegamento con la Svizzera non lasciò di certo in disparte Varese e provincia, tant'è vero che fu presentato più di un progetto in merito che collegasse la città alla linea per il Canton Ticino, ma anche progetti inerenti al collegamento con il Luinese, il Verbano svizzero e il Verbano meridionale. Grazie a questa nuova iniziativa furono istituite nuove leggi per favorire lo sviluppo ferroviario e il Varesotto ne trasse i suoi benefici. Due linee furono costruite: la Pino-Luino-Sesto Calende-Novara e la Gallarate-Laveno. La prima tra le due suscitò più interesse dell'altra, in quanto rappresentava la via più corta tra il Gottardo e il porto di Genova; per l'occasione venne pure indotto dallo Stato un concorso per la sua realizzazione. Fu inaugurata nel 1882 ma già un anno dopo questa linea assunse il ruolo di collegamento secondario, in quanto, nessun treno di un certo livello proveniente dal porto di Genova diretto in Svizzera era passato di lì; nel 1884 i servizi Bellinzona-Luino e Luino-Milano vennero soppressi.

Sul finire del 1800 la gestione del traffico ferroviario del Varesotto fu affidata alla Società Mediterranea che realizzò la linea Varese-Porto Ceresio; ma agli inizi del 1900 ad eccezione della suddetta linea, la gestione del Varesotto passò alle FS. Creando il collegamento Milano-Varese si prolungò la Varese-Porto Ceresio, ma l'opera più imponente effettuata sulla linea fu l'elettrificazione di essa da parte della Società Mediterranea, attraverso la messa in posa della terza rotaia; essa rappresentava una delle prime sperimentazioni in Italia di trazione elettrica delle linee ferroviarie; da subito fu evidente la miglioria del servizio, che cambiò in modo radicale il sistema di trasporto ferroviario nella provincia di Varese. Nel secondo dopoguerra le FS decisero per una totale conversione alla trazione tramite corrente continua e la Milano-Varese-Porto Ceresio non ne rimase di certo esclusa: i lavori iniziarono nel 1950 e terminarono un anno dopo, mandando definitivamente in pensione l'alimentazione tramite la terza rotaia, quella che agli inizi del 1900 aveva rappresentato sicuramente un innovativo sistema di trazione, ma che con l'andare del tempo divenne ben presto obsoleto.

Ma ecco di nuovo un'altra opportunità per Varese di inserirsi nel collegamento ferroviario internazionale, per la precisione per la terza volta; nel 1926 le FNM crearono un collegamento tra Castellanza e Mendrisio passando per Varese, entrando in città nella località Bizzozzero ed era provvista di un binario di raddoppio; ma non ebbe molta fortuna questo impianto, nonostante passasse in una zona prettamente industriale; sin dall'inizio questa linea trovò una forte ostilità da parte del mondo politico. Infatti, appena soli due anni dopo la sua apertura venne chiuso il valico

con la Svizzera e dieci anni dopo le FNM decisero la soppressione dell'intera linea. Quella che poteva rappresentare l'occasione migliore per includere Varese nel progetto di trasporto ferroviario internazionale, venne volutamente lasciata cadere nell'oblio a dispetto degli innumerevoli progetti proposti allora.

Ma la provincia di Varese era servita anche da un non indifferente numero di linee tranviarie e piccole ferrovie complementari, considerato nella maggior parte dei casi come ferrovie minori anche se in alcuni casi vantavano una rispettosa concorrenza con le grandi direttrici ferroviarie che attraversavano la provincia; contribuirono in particolar modo a migliorare il servizio di trasporto locale servendo quelle zone dove il trasporto pubblico nazionale spesso non arrivava. Questo sviluppo di linee complementari minori fu favorito dai politici locali che ormai accantonato il progetto di collegamento con le direttrici principali ferroviarie del Nord Europa, sfruttarono il boom ferrotranviario di inizio '900 per creare un sistema di trasporto a livello locale.

La fine della seconda guerra mondiale, segnò l'inizio di un'epoca: l'epoca in cui il trasporto ferroviario entrò in crisi perché sopraffatto dal nascente sviluppo dell'automobile. Le due guerre mondiali non hanno di certo risparmiato le ferrovie del Varesotto, le incursioni aeree provocarono ingenti danni alle linee limitando e in alcuni casi bloccando il traffico sia merci che passeggeri; per esempio, la Gallarate-Varese fu quasi interamente distrutta e i lavori di elettrificazione sulla Gallarate-Domodossola subirono forti ritardi, fu distrutto il ponte in ferro a Sesto Calende che trovò come conseguenza il blocco del traffico sulla Novara-Laveno-Luino. Questi sono solo alcuni degli esempi. Anche se i danni furono ingenti, comunque durante il conflitto la rete varesina riuscì a garantire un minimo di servizi, nonostante la mancanza di materiali e il costante logoramento al quale erano sottoposti mezzi e strutture; questo logoramento però, causò seri danni sia agli impianti che al materiale rotabile. Cosicché alla fine del conflitto il risultato fu la necessità di un ingente lavoro di ricostruzione dell'intera rete ferroviaria, non solo nella provincia varesina, ma in tutta Italia; ma come abbiamo visto, quello che successe poi, fu l'inizio della dismissione di quelle linee giudicate "rami secchi", a favore del servizio automobilistico sempre più in crescita. Ovviamente, Varese e dintorni non furono estranei a questo evento: per quanto riguarda il trasporto tranviario si era ipotizzata la trasformazione di molte linee in filovie, ma ciò non avvenne e vennero istituite delle corse automobilistiche; stessa sorte è toccata ad alcune linee ferroviarie che vennero soppresse a favore degli autobus; dal 1949 al 1950 scomparvero tutte le linee tranviarie cittadine e la ferrovia elettrica Luino-Ponte Tresa; nel 1955 venne chiuso definitivamente l'ultimo tratto della linea Varese-Luino. Tutto questo avvenne incuranti del fatto che chiudendo e smantellando intere linee, venivano cancellati anche pezzi di patrimoni storici e architettonici arrivando a metà degli anni '50 che già ci si era dimenticati di molte linee ferroviarie, tranviarie e funicolari della provincia di Varese. Questa politica di dismissione non lasciò incolume neanche la rete ferroviaria principale: infatti, la tratta Grandate-Malnate della linea Como-Varese, venne soppressa a favore di un servizio automobilistico perché risultato meno oneroso e più sfruttabile.

Gli anni a cavallo tra il 1948 e la metà degli '60 segnarono la fine di un'epoca, non solo nella provincia di Varese, ma in tutta la Lombardia; agli inizi del 1900 con il boom ferroviario molto era stato investito nella Regione e molto era stato fatto. Ma l'avvento dell'automobile ha cancellato questo progresso ferroviario nel giro di soli pochi anni lasciando in completo abbandono chilometri e chilometri di strade ferrate.

4 La Ferrovia della Valmorea: ricostruzione storica.

La storia della Ferrovia della Valmorea è strettamente legata a quella della Valle dell'Olona, Valle che sin dagli inizi della Rivoluzione Industriale italiana, ha saputo sfruttare al meglio l'ingente presenza di mulini da grano e impianti produttivi presenti nei piccoli centri e cittadine, nati appunto con lo sviluppo industriale. Sin dalla fine del 1800 ci si rendeva conto che questo incremento dell'attività industriale non poteva più essere servito dall'allora sistema di trasporti esistente, basato principalmente sul trasporto dei materiali da e per la Valle, attraverso la trazione animale; cominciò così a sorgere l'idea della costruzione di una linea che attraversasse la Valle dell'Olona e servisse oltre ai centri abitati anche le nascenti ed esistenti industrie; questo perché, gli industriali della zona chiesero in modo insistente un collegamento via treno da Milano a Legnano. Ed è proprio da questi industriali, capitalisti e nobili locali, che nacque un comitato promotore per la realizzazione di una ferrovia economica che passasse per la Valle dell'Olona, motivati in special modo dal fatto che erano in corso studi sulla progettazione di una linea tra Novara e Seregno che passasse per Castellanza e la Valle Olona appunto. La Ferrovia della Valle Olona doveva svolgere il ruolo di legante tra le varie realtà industriali e territoriali attraverso un sistema ferroviario comprendente la Lombardia, il Piemonte e la Svizzera; questo era quello che desideravano i comitati pro ferrovia, le Amministrazioni locali, gli industriali della zona e la popolazione. Nelle aspettative di tutti c'era l'idea che questa ferrovia dovesse essere percepita come un importante nodo ferroviario che collegasse province e regioni, italiane e non; ovvero diventare uno dei principali collegamenti tra la fiorente provincia lombardo-piemontese e la Svizzera, ma la creazione di questa ferrovia era vista anche come possibilità per la zona di incrementare il suo sviluppo industriale soprattutto in concomitanza con la domanda sempre più crescente di un trasporto veloce per l'estero.

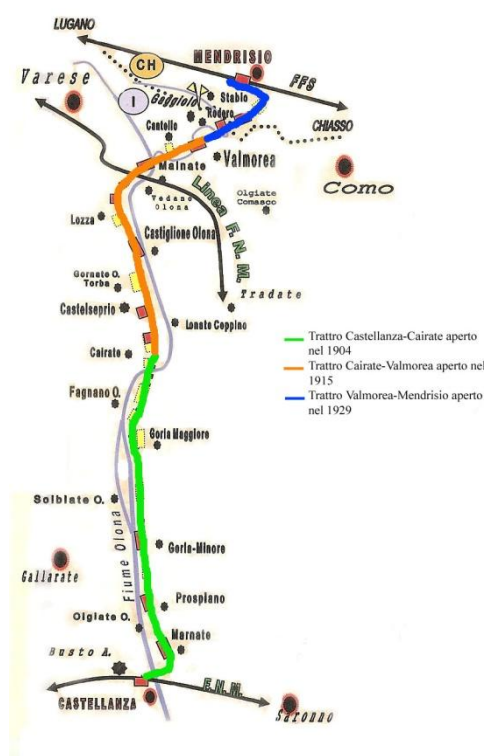


Figura n.42. Suddivisione tracciato per periodo di apertura.

Ricostruiamo ora la storia di questa ferrovia che prende il nome della Valle che attraversava, la Valmorea; le vicende di questa tratta sono suddivise per periodi, perché infatti non fu aperta interamente in un'unica volta ma in vari tronconi (Fig. n.42): il primo Castellanza-Cairate (1904); il secondo Cairate-Valmorea (1915); il terzo ed ultimo Valmorea-Mendrisio (1926).

4.1 Iniziative e progetti per la costruzione della linea: apertura del tratto tra Castellanza e Cairate.

Come accennato questa ferrovia nasce dall'interesse di nobili e industriali locali motivati dal crescente interesse di servire con mezzi più celeri la propria zona e le industrie ivi esistenti. Sullo spunto dei progetti presentati per la nuova linea Novara-Seregno, si adoperarono per presentare un progetto alternativo per una linea che passasse da Castellanza per poi attraversare la Valle dell'Olon. Sull'onda di questa iniziativa, nel 1896 venne presentato un progetto per una linea ferroviaria tra Milano e Varese opposto però alle idee degli industriali locali: il progetto prevedeva infatti, che la linea passasse sul ciglione occidentale del fiume e non lungo di esso, servendo vari centri abitati e fornendo un collegamento più rapido con Milano rispetto alla già esistente Milano-Gallarate. Inizialmente la scelta cadde proprio su questa tratta e la cosa non piacque al comitato promotore che si appellò al Ministro dei Lavori Pubblici, affinché la scelta fosse rivista; tutta questa convinzione portò all'esito sperato, ed infatti ci fu una revisione della tratta.

Il progetto definitivo venne approvato nel 1900 e nel 1904 un Decreto Reale stabiliva la Concessione per la costruzione di una ferrovia a vapore da Castellanza a Lonate Ceppino; ed ecco che dopo vent'anni e soprattutto dopo aver speso molte energie, il Comitato Promotore raggiunse il suo scopo e la Castellanza-Cairate divenne una realtà (Fig. n.42).

I terreni necessari per la posa dei binari furono espropriati e iniziarono i lavori, che vennero compiuti quasi interamente a mano, grazie alla manodopera dei locali e non; i lavori finirono nel luglio del 1904. Inizialmente gestita dalla Società Novara Seregno, dopo un breve periodo di esercizio essa decise di darla in subconcessione alle Ferrovie Nord Milano. Nei primi anni di esercizio però vennero riscontrate dagli industriali locali alcune mancanze della linea che riguardavano il mancato completamento di molte opere accessorie, come magazzini e tettoie per le merci, ma non mancarono anche lamentele inerenti ai ritardi dei treni; queste insufficienze vennero colmate poco alla volta costruendo ciò che ancora mancava e razionalizzando turni ed orari dei treni. I primi passi per la costruzione di un'ipotetica linea transfrontaliera erano stati fatti, ma ancora molto restava da fare.

4.2 Il prolungamento della linea: da Cairate a Valmorea.

A volere un collegamento transfrontaliero non erano solo gli industriali locali del Varesotto, ma anche da parte elvetica c'era un certo interesse ad avere una linea ferroviaria che dalla Svizzera entrasse in Italia e che collegasse col porto di Genova; così appena inaugurata la tratta Castellanza-Cairate, si pensò subito ad un suo eventuale prolungamento fino al confine svizzero e oltre.

Da parte svizzera l'idea di collegare via treno il Mendrisiotto con la fiorente area industriale della Valle Olona non si era mai sopita, anzi, con l'apertura di questa nuova linea ferroviaria la volontà da parte elvetica si fece sempre più concreta. Venne presentato un progetto in cui si proponeva un collegamento ferroviario tra il Canton Ticino e il Varesotto passante per Mendrisio e Stabio per poi entrare in Italia e raggiungere la stazione di Malnate sulla già esistente linea Laveno-Varese-Como, mentre da parte italiana venne inizialmente presentata una proposta per un collegamento tranviario Varese-Mendrisio, trasformato ben presto in un collegamento ferroviario con capolinea però non

più a Varese ma bensì a Malnate, avvicinandosi così ulteriormente alla già esistente Castellanza-Cairate. Le cose però non furono semplici: i progetti furono presentati al Ministero dei Lavori Pubblici ed entrambi vennero bocciati con grande disappunto dei promotori, industriali e rappresentanti della zona; nonostante ciò però gli industriali della Valle dell'Olonza non si diedero per vinti e chiesero il prolungamento della linea dell'Olonza.

Questo interesse da parte degli industriali era giustificato dal fatto che volevano un collegamento diretto con la linea del Gottardo senza dover però passare per Milano, riducendo così notevolmente i tempi di percorrenza delle merci da trasportare oltralpe, creando anche un collegamento diretto con la Germania e il Nord Europa; la questione però non riguardava più solo le realtà locali, perché l'ipotetico prolungamento della Castellanza-Cairate verso la linea del Gottardo, avrebbe rappresentato l'itinerario più breve per il porto di Genova, passando da Castellanza, Novara e successivamente Alessandria. Tutto questo fermento spinse i locali d'oltralpe a istituire un comitato pro ferrovia per la realizzazione del prolungamento dei binari da Cairate fino a Mendrisio; fu deciso che in terra italiana la linea dovesse toccare le località di Folla di Malnate e Cantello, per poi entrare in terra elvetica: deciso questo, iniziarono i lavori per la posa dei binari da Cairate fino in località Valmorea; per quanto riguardava la questione della dogana, in un pianoro non molto lontano dal confine nel territorio comunale di Cantello, venne eretta la stazione di confine.

Il prolungamento fino a Valmorea venne inaugurato nel dicembre del 1915 (Fig. n.42) senza cerimonie troppo sfarzose per via delle ristrettezze economiche dovute alla partecipazione dell'Italia alla prima guerra mondiale; il servizio fu aperto al pubblico nel gennaio del 1916, senza però nessun sbocco in terra svizzera: infatti, i binari terminavano poco dopo la stazione di Valmorea, questo per volere militare che impose per esigenze strategiche il divieto di posa dei binari fino al confine. La posa sarebbe risultata comunque inutile visto che in terra elvetica non era stato posato ancora neanche un metro di binario; infatti, solo nel 1913, ovvero due anni prima dell'apertura della nuova tratta, venne istituita la Società Anonima per la Ferrovia Mendrisio Stabio Confine che dopo una stasi di diciotto mesi, rimase coinvolta nel fallimento di alcuni istituti di credito elvetici.

Quindi al momento la nuova linea terminava nella stazione di Valmorea e il tanto desiderato collegamento ferroviario con la Svizzera rimaneva di nuovo un progetto astratto in attesa di essere realizzato.

4.3 Un sogno che si avvera: da Valmorea a Mendrisio (Svizzera).

Il fallimento della società di gestione elvetica della ferrovia e lo scoppio della prima guerra mondiale, sembrarono accantonare il tanto desiderato progetto di collegamento transfrontaliero che nell'ultimo periodo aveva dato l'idea di poter diventare realtà. Terminato il conflitto la situazione del servizio sul lato italiano, vedeva uno scarso traffico passeggeri, mentre per quanto riguardava il trasporto merci era piuttosto discreto grazie probabilmente al fatto che molte ditte affacciate sulla ferrovia, stipularono delle convenzioni con essa. Ma il desiderio di collegare l'Italia alla Svizzera tramite il treno era ancora forte, sia da un parte che dall'altra: nel 1922 dal lato italiano venne prolungato il binario fino al confine; in Svizzera invece, i lavori erano ormai fermi da tempo.

Il recupero dei lavori da parte elvetica per la realizzazione del collegamento, furono promossi dall'Ing. Brenni di Mendrisio che proponeva la messa in posa del binario da parte della società di gestione italiana, ovvero la Società Novara Seregno; la partecipazione di questa, stipulata nel dicembre del 1923 consentì la ripresa dei lavori in terra elvetica che si conclusero nel maggio del

1926 quando una locomotiva delle FNM (società in subconcessione) con a bordo ingegneri e rappresentanti, fece il suo primo viaggio dal confine a Mendrisio. In netto ritardo rispetto ai desideri degli industriali della Valle Olona, il tanto desiderato collegamento transfrontaliero venne attivato nel 1926 (Fig. n.42). L'inaugurazione ufficiale avvenne poco più di un mese dopo alla presenza delle autorità; questa ferrovia doveva rappresentare il filo conduttore di due popoli così vicini ma molto diversi tra loro.

Ma soprattutto da parte italiana in ambito politico queste idee non erano più di tanto condivise, anzi; il non appoggio delle autorità italiane portò ad una situazione in cui le attese dei promotori e delle società ferroviarie vennero deluse e il transito internazionale stentò a decollare. La situazione fu ulteriormente complicata dal fatto che dopo quattro mesi di apertura del traffico, non esisteva ancora un tariffario internazionale e spinse la Svizzera a chiedere la normalizzazione del servizio al Governo italiano; bastava semplicemente riconoscere la stazione di Valmorea come un transito internazionale di merci dirette al porto di Genova, che poteva rappresentare passando poi da Novara ed Alessandria, la via più breve per il mare. Fu proprio il Governo italiano di allora ad ostacolare questo progetto non completando le dotazioni doganali di Valmorea e non agevolando le tariffe doganali che già altri transiti ferroviari italo-svizzeri godevano. La ragione di questo atteggiamento da parte del Governo trovava riscontro nel fatto che la ferrovia della Valmorea era gestita da una società privata e perciò non appartenente direttamente allo Stato; esso, non gradiva che il traffico merci transitasse attraverso un valico non gestito direttamente da loro; in più anche le Ferrovie dello Stato che già possedevano i valichi italo-svizzeri di Chiasso e Luino, non vedevano di buon occhio che treni partiti da stazioni di loro competenza utilizzassero poi il valico di Valmorea per entrare in Svizzera, nonostante l'itinerario avrebbe potuto essere il più breve possibile e perciò comportare meno costi.

Anche sul fronte del trasporto passeggeri la situazione non era più di tanto differente, infatti venivano accettati solo passeggeri provenienti dalla Svizzera in possesso di regolare passaporto e non in possesso della semplice tessera di confine, questo a dimostrare che anche il trasporto passeggeri non godeva delle stesse caratteristiche degli altri valichi.

Nel 1927 si cercò di appianare queste diseguaglianze: intervenne il Governo elvetico che cercò di siglare un trattato con Roma; da parte italiana il Governo si impegnò per una risoluzione del problema, ma ciò non avvenne; anzi, la situazione si complicò ulteriormente con la contrazione dei traffici che portarono la Società Mendrisio Stabio a imporre un dazio per poter sanare i debiti per il servizio giornaliero svolto dalle FNM. La società elvetica si trovò a spendere più di quanto guadagnasse e dovette chiedere la sospensione del servizio in attesa che i rapporti tra i due Stati si normalizzassero; nonostante l'intervento delle due società italiane, dei diplomatici elvetici e dei rappresentanti italiani locali, la questione degenerò fino al punto di decidere l'interruzione del traffico transfrontaliero che avvenne nel maggio del 1928; i treni in terra italiana terminavano la loro corsa nella stazione di Valmorea. Il sogno si era già interrotto: durò per l'esattezza un anno e undici mesi.

4.4 Il declino: da linea internazionale a linea locale e successiva sospensione del servizio.

La chiusura del transito internazionale portò ad una situazione in cui l'importanza data dagli industriali dell'epoca che vollero fortemente questa linea, divenne nulla. Inoltre, la sfavorevole situazione economica del periodo dovuta alla crisi del 1929 ebbe i suoi seppur minori, effetti anche in Valle Olona, dove si registrò una contrazione del traffico sia viaggiatori che merci; infatti, il

traffico merci tra Castellanza e Valmorea non era dei migliori, mentre in condizioni molto più peggiori versava quello passeggeri, dove si contavano appena 15 passeggeri al giorno. Questa situazione di forte crisi, portò alla decisione di arretrare la tratta per il trasporto dei passeggeri mettendo come nuovo capolinea Cairate mentre per quanto riguardava il trasporto merci, poco tempo dopo si decise di sospendere la tratta Valmorea-Malnate.

Il 1939 segna l'anno in cui il treno non raggiunge più la sfortunata stazione di frontiera nonostante l'interesse del Prefetto di Varese, non si riuscì a fare nulla per riattivare il servizio, neanche creare un consorzio tra le ditte interessate ad un eventuale raccordo per le merci; poco tempo dopo le FNM si videro costrette a sospendere qualsiasi tipo di trasporto oltre la stazione di Castiglione Olona: saltuariamente l'unica corsa tra Castiglione e Malnate era effettuata come breve tradotta alle Officine Conti, utilizzando però una locomotiva di proprietà della ditta stessa; il servizio rimase attivo fino al 1953 anno di chiusura della ditta.

L'ingresso dell'Italia nella seconda guerra mondiale vide il trasformarsi della linea quasi interamente ad uso militare: la vecchia Società Candiani vicino a Prospiano, divenne sede dell'aeronautica Militare che spesso utilizzava la linea per il trasporto di cibo e munizioni all'aeroporto militare di Lonate Pozzolo; comunque non fu mai oggetto di sabotaggi o bombardamenti da parte degli alleati, in quanto non venne mai considerata una linea strategicamente importante. E lo dimostra il fatto che nel 1943 dopo i primi bombardamenti le FNM decisero di spostare parte delle attrezzature di Saronno a Valmorea, utilizzando il capannone un tempo destinato alla Dogana; per soli fini di servizio la tratta venne riaperta fino a Valmorea, per consentire il trasporto dei mezzi da riparare.

Nonostante la Svizzera si dichiarò neutrale, avvertì comunque gli effetti della guerra: sui binari della linea in terra elvetica proprio perché non utilizzati da nessun treno, vennero poste delle vetture adibite a prestare i primi aiuti ai profughi provenienti dall'Italia. Alla fine del conflitto il binario venne acquistato da una società privata che intendeva utilizzarlo come raccordo industriale nonostante i molti anni di inoperosità e rimase di proprietà loro fino al 1980, quando le Ferrovie Federali Svizzere lo acquistarono e tuttora lo gestiscono ancora come raccordo industriale.

Per quanto riguarda invece il lato italiano, al termine della guerra il servizio viaggiatori rimase limitato fino a Cairate, mentre quello merci giungeva fino alla stazione di Castiglione Olona, nonostante alla fine del conflitto alcuni comuni interessati un tempo dalla ferrovia ne chiedessero il ripristino; ma questi erano gli anni del boom della motorizzazione e infatti, nel 1952 il servizio passeggeri venne sospeso in toto e sostituito da una linea di autobus che serviva e serve tuttora i paesi lungo la ferrovia; perso il servizio passeggeri la linea ebbe un decadimento veloce e fu utilizzata esclusivamente come un grande raccordo per le merci. Così la ferrovia veniva utilizzata esclusivamente per servire le ditte raccordate con essa: le cartiere di Cairate, la ditta Osiride e la ditta Cellovel di Gornate Olona e la Mazzucchelli di Castiglione Olona. Furono le cartiere a richiedere un crescendo di corse e inoltre la crisi petrolifera degli anni Settanta portò ad un massiccio riutilizzo del treno. I carri diretti alle cartiere, giungevano sui binari delle FNM tramite il raccordo delle due stazioni di Busto Arsizio delle due amministrazioni ferroviarie, una volta raggiunta la stazione delle Nord il treno invertiva la marcia in direzione della stazione di Castellanza dove la locomotiva elettrica veniva sostituita da quella a vapore per il trasporto alle cartiere; dato l'incremento di traffico e l'uscita dai binari di alcuni veicoli nei pressi di Cairate le FNM si videro costrette alla sostituzione di essi nel tratto Castellanza-Cairate utilizzando quelli dismessi della linea Malnate-Grandate.

I raccordi con le ditte non più utilizzati vennero tagliati e tutte le stazioni ad eccezione di Fagnano e Cairate vennero disabilite; per quanto riguarda i segnali non ce ne era nessuno attivo tranne i due di avviso e protezione a Castellanza in corrispondenza della confluenza con la linea Saronno-Novara. La crisi del settore cartario nel 1971 si fece sentire sulle due cartiere di Cairate, appartenenti allo stesso imprenditore e servite entrambe da quella che un tempo era la Ferrovia della Valmorea; riuscite a risollevarsi dal momento di crisi esse ripresero la loro attività che si ripercosse sulla vita stessa della linea, in quanto ormai dipendeva esclusivamente dalle cartiere stesse. Per quattro anni nulla di nuovo successe, ma una forte crisi della domanda del prodotto finito portò ad una situazione di saturazione di carri giacenti nei vari scali, fatto che mise di nuovo in crisi la vita della ferrovia stessa; come se non bastasse le esondazioni dell'Olona nel settembre ottobre del 1976, misero in seria crisi la ferrovia in quanto la consegna dei carri non poté avvenire fino al primo trimestre del 1977 quando si ebbe una leggera ripresa del settore. Ma è proprio in quest'anno che arrivò la sentenza di fallimento delle due cartiere pesantemente messe crisi dagli ultimi eventi: ed essendo la vita stessa della ferrovia legata strettamente alle due cartiere, questo fallimento ne decretò la sua fine, in quanto fino ad allora rimanevano le uniche due ditte sull'Olona servite dalla ferrovia; l'ultimo treno percorse quella tratta il 16 luglio del 1977, da quel giorno il servizio venne sospeso. La lenta agonia ormai era finita.

Rimaneva la Mazzucchelli di Castiglione Olona eventualmente interessata al collegamento ferroviario, ma mantenere attivo il binario per una sola ditta risultava troppo oneroso, perciò nulla venne fatto. La sede è tuttora armata coperta per la maggior parte dalla vegetazione che se ne è impadronita velocemente.

5 Le cause che portarono alla soppressione della Ferrovia della Valmorea.

Quello che il Comitato Promotore e gli industriali locali si erano aspettati dalla ferrovia era indubbiamente la prospettiva di una crescita economica imponente che avesse come conseguenza anche un aumento della crescita urbana, tutto questo basato sul tanto desiderato collegamento con la Svizzera che sicuramente avrebbe cambiato la vita delle popolazioni limitrofe. Come visto questa realtà è durata solamente pochi anni e il motivo principale è da riscontrare nel mancato appoggio da parte del Governo italiano di allora, che fece di tutto per ostacolare il progresso di questa tratta, portandola fino alla sua dismissione. Indubbiamente nel suo breve periodo di esistenza portò ad uno sviluppo industriale e commerciale, ma anche ad uno sviluppo urbano creando uno spostamento di mano d'opera dalle campagne verso le industrie trasformando sia il territorio che il resto della viabilità; attraverso questo processo di trasformazione del territorio le valli attraversate hanno visto mutare l'orografia dei suoli e il corso del fiume Olona, creando un contesto misto di industrie e agricoltura incentivando la crescita delle fabbriche insediate in zona.

L'unico aspetto che ora manca per concludere questa ricostruzione storica sono i fattori che portarono alla chiusura della Ferrovia della Valmorea togliendo ogni speranza a tutte quelle persone che in essa avevano posto i loro sogni e i loro progetti per quel tanto desiderato collegamento transfrontaliero durato pochi anni e che avrebbe cambiato in modo radicale l'economia locale e inserendo la Valle Olona in un contesto di internazionalità dei trasporti ferroviari.

1. La chiusura del transito frontaliero può essere vista come la prima causa che portò ad una lenta agonia per poi giungere all'epilogo della soppressione di tutta la tratta: la chiusura del valico ha avuto come conseguenza successiva la chiusura di alcuni tratti anche sul territorio italiano, in quanto non esistendo più un collegamento con la Svizzera, alcuni tratti persero di importanza e

la loro chiusura fu inevitabile; come visto la cessazione del collegamento transfrontaliero non fu casuale, questa linea creava troppa concorrenza con le linee del FS ed essendo questa gestita da privati, il Governo di allora non aveva voce in capitolo e molto avrebbe perso in questa partita. La conseguenza fu un calo dei commerci, ma anche un calo del traffico passeggeri in tutto l'Altomilanese diretti verso la Confederazione Elvetica, troncando così ogni speranza associata alla vocazione industriale della Valle Olona e tagliandola fuori da quella regione che successivamente in un contesto di sviluppo economico venne considerata "la locomotiva" del paese.

2. Come appena accennato alla chiusura del transito di confine, si modificò anche l'assetto industriale nato nel fondo valle; molte ditte persero di importanza per poi sparire definitivamente con la crisi degli anni Sessanta e Settanta.
3. Quello che all'inizio poteva sembrare un vantaggio sorto dall'apertura della ferrovia con lo sviluppo del trasporto su gomma si rivelò il suo principale concorrente, stiamo parlando della trasformazione dell'assetto viario; se all'inizio fu modificato per consentire un facile raggiungimento della ferrovia, con lo sviluppo del trasporto su gomma la concorrenza divenne sempre più accentuata.
4. Quarto aspetto, la concorrenza con il trasporto su gomma appunto. Via via si creò un trasporto su gomma sia per le merci che soprattutto per il trasporto dei passeggeri in quanto le corse di autobus potevano raggiungere centri e zone dove il treno non arrivava, offrendo una maggiore elasticità basata su costi di gestione più economici e dal lato dell'utente tariffe più vantaggiose rispetto al treno.
5. Ultimo aspetto anch'esso legato al trasporto su strada è l'aumento del benessere che spinse la popolazione a dotarsi sempre più di mezzi privati, perciò non più solo per scopi commerciali ma anche personali, permettendo a chiunque di spostarsi coi propri mezzi all'interno del complesso territorio urbanizzato che caratterizza ancora tuttora la Valle Olona.

6 Il recupero della Ferrovia della Valmorea: ricostruzione e punto della situazione visto con gli occhi degli attori partecipanti.

La domanda che tutti si sono posti è stata: perché recuperare la Ferrovia della Valmorea? La risposta la si può facilmente ritrovare negli occhi di chi ha vissuto la storia di quella ferrovia, negli occhi di chi vive nel territorio un tempo attraversato da quella ferrovia e che non hanno mai perso la speranza di vedere un giorno di nuovo sbuffare il treno, il quale ha regalato tante emozioni, ma soprattutto ha saputo creare nelle popolazioni locali tante aspettative ed opportunità per un futuro migliore. In un modo o nell'altro questa ferrovia ha fatto la sua storia e cambiato la realtà del territorio, del commercio e dell'industria locale e come tale merita di far parte di quell'insieme di cose che vengono chiamate "beni culturali" proprio perché hanno lasciato un segno indelebile nella nostra società e di diritto, rientra nel patrimonio archeologico industriale. Di certo quello del recupero non è stato un processo facile e veloce, in quanto con l'abbandono è subentrato il degrado e la conseguente cancellazione volontaria e non dei reperti, ove è stato possibile ritrovarli, perché alcuni di essi sono andati persi per sempre perché oggetto di demolizioni.

Questa voglia di ripercorrere le origini porta al desiderio di molti di voler rivedere il treno della Valmorea che scorre lungo i suoi seppur trasandati binari, come testimonianza di una storia che ha cambiato il territorio circostante, per non dimenticare quello che un tempo ha rappresentato la ferrovia per molte persone, ma è anche un'occasione per far conoscere a tanti altri la storia di questa

ferrovia e cosa ha rappresentato nel passato; ed è in questo ambito che opera l'idea di recupero, considerato come un bene storico un tempo diffuso, però nello stesso tempo limitato, perché riguardava solo una cerchia di interessati, che erano rappresentati dalle popolazioni locali e dagli industriali che nella Valle Olona avevano voluto investire: il treno che attraversava le due Valli quella dell'Olona appunto e la Morea che nacque a cavallo tra 1800 e 1900, ha trasformato queste piccole realtà in modo sostanziale e che si è ripercossa a livello nazionale ma anche internazionale.

I segni del passaggio della ferrovia sono ancora evidenti in alcune zone dove il degrado e la vegetazione non sono riusciti ancora a nasconderli totalmente, e sono lì come testimonianza: questi segni sono rappresentati dai resti di quelle che un tempo erano piccole stazioni, qualche ponte ancora eretto, gallerie, binari nascosti sotto la vegetazione.

Proprio è perché si vuole ricostruire la storia che nasce il progetto per il recupero, visto in un'ottica di incentivazione del turismo e sicuramente non per scopi produttivi, come la destinazione assegnatale cent'anni fa; e grazie al recupero si cerca di togliere al degrado e all'abbandono questi piccoli ma importanti pezzi di storia. Quindi, attraverso il recupero si attiva il riuso di questi piccoli frammenti di storia che raccontano il passato di una Valle che ha investito molto nella ferrovia e attraverso il riuso del passato si può creare le basi per un futuro caratterizzato dalla storia.

Come più volte accennato, la chiusura del transito internazionale è stata voluta in modo indiretto dalle Ferrovie dello Stato che non vedevano di buon occhio il transito da e per l'estero delle merci attraverso la Valle dell'Olona; facendo così però ha portato alla chiusura della linea lasciandola in balia del degrado. Ma oggi è tornata a rivivere: non tutta però. E di questo bisogna ringraziare le associazioni di volontari pro ferrovia sorte negli ultimi anni che hanno reso possibile dopo oltre sessant'anni, far scorrere di nuovo dei treni sulla vecchia tratta. Correva esattamente l'anno 1989 su iniziativa dell'Ente turistico di Mendrisio, di trasportare verso il Grotto di Santa Margherita i turisti, utilizzando delle carrozze trainate da locomotive con motore diesel. La strada era solo all'inizio, perché infatti una volta arrivati in prossimità del cancello doganale, il treno si fermava e oltre il cancello regnava il buio.

E' proprio da questa iniziativa che qualcosa inizia a muoversi, è tutto merito di un'associazione di volontari svizzeri che il progetto di recupero inizia a prendere forma: si tratta del Club del San Gottardo associazione con sede a Mendrisio, non a caso capolinea della vecchia ferrovia, che si occupa della conservazione di materiale ferroviario delle linee del San Gottardo e della Valle Olona; questo attraverso non dei musei, ma riattivando vecchie locomotive, carrozze e carri merci per formare dei treni turistici che al tempo stesso rappresentano essi stessi dei musei viaggianti. Il club fu fondato nel 1976 e da allora si è sempre attivato per tenere viva la memoria di vecchie tratte non più in uso; inizialmente sviluppò un progetto per un museo ferroviario nei pressi della località di Santa Margherita con l'idea di far giungere i treni turistici fin lì per poi visitare il museo, ma il progetto fu bocciato e in seguito accantonato.

E' nell'estate del 1990 che qualcosa inizia a muoversi, sul raccordo Mendrisio-Santa Margherita viene fatto circolare un treno a vapore e il successo che ha riscosso è stato notevole; spinti da questo fervore i soci del Club del San Gottardo si muovono alla ricerca di una locomotiva a vapore per utilizzarla come treno turistico sulla tratta Mendrisio-Stabio. Dopo numerose ricerche andate a vuoto ecco nella primavera del 1993 che qualcosa cambia e la rinascita della ferrovia della Valle Olona si fa sempre più concreta: un imprenditore svizzero vende la sua locomotiva "Tigerli" e il club non si lascia sfuggire l'opportunità di comprarla; funzionante e subito utilizzabile arriva a Mendrisio il 9 maggio del 1993, il giorno successivo è già di prova tra Mendrisio e Stabio; dopo

qualche giorno viene effettuato il primo viaggio ufficiale trainando una locomotiva del 1954 di proprietà del club con a bordo i membri dell'associazione. Da giugno il treno entra in servizio regolare ogni 15 giorni fino alla metà di ottobre, una volta arrivato a Santa Margherita si ferma davanti al vecchio cancello doganale ormai chiuso da tempo attraverso il quale si può vedere solamente la vegetazione che si è impossessata dei vecchi binari; viaggio dopo viaggio si fa sempre più insistente l'idea nei soci del club che quel cancello potrebbe essere riaperto e dare vita alla vecchia ferrovia.

Qui entrano in campo amici comuni tra il Club del San Gottardo e del Gruppo Fermodellistico Valle Olona, che fa in modo che i due gruppi possano incontrarsi per scambiare le proprie idee in merito ad un probabile ripristino della linea e si accordano per una manifestazione pro ferrovia da tenersi l'11 e 12 settembre del 1993, con l'intento di passare attraverso il cancello doganale con un treno e percorrere circa una cinquantina di metri in territorio italiano; la cosa non trova ostilità né da parte delle autorità doganali italiane, né da parte di quelle svizzere: si potrebbe definire una collaborazione transfrontaliera molto importante per il futuro del progetto. Il giorno in cui avvenne ciò è il 12 settembre, quando la "Tigerli" trainante delle carrozze piene di viaggiatori parte dalla stazione di Mendrisio con destinazione Santa Margherita; una volta giunti sul confine i sindaci di Bizzarrone e Stabio aprono il cancello per far transitare il treno sui vecchi binari, risistemati per l'occasione qualche giorno prima. L'ultima volta che un treno è passato su quei binari era più di 65 anni fa.

Questa iniziativa ha riscosso parecchio successo, tanto è vero che sono molte le testate giornalistiche sia italiane che elvetiche, cui hanno dedicato un articolo all'evento, ma non solo giornali, anche radio e televisione hanno dato spazio a questa notizia, di questo piccolo treno proveniente dalla Svizzera che ha percorso pochi metri in territorio italiano, ma che per quanto riguarda il futuro assume un significato molto importante per la rinascita della Ferrovia della Valmorea. Dopo quel primo viaggio verso l'Italia nella primavera del 1994 viene fatto un primo sopralluogo dove un tempo sorgeva la vecchia stazione di Valmorea per ricostruirne le tracce e per ispezionare lo stato del vecchio tracciato, intervento ad opera di un gruppo di soci del club Gruppo "Valle Olona"; grazie a questo sopralluogo si può fare una stima del lavoro che ci sarà da svolgere per il ripristino e i lavori non sono pochi in quanto le difficoltà da superare sono tante. Si contatta la società proprietaria del tracciato, ovvero le FNM, per l'autorizzazione a intervenire per liberare il binario dalla sterpaglia; inoltre si cercano le autorizzazioni per il disboscamento ove si è impadronito del vecchio tracciato, nonché le autorizzazioni doganali per far pervenire in Italia i materiali e mezzi necessari facendoli passare da un valico che dopo la chiusura della ferrovia è sparito pure dalle cartine geografiche. Per favorire tutto ciò vengono indetti molti incontri dagli attori coinvolti sia da parte svizzera che da quella italiana per risolvere i numerosi problemi che giorno dopo giorno nascono e intanto il treno continua le sue corse arrivando fino al cancello doganale per poi tornare indietro senza oltrepassare la linea di confine.

Giorno dopo giorno grazie all'incessante lavoro dei volontari, si cominciano a vedere i primi frutti a cominciare dall'arrivo delle autorizzazioni per il ripristino del binario tra Santa Margherita e Valmorea; in Italia l'iniziativa trova l'appoggio dei sindaci dei comuni di Bizzarrone, Valmorea e Rodero, ma anche la popolazione locale è particolarmente incuriosita da quello che sta succedendo. Il tracciato rimane quello originario ma ci sono alcuni interventi da fare: viene fatto il disboscamento ove richiesto; il vecchio binario non più utilizzabile viene smantellato per fare posto a quello nuovo; si crea il piano per la posa del nuovo binario, acquistato dalle Ferrovie Federali

Svizzera grazie all'intervento del club; si chiede l'autorizzazione alle dogane per il trasporto del materiale da posare per il binario depositato a Biasca (CH), proveniente dal rifacimento delle ferrovie del San Gottardo. Una volta arrivato il materiale occorrente si procede alla posa di esso nell'aprile del 1995 con una durata dei lavori di 6 giorni. Con la fine dei lavori di posa il totale in metri di binario rimesso a nuovo oltre il confine in territorio italiano è di 1720 m.: per la rinascita di questa vecchia linea un ulteriore passo avanti è stato compiuto.

La maggior parte del lavoro svolto fin qui è stato ad opera dei volontari del Club San Gottardo, ora che il di più è in terra italiana a questo club che molto ha fatto, si affiancano i volontari del Circolo Ricreativo Aziendale (CRA) delle FNM di Saronno; il passo successivo da compiere è il ripristino del ponte sul fiume Lanza e della posa degli ultimi 240 m. di binario prima del passaggio a livello. Il 6 maggio al Grotto di Santa Margherita in presenza dei rappresentanti dei comuni e delle valli e del CRA, viene indetta una conferenza stampa dove il presidente del Club San Gottardo annuncia che in data 27 e 28 maggio partiranno i primi treni da Mendrisio con destinazione Rodero-Valmorea; prima di queste due importanti date il 20 maggio viene effettuata una corsa di collaudo della linea fino al ponte sul fiume Lanza.

Come preannunciato, il 27 e 28 maggio sono due giorni di grande festa per la Ferrovia della Valmorea; in diverse stazioni vengono organizzate delle feste da parte delle Ferrovie Federali Svizzere: a Mendrisio per esempio, in collaborazione con il Club del San Gottardo viene organizzata una festa con tema principale la riapertura della Ferrovia della Valmorea. Il primo della due giorni è dedicato ai bambini: un treno con a bordo quasi 300 passeggeri tra bambini delle scuole locali, docenti e genitori parte da Rodero con destinazione Mendrisio; dopo 67 anni un treno ripercorre di nuovo quella linea con un unico intento, pensare al futuro. Il giorno seguente è il giorno dell'inaugurazione non ufficiale della ferrovia Mendrisio-Valmorea, in quanto alcuni lavori devono ancora essere ultimati per permettere l'arrivo del treno alla stazione di Valmorea, in quel giorno sono numerosi i treni che viaggiano da un capolinea all'altro e l'incrocio avviene alla stazione di Stabio dove i binari sono ancora quelli originali del 1928. Da allora fino al 15 di ottobre vengono effettuati sulla tratta 8 viaggi per il pubblico e molte sono state le richieste anche da parte di gruppi per viaggi di scuole, società, ditte, ricorrenze famigliari e matrimoni. Bisognerà poi aspettare il luglio del 1997 per rivedere di nuovo il treno sbuffare sul fiume Lanza, sono i tempi che necessitano per ottenere i permessi definitivi.

Ma nonostante questo i lavori per il ripristino fino a Valmorea non si interrompono anzi, il 1996 è l'anno in cui i binari nuovi arrivano dove un tempo sorgeva la vecchia stazione di Valmorea: essendo una stazione di confine era particolarmente dotata, infatti aveva un fabbricato viaggiatori, bar, dogana, due magazzini per le merci con rampe, rimesse per locomotive e un impianto di binari; le poche tracce rintracciabili erano immerse tra sterpaglia, discariche e rifiuti. Nel giugno dello stesso anno ritorna funzionante il passaggio a livello sulla strada provinciale Valmorea-Rodero con la posa dei binari ad opera dei volontari del Circolo Ricreativo Aziendale (CRA) delle FNM che consente a Valmorea di essere di nuovo collegata con l'Europa attraverso il treno. Intanto le ruspe in azione preparano il terreno per la nuova stazione di Valmorea, i lavori vengono terminati nell'autunno del 1996 grazie all'inarrestabile lavoro dei volontari del CRA e del Club San Gottardo. I lavori vengono ultimati, ma bisogna aspettare fino a giugno del 1997 per rivedere sferrare un treno sul territorio italiano, dove si prevede un programma di un treno ogni quindici giorni fino a ottobre, nel frattempo a settembre vengo ultimati gli ultimi lavori per la stazione di Valmorea. Il 28 settembre 1997 è il giorno dell'inaugurazione della stazione Rodero-Valmorea ma è anche il giorno

dell'inaugurazione ufficiale della tratta con la circolazione di treni sia del Club del San Gottardo che anche delle FS. Per l'occasione i treni in terra svizzera vengono trainati da locomotive italiane, mentre viceversa in Italia, i treni vengono trainati da locomotive svizzere.

Arrivati fino a qui però non ci si vuol fermare perché l'intento è quello un giorno di ripristinare totalmente la linea fino a Castellanza e sempre in occasione dell'inaugurazione quel 28 settembre in presenza di autorità e dirigenti ferroviari, si iniziano a gettare le basi per il ripristino della linea fino a Malnate. A questo punto però entra in gioco anche la Regione Lombardia a favore della ferrovia, che già nell'autunno del 1998 aveva infatti mostrato qualche interesse al ripristino di essa fino a Malnate per scopi puramente turistici: a incentivare tutto ciò nella primavera del 1999 viene istituito un gruppo di lavoro da parte dell'Assessorato dei trasporti della Regione Lombardia con lo scopo di sottoscrivere un protocollo d'intesa per il ripristino della linea a scopi turistici. Nel frattempo in maggio il treno riprende il suo esercizio proponendo molte escursioni. Il gruppo istituito dalla Regione Lombardia inizia a dare i suoi frutti: un accordo stipulato con le Ferrovie Federali Svizzere permette l'acquisto delle campate per la posa dei nuovi binari.

Finalmente il 26 febbraio 2000 alla stazione di Rodero-Valmorea viene organizzata una cerimonia per la firma del protocollo d'intesa per il ripristino del tratto tra Valmorea e Malnate, dove oltre alla firma dell'assessore ai trasporti della Regione Lombardia, vengono poste anche quelle dei rappresentanti delle Province, Comuni, delle FNM, della Associazione Ferrovia Valmorea e del Club del San Gottardo. Molti anni sono passati da quel 12 settembre del 1993 quando un "treno senza frontiera", come venne definito, varcò dopo 65 anni il confine di Stabio, e in questi anni molto è stato fatto, ma sicuramente molto resta ancora da fare, sicuramente il passo successivo è stato quello di arrivare col treno fino a Malnate dove i lavori per il suo ripristino sono iniziati solo nel novembre del 2005 cioè ben cinque anni dopo la firma del protocollo d'intesa; l'inaugurazione è avvenuta nel maggio del 2007, occasione per i partecipanti di riproporsi che il passo successivo era ottenere i permessi per portare il treno fino a Castiglione Olona.

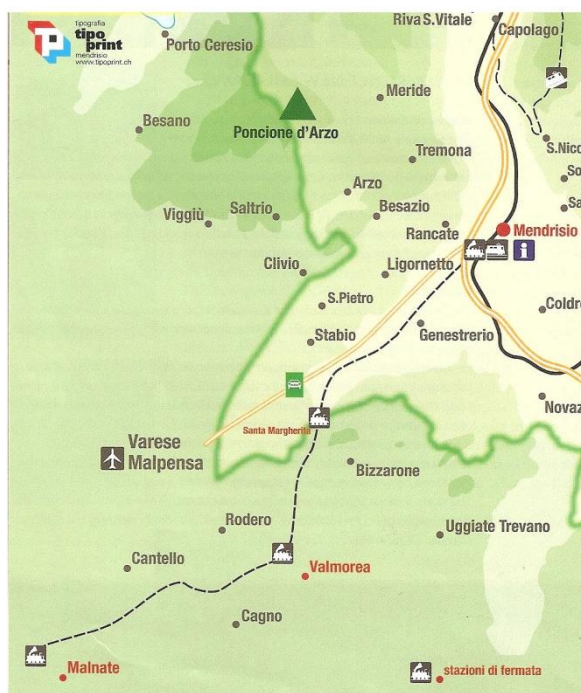


Figura n.43. Percorso attuale della linea.

Ancor oggi la linea ferma a Malnate (Fig. n.43), nonostante quel febbraio del 2000 si sia firmato un protocollo d'intesa dove ci si impegnava anche per il ripristino totale della linea. Ogni tanto si leggono articoli su l'organizzazione di eventi da parte dei club per incentivare il recupero di tutta la tratta, però al momento è ancora tutto fermo in attesa di sapere cosa farne di questa vecchia ferrovia, di sicuro qualcosa bisogna fare perché rappresenta un pezzo molto importante della nostra storia a cavallo tra i due secoli e per evitare che quello che ancora rimane non venga definitivamente assorbito dal degrado e dalla vegetazione e forse l'idea avuta da quei quattro pionieri svizzeri nel lontano 1990 è stata sicuramente un'ottima pensata dato che ora a parlare sono i fatti. Il ripristino di questa vecchia ferrovia a scopo puramente turistico è stato un bene per i territori che essa attraversa, infatti, ha permesso la loro rivalorizzazione sotto molteplici punti di vista; e allora, perché non continuare?

Capitolo 4

Quale futuro per la Ferrovia della Valmorea?

1 Da Castellanza a Mendrisio, il tracciato originario.

Il percorso della Ferrovia della Valmorea si snoda principalmente lungo il fiume Olona e nella sua Valle, non a caso perché, essa era stata progettata per servire principalmente le industrie sorte nella Valle Olona e poterle collegare in modo diretto con la Svizzera e il resto d'Europa. La tratta va da Castellanza in provincia di Varese fino a Mendrisio in Svizzera, affiancando dapprima come accennato il fiume Olona fino alla Folla di Malnate sempre in provincia di Varese attraversando i comuni di Marnate, Olgiate Olona, Gorla Minore e la sua frazione Prospiano, Solbiate Olona, Gorla Maggiore, Fagnano Olona, Cairate, Lonate Ceppino, Castelseprio, Gornate Olona, Castiglione Olona, Lozza, Varese e la sua frazione Bizzozzero, Malnate; da qui lascia la Valle Olona per entrare nella stupenda e disabitata Valle del fiume Lanza, un tempo chiamata Val Morea, proseguendo poi verso Cantello ultimo Comune facente parte del territorio della Provincia di Varese, per entrare così nei territori della Provincia di Como passando per Valmorea fino ad arrivare a Rodero per poi attraversare il confine di stato ed entrare in Svizzera all'altezza della località di Santa Margherita. Una volta entrati in territorio elvetico il percorso attraversa i pianori di Stabio e giunge finalmente a destinazione, ovvero a Mendrisio.

Ha una lunghezza complessiva di 38,5 km di cui 5 km vengono percorsi in territorio elvetico, il restante tutto sul territorio italiano. Oggi di questi 38 km ne sono stati recuperati circa 15 km, in quanto la ferrovia è tornata operativa a livello turistico da Mendrisio (Svizzera) a Malnate Olona in provincia di Varese.

2 Mosaico delle realtà di interesse culturale lungo la ferrovia.

La Valle dell'Olona indubbiamente rappresenta una zona dove i luoghi da visitare non mancano: infatti, essa è ricca di storia industriale perché durante il periodo dello sviluppo industriale questa Valle ha rappresentato per il territorio circostante un ottimo punto di riferimento per le nuove industrie nascenti: nel secolo scorso sono sorte molte industrie e anche molti mulini e ancora oggi qualcosa è rimasto a fare da testimonianza; ma non c'è solo l'industria, molti reperti ritrovati, dimostrano che già ai tempi del Sacro Romano Impero e anche prima, questa Valle era abitata ed oltre ai reperti ritrovati, ci sono paesi dove grazie a Castelli, chiese, palazzi e quant'altro, hanno molto da raccontare della loro storia; ma anche l'aspetto naturalistico non va dimenticato, sia la Valle dell'Olona che la Valle del Lanza offrono molti spunti per chi vuole godere di tutto ciò che la natura ha da offrirci, con i suoi meravigliosi paesaggi che sicuramente possono essere ammirati dal treno che sfreccia nelle Valli, ma anche attraverso una semplice passeggiata. Questi sono sicuramente fattori molto importanti che vanno considerati se si vuole improntare uno sviluppo economico puntando sul turismo del territorio in quanto rappresentano sicuramente un ricco patrimonio artistico e architettonico locale. Vediamo ora più da vicino tutti questi aspetti che caratterizzano il percorso della Ferrovia della Valmorea, creando una specie di mappa di cosa ogni comune offre al suo territorio che sia di carattere industriale, od artistico, o naturalistico; sicuramente saranno molti, dato che la zona è ricca di testimonianze storiche che circondano il tracciato della ferrovia.

Svizzera. La vecchia Ferrovia della Valmorea come visto aveva come capolinea Mendrisio in Svizzera e tuttora, questo Comune rappresenta ancora la stazione di partenza dei treni diretti al temporaneo capolinea di Malnate. Di un certo interesse a livello culturale si può nominare il Grotto di Santa Margherita nei pressi del confine di Stato che è anche il luogo che potremmo definire ciò che ha scaturito la nascita dell'interesse per la riattivazione della linea oltre confine. Ma come si sa, la Svizzera è uno Stato che gode sicuramente a livello naturalistico di territori meravigliosi da visitare; non a caso già arrivando col treno a Mendrisio è possibile fare un'escursione sul Monte Generoso.

Rodero. Arrivando dalla Svizzera il primo Comune che si incontra entrando in Italia è Rodero paese situato nella Valle del Lanza ed è uno dei due paesi attraversati dalla ferrovia facente parte della Provincia di Como. Come accennato prima sono molti i reperti storici che segnalano il fatto che questa zona già in epoca romana fosse abitata: infatti qui a Rodero troviamo il Parco pubblico "Colle San Maffeo" istituito per preservare al suo interno i reperti storici ritrovati ovvero, la Torre di epoca Romana e la chiesetta dedicata alla Madonna Regina degli Angeli. Questo parco però non rappresenta solo un luogo dove preservare e poter visitare questi monumenti che sicuramente hanno un importante valore storico oltre che artistico, è anche luogo dove si offre la possibilità di effettuare passeggiate in tranquillità nei boschi all'interno del parco dove per l'occasione e per incentivarne il suo utilizzo, queste zone sono state attrezzate con aree per soste e picnic.

Valmorea. Valmorea è un Comune anch'esso situato nella Valle del Lanza: di esso un cenno è già stato fatto nel capitolo precedente circa il suo inquadramento geografico e qualche cenno è stato fatto anche sulla storia di questo piccolo Comune di recente formazione se così possiamo definirlo; ma vediamo cosa Valmorea ha da offrire a chi prendendo il treno della Valmorea decidesse di scendere alla sua stazione. Come accennato Valmorea è l'unione di due piccoli comuni, Caversaccio e Casanova Lanza: a Caversaccio si può ammirare la chiesa parrocchiale costruita nel 1933 sulle fondamenta della vecchia e sconosciuta chiesa di San Donato risalente al XVI-XVII secolo, in faccia ad essa troviamo la cappella di S. Rocco risalente alla fine del 1800 costruita anch'essa sui resti di una vecchia cappella del 1600; una cosa curiosa, su un edificio nei pressi di questa cappella è posta una targa a ricordare che a Caversaccio è vissuto il figlio di Mozart, Carlo Mozart, venuto qui per curarsi la gotta con le proprietà terapeutiche che scaturiscono dall'acqua che sgorga alle pendici della Valmorea. Proseguendo nella mappatura di Valmorea, troviamo un vecchio lavatoio risalente al 1800 e un interessante e curioso reperto geologico, un grosso sasso chiamato "Sas da la prea" situato nel fondovalle di Caversaccio la cui origine è incerta ma la curiosità che scaturisce nei passanti è sicuramente enorme; sempre nel fondovalle troviamo i resti degli antichi Mulini del traffico dove a testimoniare la loro passata presenza troviamo un canale in pietra che finisce con una cascata. Anche Casanova Lanza è ricca di storia e lo testimoniano i palazzi e le chiese tutte risalenti al 1700: infatti troviamo la chiesa parrocchiale dedicata ai S.S. Biagio e Cristoforo edificata nel 1750 dove all'interno era situata la cappella privata della Famiglia Sala consacrata nel 1776; non molto lontano dalla chiesa troviamo il Palazzo Sassi costruito nel 1700 dalla Famiglia Sassi e Palazzo Somigliana anch'esso risalente al 1700 e costruito sui resti di un'antica rocca di epoca feudale della Famiglia Visconti. Tutta la zona circostante Valmorea è ricca di numerose sorgenti che ancora oggi servono molti Comuni posti nei dintorni.

Cantello. Con il comune di Cantello la Ferrovia della Valmorea entra nel territorio della Provincia di Varese e lascia la Valle del Lanza per addentrarsi più a valle, nella Valle dell'Olona. Il territorio

di questo Comune è formato da 3 ben distinti centri urbani che sono: Cantello stesso, Gaggiolo e Ligurno. Tutti e tre questi Comuni sono sempre stati considerati come terra di confine e, di conseguenza oggetto di invasioni varie; per questo motivo sono sempre stati esposti alle correnti storiche e architettoniche più varie. Dei tre Comuni, Ligurno è quello alla base dei resti ritrovati di una necropoli romana che risulterebbe essere il più antico; ma è nel periodo romanico che questo centro vede il suo massimo splendore e ne fa da testimonianza la chiesa dedicata alla Madonna in Campagna posta nel cimitero; anche la chiesa parrocchiale dei S.S. Pietro e Paolo di Cantello risalente al 1700 è sicuramente una testimonianza di quanto le influenze su questo territorio di confine siano state molteplici; anche la chiesa di San Bernardino di Gaggiolo risalente al 1600 è un edificio storico che rappresenta con un certo livello la storia di questo Comune. Sono molte le ville appartenute un tempo a ricche famiglie milanesi e quelle che spiccano per la loro bellezza architettonica e per i suoi parchi sono Palazzo Labus a Ligurno e Palazzo Pullé a Cantello. Di un certo interesse storico è anche l'Oratorio di San Lorenzo a Cantello di epoca stimata intorno al 1500; sempre a Cantello si trova la Torre Campanaria datata intorno al XI secolo; ma che rappresenta la testimonianza più antica di queste zone è la Torre del Castellazzo a Ligurno dove un tempo vi sorgeva un castello Longobardo, entrambi già nominati in alcuni documenti del 700. I Roccoli probabilmente rappresentano l'aspetto più curioso e interessante di questi territori: sono costruzioni arboree predisposte per la caccia degli uccelli; il più antico e più importante è quello situato a Ligurno che venne decretato come monumento nazionale. Così come Valmorea anche il territorio di Cantello possiede un sottosuolo ricco di sorgenti e ne sono testimonianza le numerose fontane costruite nel Comune, così come i vecchi lavatoi che ancora oggi tramandano la storia di vita quotidiana di Cantello. Il Comune di Cantello è noto anche per la sua famosa fiera dell'Asparago che si tiene la terza settimana di maggio; nella zona, la coltivazione è piuttosto rinomata ed è una tradizione tramandata da secoli.

Malnate. Il Comune di Malnate è il paese dove attualmente termina la sua corsa la Ferrovia della Valmorea, da qui in poi ci sono varie idee per un suo possibile ripristino però al momento nulla è stato ancora fatto. Per quanto riguarda le sue origini storiche non si hanno notizie precise, però i reperti siti nel Comune e zone limitrofe, dimostrano il passaggio e le invasioni di Celti prima, Romani, Longobardi e Franchi dopo. La chiesa di San Matteo è la testimonianza più rilevante che si ha di Malnate, essa risale all'anno 1000 circa anche se in epoche successive questa chiesa è stata varie volte riedificata; altra chiesa storica è la chiesa di Santa Maria di Monte Morone sita sull'omonimo colle che è testimonianza del passaggio dei Longobardi; la cappella di San Rocco risalente al XVI secolo è un altro esempio della storia di questo Comune alle porte di Varese; ed infine abbiamo la chiesa parrocchiale di San Martino risalente al 1400 ma riedificata in epoche successive. Come la maggior parte dei Comuni limitrofi anche Malnate ha le sue storiche ville appartenute a facoltose famiglie milanesi che usufruivano del Varesotto come località di villeggiatura: tra esse possiamo menzionare Villa Braghenti con parco annesso, Villa Ponzoni anch'essa con parco dove al suo interno si può trovare un percorso vita e Villa Boscher oggi sede del Municipio. Non mancano anche le aree di interesse naturale essendo a ridosso del fiume Olona e sul confine con la Valle del Lanza; di particolare interesse sono le cave abbandonate di arenaria e i reperti fossili dell'era del Pliocene e a testimonianza di questi ultimi due, Malnate ha un museo ad essi dedicati, dove è possibile organizzare dei percorsi didattici di scienze naturali. Ma l'aspetto più importante che caratterizza il Comune è la sua ricca archeologia industriale: infatti a partire dalla fine del XIX secolo iniziò lo sviluppo industriale che vide la nascita di numerose industrie tessili,

della carta, meccaniche e degli abrasivi. Oggi tutte queste industrie sono rimaste come testimonianza storico-culturale di archeologia industriale che ha segnato profondamente il territorio e in particolare la zona della frazione di Folla. Per citarne alcune: l'ex Cartiera Molina, il Mulino Bernasconi, il Mulino Cattaneo, l'ex Mulino Sonzini e il Mulino Ratti, l'ex Oleificio Salmoiraghi, l'ex Filatoio di Seta Maggi e l'ex Filatura Varenna, la Società Italiana Mole Abrasive Ermoli, l'ex Cave di molera.

Varese. In modo piuttosto marginale la Ferrovia della Valmorea tocca anche la città di Varese. Su di essa ci sarebbe molto da dire e da descrivere, ma limitiamoci a elencare gli elementi che hanno permesso a questa città di diventare quello che è oggi. Il fatto di sorgere vicino al lago è già di per sé un elemento di particolare interesse relativo alla città ed è proprio il lago che ha scaturito il processo di insediamento alcuni millenni orsono: infatti sull'Isola Virginia o Isolino, sono stati rinvenuti resti di presenze umane a partire già dal quinto millennio a.c. e per due millenni a venire, oggi quest'isola è considerata come sito archeologico; inoltre, la città è stata fondata in un'insenatura del torrente Vellone e questa caratteristica le ha permesso di svilupparsi anche sui colli circostanti. Come visto per altri Comuni e dalle testimonianze lasciate, la nascita di Varese è attribuibile al passaggio del popolo Longobardo; alcuni documenti del 922 già menzionano la città e viene anche data già la presenza di una chiesa oggi nota come Basilica di San Vittore Martire. Sotto la dominazione spagnola Varese visse una vita religiosa piuttosto attiva e lo testimoniano le numerose chiese e conventi sorti in quel periodo, come il Battistero di San Giovanni Battista, o la chiesa di Sant'Antonio Abate della Motta sorta presumibilmente sui resti di un'antica chiesa precedente al 1500. Ma che indubbiamente spicca nella vita religiosa della città è la costruzione del Sacro Monte dove si trova anche il Santuario di Santa Maria degli Angeli, avvenuta tra il 1603 e il 1604: quest'opera architettonica di inestimabile valore artistico, storico e culturale, fa parte oggi del patrimonio dell'Unesco per la sua unicità e non va di certo dimenticata la Via delle 14 Cappelle dedicate al rosario, che porta al Sacro Monte stesso. E' sotto il predominio Austriaco che Varese vede sorgere quello che ancora oggi è considerato uno tra i più bei Palazzi della città; si tratta del Palazzo Estense oggi sede del Municipio e degli annessi Giardini Estensi di uno splendore unico; come già visto il XVIII secolo vide l'arrivo di molte famiglie nobili nel Varesotto che fecero di Varese la loro meta preferita per la villeggiatura e come conseguenza di ciò furono costruite molte ville con parchi annessi, ancor'oggi ammirabili tra cui Villa Recalcati, Villa Panza oggi facente parte del FAI e utilizzata come Museo, Villa Ponti, Villa San Francesco e Villa Toeplitz. Da non dimenticare è anche Villa Mirabello oggi Museo archeologico. Questo processo di trasformazione turistica continuò fino agli inizi del 1900, tanto è vero da attribuire alla città di Varese la definizione di "città giardino". Essendo stata edificata vicino al lago naturalmente non mancano le aree naturali che sono molte a partire dal Lago stesso; da non dimenticare è il Parco Regionale del Campo dei Fiori all'interno del quale è sito l'Osservatorio Astronomico e sempre nel Parco, si possono trovare le Grotte. E non manca di sicuro l'archeologia industriale che nella zona dell'Olonza è piuttosto fiorente come abbiamo visto: possiamo ricordare la Cartiera Sterzi; le concherie, tra cui la Conceria Valle Olona e la Conceria Cornelia; i numerosi mulini, tra cui il Mulino del Cucco, il Mulino De Giorgi, il Mulino Pavese; la Fabbrica di Surrogati di Caffè Fago; e i filatoi, tra cui il Filatoio di Cotone Crivelli. Tra le manifestazioni che la città di Varese offre ai suoi visitatori possiamo menzionare tra le più significative: le Manifestazioni estive ai Giardini Estensi e la Fiera campionaria che si tiene nel mese di settembre.

Lozza. Non si hanno notizie certe sulla fondazione di questo piccolo Comune un tempo attraversato dalla Ferrovia della Valmorea, ma di certo si sa che subì anch'esso l'occupazione dei Longobardi prima e dei Franchi poi, per entrare infine a far parte dell'Arcivescovado milanese dal 1200 in avanti. Questo piccolo paese traeva il suo sostentamento da un'attività contadina, fino a quando alla fine del XIX secolo, il suo territorio fu trascinato nel turbine di trasformazioni economiche che stavano avvenendo lungo la Valle dell'Olona; come archeologia industriale oggi possiamo trovare la Molinara Carte un ex Filatoio di Cotone Locarno. Per quanto concerne invece l'aspetto artistico di Lozza si può menzionare la chiesetta di Santa Maria in Campagna dove al suo interno sono presenti degli affreschi del 1700, alcune fonti storiche vogliono che qui un tempo sorgesse un edificio sacro dedicato ai Santi Vittore e Corona; da menzionare è anche la chiesa parrocchiale di Sant'Antonio Martire. Il Comune di Lozza è inserito nell'area naturalistica del Medio Corso del fiume Olona.

Castiglione Olona. Tutto ciò che oggi è ancora possibile visitare a Castiglione Olona a livello storico artistico è opera del Cardinale Branda che ormai in età matura, di questo Comune decise di farne sua dimora. Ma la sua edificazione risale ai tempi dei Romani come testimoniano i reperti archeologici ritrovati e risalenti appunto all'epoca Romana, anche se la fioritura di questo antico borgo è iniziata intorno all'anno Mille quando la storia di Castiglione viene legata alla Famiglia del casato Castiglioni e durata per alcuni secoli; ma come già accennato è col Cardinale Branda che inizia la trasformazione di questo Comune e le sue opere sono ancora oggi visibili. Nei primi anni del 1400 fece costruire il Complesso della Collegiata dove oggi al suo interno si può trovare anche un Museo dedicato al Cardinale, del Battistero di San Giovanni dove al suo interno si può ammirare il ciclo pittorico di Masolino da Panicale, e di un chiostro unico reperto andato distrutto; sempre per volere del Cardinale fu eretta anche la chiesa di Villa nei pressi della Collegiata. Non fece costruire solo opere religiose, oggi è ancora possibile visitare quella che allora fu la dimora del Cardinale e oggi considerata come un Museo, ovvero, il Palazzo del Cardinale Branda Castiglioni: al suo interno si possono ammirare gli affreschi del Vecchietta nella Cappella cardinalizia di San Martino; le decorazioni di scuola lombarda della camera del Cardinale; lo studiolo con un affresco attribuito al Panicale e la sala detta "La quadreria" con dipinti del casato Castiglioni. Sull'onda di questo rinnovamento furono costruiti numerosi palazzi signorili come Palazzo Castiglioni di Monteruzzo, Palazzo dei Familiari del Cardinale e il Castello del Monteruzzo con Parco annesso. In epoca un po' più recente la vita di questo Comune, non a caso considerato oggi per le sue bellezze artistico-architettoniche ben conservate "Isola di Toscana in Lombardia", si è legata alla presenza del fiume Olona dove oggi è possibile vedere alcuni dei numerosi Mulini sorti all'epoca e rimanendo in tema di archeologia industriale si può nominare anche la presenza della Filatura Milani ex Cotonificio Schoc e la Cartiera Crespi. Come Lozza anche Castiglione Olona fa parte dell'Area naturalistica del Medio Corso del fiume Olona; lungo il fiume si possono percorrere gli storici sentieri ancora visibili. Importanti da menzionare sono anche le due frazioni di Castiglione Olona: Caronno Corbellaro e Gornate Superiore. La prima delle due, oltre ad essere di per sé particolare per il suo carattere puramente agricolo, è posta in una zona di rilevanza naturale e ambientale dove si possono trovare dei reperti archeologici che testimoniano l'appartenenza della zona al Contado del Seprio di epoca Romana. Mentre per quanto concerne Gornate Superiore, anch'essa è inserita in una zona di particolare rilevanza naturale e ambientale e ancora oggi è possibile visitare quella che viene definita la chiesa più antica del territorio di Castiglione Olona, San Michele Arcangelo di epoca romanica. Da menzionare di Castiglione Olona sono: la Fiera del Cardinale che cade ogni prima

domenica del mese e che recentemente sta riscuotendo un modesto successo; tra fine giugno e la prima metà luglio si svolge l'importante Palio dei Castelli con corsa delle botti basata su una rievocazione medievale.

Gornate Olona. Il Comune di Gornate Olona ha origini contadine e la sua storia è strettamente correlata con quella del Contado del Seprio e principalmente con Castelseprio tuttora confinante; la testimonianza più concreta del rapporto di unione tra questi due Comuni si può trovare a Torba frazione di Gornate. Questo piccolo Comune sin dai tempi dei Romani aveva l'incarico di controllare il passaggio delle persone e delle merci e in connessione a ciò, venne eretta una torre difensiva, ma la vita militare ebbe vita breve e dove un tempo sorgeva l'avamposto militare, fu costruito un monastero benedettino femminile. Stiamo parlando del Monastero di Torba importante opera storico-archeologica oggi facente parte del FAI: naturalmente gli edifici subirono delle modifiche; all'interno della torre furono realizzati degli affreschi risalenti a circa l'ultimo quarto del VIII secolo, dando così anche informazioni sull'origine del convento. Attaccata al monastero sorge la piccola chiesa di Santa Maria Bambina la cui abside risale probabilmente al XII secolo; tuttavia la costruzione sembrerebbe di origini precedenti come dimostra il ritrovamento dei resti di una cripta abbandonata prima del XVI secolo e stimabile intorno al VIII-IX secolo. Indubbiamente Torba rappresenta un punto di riferimento storico-artistico molto importante per Gornate, ma anche nel Comune stesso esistono realtà storiche di una certa rilevanza come il Santuario della Madonnetta e Villa Parrocchetti oggi sede del Municipio. Sull'onda dell'industrializzazione della Valle dell'Olona anche Gornate ne diede il suo contributo e lo testimonia la presenza di Mulini e l'Opificio di Torba. Un'ultima nota di carattere naturalistico, anche Gornate rientra nell'area naturalistica del Medio Corso del fiume Olona.

Castelseprio. In epoca antica il Comune di Castelseprio figurava come il capoluogo del Contado del Seprio e come conseguenza di ciò, ricopriva un ruolo di enorme importanza; originariamente il centro che allora era il *Castrum* era situato a circa un chilometro di distanza da dove oggi sorge il centro abitato un tempo chiamato Vico Seprio sorto presumibilmente tra la fine del IV secolo e l'inizio del V sotto il predominio dei Goti. Nel corso delle guerre tra i Torriani e i Visconti l'allora Castelseprio fu rasa al suolo e il prelado decretò che dove un tempo sorgeva la città non fosse più eretto nulla e nessuno ci dovesse abitare, costringendo gli abitanti a trasferirsi a Vico Seprio, divenuta poi col tempo, l'attuale Castelseprio. Dove un tempo sorgeva il *Castrum* oggi sorge un Parco archeologico piuttosto rilevante e dai resti ritrovati sembra che il sito sia sorto prima del tempo dei Romani: infatti si trovano resti risalenti all'epoca del ferro; inoltre nel centro abitato di Castelseprio grazie ad alcuni scavi presso l'ex Casa Ricci sono stati rinvenuti resti dell'era dell'eneolitico e dell'età del bronzo; attualmente questo Parco archeologico è gestito direttamente dalla Soprintendenza ai Beni Archeologici di Milano. All'interno del parco si possono trovare anche i resti della Basilica di San Giovanni Evangelista, del Battistero dedicato a San Giovanni Battista e resti della chiesa di San Paolo. Appena fuori dalle mura del parco è invece possibile visitare la chiesa di Santa Maria Foris Portas di origine paleocristiana. Per quanto riguarda l'archeologia industriale si può menzionare il Mulino Zacchetto e l'ex scotificio Colombo. Anche Castelseprio fa parte dell'area naturalistica del Medio Corso del fiume Olona.

Lonate Ceppino. Dai documenti ritrovati anche Lonate Ceppino risultava appartenere al Contado del Seprio e precisamente a partire dal 1141 e sempre grazie a documenti del 1144 è possibile datare la chiesa di San Pietro antecedente all'anno Mille. Risalente invece al XVI secolo è la chiesa di Santa Maria e Sant'Antonio; sempre di quel periodo va menzionato anche l'Ex Monastero. In

passato il Comune era considerato come un borgo contadino legando la sua storia all'agricoltura e alle coltivazioni tipiche di queste zone come cereali e frumento, trasformandosi poi pian piano durante l'industrializzazione della Valle passando da centro principalmente agricolo, ad una realtà più industrializzata e la prima ditta ad insediarsi fu l'ex Pettinificio Clerici intorno alla fine del 1800 e la comparsa dei Mulini, come il Mulino del Gadda e il Mulino Taglioretti; come archeologia industriale non va di certo dimenticata la cartiera Vita Mayer. Da ricordare è anche il museo ferroviario privato gestito dall'Associazione amici della Valmorea, che richiama con alcuni elementi esposti anche pezzi di vita della Ferrovia della Valmorea. Lonate Ceppino fa parte dell'area naturalistica del Medio Corso del fiume Olona.

Cairate. La vita di Cairate storicamente sembra essere stata strettamente connessa alla vita del Monastero di Santa Maria Assunta eretto nel 737 secondo il volere di una regina Longobarda, Manigonda, anche se la sua nascita sembrerebbe risalire secondo delle epigrafi rinvenute all'epoca preromana, addirittura intorno al III secolo a.c.; questo è stato possibile definirlo dai resti ritrovati che oggi costituiscono per l'appunto un sito archeologico. Ma come già accennato, con la costruzione del Monastero oggi di proprietà della Provincia di Varese, per lungo tempo la vita di Cairate ha girato intorno ad esso e lo testimonia la presenza a livello architettonico di vari stili costituenti le varie parti dell'edificato: il risultato è una presenza piuttosto significata sotto l'aspetto sia architettonico che artistico; di particolare importanza sono anche gli affreschi ritrovati nel vano di un piccolo abside sul retro della chiesa del Monastero e databili tra la fine del 1400 e l'inizio del 1500. Di una certa importanza oltre a tutto il centro storico in sé, è anche la vecchia chiesa parrocchiale della Madonna del Rosario e Sant'Ambrogio e Martino di origine settecentesca. A testimonianza della prevalente vita contadina di un tempo si possono visitare le Cascine Bellingera, Gitti, Barlam, mentre sull'onda dell'industrializzazione Cairate si è inscindibilmente legata alla storia della Cartiera Vita Mayer così come Lonate Ceppino; un altro reperto di archeologia industriale è l'Oleificio Lepori ex Mulino della Folla Lepori. Un discorso a parte invece deve esser fatto per le due frazioni di Cairate: Peveranza e Bolladello. Peveranza già nominata in alcuni documenti del 721 è legata alla dominazione Longobarda ed aveva un impianto urbanistico che costituiva una specie di castello per la sua disposizione; all'esterno delle mura sorgeva la chiesa di Santa Maria Assunta. A ricordare l'origine contadina è da menzionare la Casa della Nonna dove al suo interno si trova un Museo privato d'arte contadina, interessanti sono anche i vecchi cortili di Peveranza. Bolladello ha probabilmente origine Romana e in età medievale aveva al suo interno tre chiese, soltanto due pervenute e sono la chiesa di Sant'Ambrogio e il Santuario di San Calimero. Tutto il territorio comunale di Cairate è inserito nell'area naturalistica del Medio Corso del fiume Olona.

Fagnano Olona. Anche Fagnano Olona lega la sua storia ad un'importante costruzione architettonica, ovvero, il Castello Visconteo posto in posizione dominante a controllo dell'importante via di collegamento che ancora oggi è lì a testimoniare la sua storia con tutte le sue trasformazioni architettoniche, anche se le origini del borgo sono ben più antiche come confermato dai recenti scavi fatti nel centro cittadino, dove è stata rinvenuta una necropoli di età Romana: la più imponente di tutta la provincia, circa una ventina di tombe con i vari corredi. Tra gli edifici storici possiamo ricordare la chiesa della Madonna della Selva con importanti cicli pittorici al suo interno; di origine settecentesca è la chiesa parrocchiale di San Gaudenzio; sempre dello stesso secolo è l'Oratorio dell'Immacolata e l'Oratorio di Sant'Anna; la chiesa di San Giovanni Battista di origini del XV secolo. In età moderna Fagnano si è trasformata verso un centro più industrializzato

vedendo lo sviluppo di manifatture cotoniere come il Filatoio di cotone Piantanida, il Cotonificio Enrico Candiani, o l'ex Tessitura di cotone Angelo Salmoiraghi; non manca anche la presenza di Mulini come il Mulino Ponti. Anche Fagnano Olona fa parte dell'area naturalistica del Medio Corso del fiume Olona.

Gorla Maggiore. Il ritrovamento di numerose tombe e la presenza di antiche monete fanno presupporre che l'abitato di Gorla Maggiore risalga all'epoca Romana, anche se viene citato per la prima volta in documenti risalenti al 1046 periodo della dominazione longobarda. A conferma della sua esistenza già in epoca longobarda ne è testimonianza l'antico abitato detto Canton Lombardo, oggi facente parte del centro storico, dal quale si sarebbe sviluppato poi il borgo stesso; ad ulteriore testimonianza è la presenza della Casa Forte con la sua torre detta "colombera" del XIII secolo. Inoltre, è possibile visitare anche due delle tre più antiche chiese del paese: la chiesa parrocchiale di Santa Maria Assunta di origine romanica e la chiesa dei S.S. Vitale e Valeria dell' XI secolo. Anche Gorla Maggiore fa parte dell'area naturalistica del fiume Olona e sempre nei territori di Gorla è possibile trovare dei sentieri storici da percorrere. Tra le manifestazioni più importanti di Gorla Maggiore si può menzionare il Palio delle Contrade che si tiene ogni due anni nella prima domenica di maggio e in alternanza ad esso sempre ogni due anni di svolge il Palio della Valle Olona.

Solbiate Olona. Il territorio di Solbiate Olona risulta dall'unione di due antichi centri abitati: Solbiate e Solbiello, quest'ultimo oggi frazione di Solbiate Olona. Nonostante non ci siano ancora al giorno d'oggi testimonianze concrete, si presuppone che Solbiate abbia origini romane, ciò lo si deduce dall'impianto urbanistico del centro abitato; mentre per quanto riguarda la frazione, la sua posizione geografica che la situa a metà fra due centri maggiori e la presenza di una chiesa dedicata ai S.S. Martiri Gervaso e Protaso, sembrerebbe di origine longobarda. I tanti documenti finora studiati mostrano un aspetto dell'epoca di Solbiate, prettamente agricolo che già aveva al suo interno una chiesa di origine medievale dedicata a Sant'Antonino chiamata oggi anche del Sacro Cuore rivisitata in epoca barocca; nella località oggi chiamata Lazzaretto nel 1575 venne edificata la chiesetta di San Gregorio in ricordo dei morti per la peste. La vita rurale di Solbiate non mutò sino ai primi anni del XIX secolo quando Andrea Ponti di Gallarate decise di costruire sul territorio del Comune una manifattura di cotone che prese poi il nome di Cotonificio di Solbiate, creando così una realtà industriale piuttosto significativa per l'intero Altomilanese diventando poi la maggiore filatura lombarda; di un certo interesse oltre alla struttura del cotonificio oggi restano da vedere anche gli edifici dell'Opera Nazionale Dopolavoro, siti in faccia all'ingresso del cotonificio stesso. Non mancano da visitare anche alcune ville signorili come Villa Maino e Villa Topler. Solbiate Olona fa parte dell'area naturalistica del Medio Corso del fiume Olona e nei suoi territori è anche presente un percorso vita. Anche Solbiate Olona partecipa al Palio della Valle dell'Olona.

Gorla Minore. Il Comune di Gorla Minore nasce nel 1870 dall'unione dei centri abitati di Gorla e di Prospiano, oggi frazione del paese: i ritrovamenti archeologici avvenuti nel XX secolo testimoniano la nascita dei due centri abitati in epoca romana. La vita di Gorla Minore fu particolarmente legata alle vicende della famiglia nobile Terzaghi che eresse la propria residenza all'interno del fortificato e, intorno all'anno Mille fece anche costruire un oratorio privato dedicato a San Maurizio oggi più noto come Collegio Rotondi; anche la dimora dei Terzaghi nei secoli ha subito delle trasformazioni e ha visto anche la realizzazione di un parco, diventando Villa Terzaghi Durini e oggi sede del Municipio. Oltre a queste opere a Gorla Minore è possibile visitare anche la chiesa parrocchiale di San Lorenzo di origine duecentesca, la chiesa dei S.S. Nazaro e Celso sita nella frazione di Prospiano e il Santuario della Madonna dell'Albero. Fino al XX secolo Gorla ha

vissuto principalmente di agricoltura come testimoniano anche i numerosi scritti ritrovati; tuttavia non mancano reperti di archeologia industriale come il Cotonificio Val d'Olona Ogna-Candiani ex Cotonificio Durini. Gorla Minore partecipa al biennale Palio della Valle dell'Olona.

Olgiate Olona. All'inizio del XIX secolo sono stati rinvenuti importanti reperti archeologici che stimano la nascita di Olgiate Olona in età romana: per la precisione sono state ritrovate due necropoli, una sita nella chiesa parrocchiale di Santo Stefano e San Lorenzo, l'altra in località Cascina Buon Gesù. Fino alla fine del XVIII il borgo basava la sua economia principalmente sulla coltivazione dei campi; con l'inizio del XIX secolo si ebbe un'inversione di tendenza, infatti si svilupparono le prime industrie che da centro poveramente agricolo divenne un centro in espansione industriale. La prima manifattura a insediarsi fu la Filatura della Garottola divenendo poi Cotonificio Candiani, seguita dalla Sanitaria Ceschini e l'ex Cotonificio Giovanni Candiani. Oltre all'archeologia industriale ad Olgiate Olona si può visitare anche la seicentesca chiesa San Gregorio Magno del Lazzaretto, il complesso del Monastero di Sant'Antonio Abate di Moncucco; mentre tra le ville signorili si può menzionare Villa Greppi Gonzaga oggi sede del Municipio, Villa Tovo e Villa Balossi Restelli. Oltre ad avere una Vallata ampia dell'Olona, Olgiate è compreso nell'area naturalistica del fiume Olona. Olgiate Olona partecipa al Palio della Valle dell'Olona.

Marnate. Alcuni scavi fatti nella frazione di Marnate cioè Nizzolina, hanno permesso di portare alla luce resti di una necropoli risalente al 300 a.c. datando così i primi insediamenti nella zona in quel periodo. Un documento del 1257 nomina la presenza di un castello di proprietà della famiglia Landriani sito probabilmente dove oggi sorge la Torre di Via Valle non a caso nella zona più antica del paese e in posizione da dominare tutta la vallata. Nel Seicento anche Marnate fu colpito dalla peste e ne è testimonianza la costruzione di una zona nota come il Lazzaretto dove fu edificata la chiesa dedicata a San Rocco; altre chiese di un certo interesse che si possono trovare sono la chiesa parrocchiale di Sant'Ilario nata inizialmente come cappella cimiteriale e più volte ampliata nel tempo, la chiesa dei S.S. Pietro e Paolo e la chiesetta di Santa Maria Nascente sita nella frazione di Nizzolina. A memoria dell'esistenza un tempo di importanti industrie sviluppatesi nel secolo scorso troviamo l'ex Sanitaria Ceschini piuttosto rilevante a livello di archeologia industriale e i resti dell'antico Mulino di Marnate. A Marnate si possono trovare dei Sentieri detti dei Fontanili che è possibile utilizzarli per alcune passeggiate, ed inoltre il territorio comunale fa parte dell'area naturalistica del fiume Olona. Anche Marnate partecipa al Palio della Valle dell'Olona.

Castellanza. Ed eccoci arrivati a quello che un tempo era il capolinea della Ferrovia della Valmorea, Castellanza. Alcuni documenti del XIII secolo descrivono Castellanza come un paese in progressiva espansione economica legata alla macinazione del grano con la presenza di numerosi Mulini, quasi tutti oggi scomparsi, lungo il fiume Olona; nel corso dell'Ottocento invece si è assistiti alla trasformazione di questa cittadina che da centro prettamente agricolo si è via via trasformato in un centro industriale che ha visto la nascita di numerose industrie lungo il fiume stesso: da nominare sicuramente è il Cotonificio Cantoni oggi sede dell'università L.I.U.C.; la prima industria meccanica della zona la Pomini e l'ex fabbrica Tosi. Tra le opere di un certo interesse culturale possiamo nominare la Villa Carminati Brambilla oggi sede del Municipio e progettata dall'architetto Pollak, Villa Pomini e la chiesa di San Giulio; da non dimenticare è anche il Museo Fondazione Pagani, un parco di sculture all'aperto con opere di artisti internazionali.

3 Prospettive di recupero per la Ferrovia della Valmorea.

Fino ad ora si è parlato della Ferrovia della Valmorea per descriverne la sua storia dalla nascita alla soppressione e del suo rinascere fino ad oggi, con un tratto di poco più di 15 km che sono tornati a rivedere sbuffare il treno.

Ma cosa ne è stato degli altri restanti chilometri? Al momento risultano ancora armati, però sicuramente sono invasi dalla vegetazione che se ne è appropriata dopo la sua chiusura nascondendo ogni traccia della sua esistenza e lasciati in balia del degrado assoluto; e non solo i binari, anche tutto ciò che un tempo era annesso alla ferrovia, perciò magazzini, stazioni e quant'altro, sono stati abbandonati, qualcosa sopravvive ancora oggi perché utilizzato per scopi diversi, qualcos'altro invece non esiste più come per esempio, i fabbricati della stazione di Fagnano Olona che sono stati completamente demoliti nel tempo. Cancellare le tracce vuol dire cancellare il passato, ed è quello che si sono impegnati a fare gruppi di volontari come il Club del San Gottardo e l'Associazione Amici della Valmorea, ovvero, impedire che venga cancellato il passato, punto da dove ricominciare per costruire il futuro e con esso mantenere vive le speranze di chi ancora crede fermamente in questa ferrovia. Sono loro che giorno dopo giorno, hanno rimesso mano a questa ferrovia fino ad arrivare a coinvolgere sempre più persone, trovando sempre più consensi e rendendo soprattutto il recupero della ferrovia un qualcosa di concreto e non semplicemente idee astratte campate per aria.

Come visto però, questo è stato possibile per ora solo in parte, perché i problemi da superare non sono stati pochi e ancora molto c'è da fare, ma è stata la volontà che ha permesso di realizzare un sogno, sogno che ora sono in tanti a chiedersi se terminerà con un lieto fine o meno. Di certo i soci del Club del San Gottardo quando nel lontano 1995 hanno iniziato questo viaggio, avevano un solo obiettivo: ripristinare a livello turistico la ferrovia fino al suo vecchio capolinea, cioè Castellanza; agli occhi di chi non conosce la storia sembrerebbe poco quello che è stato fatto, ma in realtà è stato fatto molto e molto ancora si intende fare, anche se oggi le difficoltà da superare non sono poche.

In *primis* su tutti c'è il problema della diga costruita sul fiume Olona in prossimità di Varese nella località Gurone frazione del capoluogo, proprio dove un tempo passava la vecchia ferrovia, sembrerebbe però che anche questo problema si potrebbe superare con una leggera variazione del tracciato che, a quanto pare già qualche ipotesi sia stata fatta: infatti, studiando la situazione attuale è possibile inserire una leggera deviazione del tracciato tra l'attuale capolinea, ovvero Malnate e la vecchia stazione di Gurone costeggiando il fiume Olona e l'annessa diga neo costruita; nulla può fermare i promotori, anche perché c'è sempre la firma del protocollo d'intesa della Regione Lombardia che prevede il recupero totale della stessa per scopi turistici anche se gli anni che sono passati sono 10 e i lavori si sono fermati alla stazione di Malnate poco più di tre anni fa. Da qui ancora oggi regna l'incertezza, recuperiamo, non recuperiamo; nel frattempo lungo il tracciato della vecchia ferrovia è stata costruita una pista ciclopedonale che va da Castiglione Olona fino al vecchio capolinea di Castellanza, percorrendo gli stessi luoghi un tempo attraversati dal treno. Si potrebbe dire che al momento in sostituzione di un vecchio treno sbuffante, è stata messa la bicicletta. Però analizzando il PTCP si nota che la tratta della Ferrovia della Valmorea viene inserita come vecchia ferrovia in progetto di recupero come treno turistico; questo, da enormi speranze a chi vuole fermamente che questa ferrovia torni a rivivere in tutta la sua integrità.

4 Proposta di recupero.

Tutto il percorso finora svolto e in special modo la ricostruzione della situazione in Italia del recupero di ferrovie dismesse, è servito per dare un'idea di cosa si stia facendo attualmente per salvaguardare questo importante patrimonio, ma soprattutto per trovare spunti e idee per proporre un ipotetico recupero della Ferrovia della Valmorea.

Come accennato attualmente la Ferrovia della Valmorea ferma alla stazione di Malnate e dal 2007 nulla è stato più fatto per recuperare la tratta in modo completo, anche se le iniziative da parte dei comitati promotori sono state e sono tuttora molteplici. Ma vediamo ora come si può risolvere questo problema, per evitare che questa vecchia ferrovia venga messa definitivamente nel dimenticatoio e con essa anche tutto il suo bagaglio di storia. Nel 1994 è tornata a rivivere grazie all'impegno del Club del San Gottardo che ha creduto fermamente nel recupero della stessa per scopi turistici arrivando fino a Malnate.

Ora, l'idea che potrei proporre riguarda un doppio uso della ferrovia stessa, ovvero, proseguire i primitivi ideali sostenuti dal Club del San Gottardo e al cenno che ne viene fatto all'interno del PTCP proponendo un uso della ferrovia per scopi turistici da utilizzarsi nel fine settimana, associandolo ad un utilizzo della stessa durante la settimana come "tram-treno" collegandolo una volta arrivati a Castellanza con l'esistente rete delle FN e in questo modo alleggerire il traffico stradale che al momento crea congestione.

4.1 Recupero della ferrovia come treno turistico.

Vediamo meglio ora la situazione del recupero della Ferrovia della Valmorea come treno turistico. L'aver ricostruito tutte le realtà di un certo interesse storico-culturale nei paesi facenti parte della ferrovia, non è stato fatto senza motivo; questa ricostruzione è stata utile per incentivare l'idea del ripristino turistico del treno elencando quale che possano essere le attrattiva che ogni singolo Comune ha da offrire a chi dovesse utilizzare la Ferrovia della Valmorea per scopi turistici. Già di per sé con le sue locomotive e carrozze storiche, il treno rappresenta un museo viaggiante pieno di storia da raccontare, ma è anche un'occasione per passare una giornata diversa dalle solite escursioni, in quanto già attualmente i club promotori da maggio ad ottobre organizzano ogni due domeniche circa escursioni varie attraverso la Ferrovia della Valmorea.

Questo sistema di treni turistici in Italia non ha ancora sviluppato un certo interesse se non in quelle persone che sono particolarmente appassionate di cultura ferroviaria, se così si può definire; la Svizzera invece, potrebbe rappresentare un ottimo esempio, in quanto ha saputo sfruttare le proprie risorse sviluppando tutta una rete di treni turistici interconnessi tra loro, senza la necessità che questo sia avvenuto dal ripristino di vecchie ferrovie dismesse: infatti non tutte le linee turistiche svizzere sono ex ferrovie un tempo abbandonate. Per fare qualche esempio può essere menzionata la Ferrovia del Gornergrat entrata in funzione nel 1929 già con trazione elettrica, con una lunghezza di soli circa 10 km e collega Zermatt a Gornergrat appunto; oppure il Glacier Express con una lunghezza di addirittura 300 km, che collega Zermatt a Saint Moritz inaugurato alla fine del 1800 e che indubbiamente regala al viaggiatore stupende emozioni; e come ultimo esempio può essere menzionato il Bernina Express che collega Saint Moritz con Tirano in Italia soprannominato "Trenino rosso" e che esattamente quest'anno ha compiuto i cent'anni di attività. Treni che viaggiano regolarmente dal giorno della loro apertura 365 giorni all'anno. Questi tre esempi non sono stati presi a caso perché queste tre linee creano tra di loro una piccola rete di trasporto ferroviario sulle alpi Svizzere e quando nel lontano 1993 il Club del San Gottardo ha deciso di

propagandare il recupero della Ferrovia della Valmorea, sicuramente l'ha fatto con un'ottica di possibile ampliamento della rete turistica oltralpe. Ma il problema è che in Italia non si ha ancora la stessa ottica degli svizzeri.

Non va dimenticata di ricordare l'Inghilterra e i suoi esempi di recupero di vecchie linee ferroviarie un tempo considerate ferrovie di campagna, che oggi grazie al loro ripristino, sono diventate dei veri e propri musei viaggianti.

Come analizzato in precedenza, qualche anno fa è stato istituito sul lago d'Iseo il primo treno turistico, ovvero il "Treno blu" che associato alla navigazione sul lago stesso, offre ai partecipanti una piacevole escursione. Ma questo come l'esempio della Sardegna col suo "Trenino verde" che offre anche la possibilità di viaggiare sul treno stesso con la propria bicicletta, sono i pochi casi in Italia di recupero di vecchie ferrovie per scopi turistici.

La Regione Lombardia come visto ha molte ferrovie dismesse, ma anche una buona rete di collegamento ferroviario e il ripristino totale della Ferrovia della Valmorea potrebbe gettare le basi per creare una rete ferroviaria improntata sui treni turistici come la vicina Svizzera. Infatti come visto arrivando a Castellanza, il treno si allaccia all'attuale rete delle linee delle Ferrovie Nord e in particolar modo sulla linea che porta a Milano, ma non bisogna dimenticare e specialmente in chiave turistica, che Castellanza si trova sulla stessa linea del Malpensa Express. Il mosaico culturale che circonda la Ferrovia della Valmorea già di per sé offre molte opportunità a chi dovesse viaggiare a bordo del treno stesso perché infatti come visto, Varese ha tanto da offrire sia come aree naturalistiche che come cultura e storia e di certo non si deve dimenticare Castiglione Olona chiamata "Isola di Toscana in Lombardia", o Torba col suo Monastero. Il ripristino totale della linea non rappresenta solo l'occasione per togliere al degrado questa ferrovia, ma è anche un'occasione per la Valle Olona di farsi conoscere e mostrare quello che ha da offrire, incentivando così lo sviluppo del turismo locale e non.

Tornando alla rete ferroviaria turistica si potrebbe azzardare l'idea che in Lombardia si potrebbe sviluppare una rete turistica regionale attraverso il ripristino di vecchie ferrovie abbandonate e l'esistente rete ferroviaria. Per fare un ipotetico esempio prendiamo in considerazione la Ferrovia della Valmorea: attualmente il capolinea è Malnate e da Malnate come analizzato nel primo capitolo, partiva la vecchia linea Malnate-Grandate ora soppressa; Grandate si trova in prossimità di Como che indubbiamente ha molto da offrire e Como, è collegata a Milano tramite sia la linea FNM Milano-Como, che la linea internazionale FS Milano-Como-Chiasso; ritornando alla nostra Ferrovia, sulla tratta non ancora recuperata, troviamo Varese che come visto offre innumerevoli possibilità al viaggiatore, ma al tempo stesso è essa stessa servita da una buona rete ferroviaria sia di gestione FS che di gestione FNM che la collega con gran parte del Nord Italia e la stessa cosa potrebbe essere detta per Castellanza che come già accennato anch'essa gode di un buon collegamento ferroviario con le principali linee delle FNM.

Analizzando queste ultime righe ci si può accorgere che con questa ipotesi forse anche un po' azzardata, due cose sono state fatte: la prima aver sottratto due vecchie linee dal degrado e l'abbandono; la seconda, è che attraverso queste due vecchie linee si è creata una piccola rete ferroviaria improntata sul turismo e creato un triangolo che racchiude tre importanti città della Lombardia, Varese, Como e Milano (Fig. n.44), senza dimenticare poi il collegamento con la vicina Svizzera.

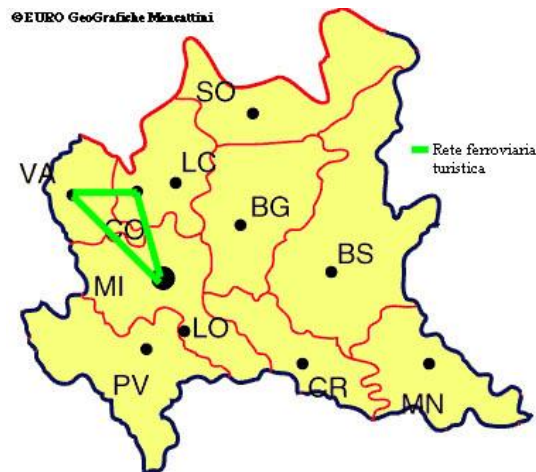


Figura n.44. Microsistema ferroviario turistico.

Questo è lo scenario che si potrebbe creare con il recupero della vecchia Ferrovia della Valmorea; e di una politica volta alla gestione delle ferrovie dismesse; la rete turistica probabilmente è un'ipotesi ancora piuttosto azzardata considerando la situazione attuale in Italia, però pensando in modo più concreto, il recupero della Ferrovia della Valmorea come treno turistico non è poi un'idea così tanto utopistica. Fino a Malnate il treno arriva e da Malnate a Castellanza come analizzato, grossi problemi insormontabili non ce ne sono, l'unica cosa che serve, è la volontà di chi ne ha la competenza ed accorgersi delle numerose risorse che il proprio territorio ha da offrire.

4.2 Recupero della ferrovia come "tram-treno".

Passiamo ora alla seconda parte della proposta fatta, ovvero, l'associazione del recupero della Ferrovia della Valmorea oltre che come treno turistico, come attivazione di un servizio di "tram-treno" fino a Castellanza permettendo così di togliere parte del traffico automobilistico dalle strade già piuttosto congestionate. Per proporre questa ipotesi di recupero bisogna prima fare un cenno a quanto viene menzionato nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e in special modo nel settore della mobilità, accennando alla situazione attuale del trasporto pubblico nelle province interessate dal recupero della Ferrovia della Valmorea.

Come visto, in modo seppur marginale la Ferrovia della Valmorea tocca anche la Provincia di Como con i Comuni di Rodero e Valmorea due realtà comunali piuttosto esigue di abitanti ma pur sempre facenti parte di questa tratta ferroviaria e senza dimenticare che un tempo proprio la stazione di Valmorea rappresentava una stazione di confine; questi due Comuni non necessitano attualmente di un lavoro di ripristino della ferrovia in quanto già essa è stata riattivata a livello turistico e proprio i sindaci di questi due Comuni sono stati dei promotori attivi nella vicenda. Perciò quello che ora bisognerebbe fare è vedere un attimo la situazione del trasporto pubblico nella provincia di Como.

Dal PTCP risulta che la Provincia stessa gode di un discreto trasporto pubblico su ferro ma che necessita sicuramente di un intervento per creare nuove tratte e sistemare alcune di quelle già esistenti che necessitano di lavori di ammodernamento; inoltre facendo un discorso più generico sulla situazione dell'offerta di mobilità che la Provincia offre, non riesce più a sostenere la domanda attualmente esistente, con conseguenza di un aumento del tasso della motorizzazione privata. Questo discorso viene fatto più che altro in chiave dei trasporti internazionali, ovvero supportare il già esistente collegamento Milano-Como-Chiasso gestito dalla rete FS, con altre linee di medio e

breve termine. Ma tornando a quello che più interessa di questa relazione, è che viene menzionato come probabile futuro interevento, un collegamento tra la Svizzera, la Provincia di Como e quella di Varese, ipotizzando di utilizzare parte di una vecchia tratta per poi congiungersi alla Provincia Nord di Varese. Ora questa ipotesi non discosta molto da quella fatta di utilizzare la Ferrovia della Valmorea come “tram-treno”; indubbiamente questo progetto metterebbe in comunicazione le due province tra di loro e creerebbe un collegamento sovraprovinciale che al momento a livello ferroviario è piuttosto scarso. Inoltre non necessiterebbe di un’eventuale nuova costruzione ferroviaria perché i lavori riguarderebbero solo la riqualificazione della tratta, senza neanche la necessità di porre un’alimentazione elettrica via aerea adottando particolari tipi di treni autoalimentati elettrici e cosa molto importante da sottolineare, è che la Provincia ovest di Como entrerebbe direttamente in contatto con il capoluogo Varesino, non tralasciando un altro aspetto sicuramente molto importante come il collegamento diretto con la Svizzera e le principali Ferrovie Federali Svizzere.

Discorso un po’ più approfondito può essere fatto per la Provincia di Varese, considerato il fatto che la maggior parte del tracciato della Ferrovia della Valmorea passa all’interno di essa e soprattutto nella Valle dell’Olona. Analizzando il PTCP della Provincia di Varese si nota subito che per quanto riguarda la mobilità in generale, la situazione è piuttosto in stallo con un aumento della motorizzazione privata a discapito dell’utilizzo del mezzo pubblico in generale. Questo è dovuto al fatto che anche come per la Provincia di Como, la domanda e l’offerta non hanno un rapporto equilibrato; entrando più nel merito del tema, si nota che la Provincia Varesina ha un elevato livello di infrastrutture ferroviarie quasi tutte di formazione antica e che in un modo o nell’altro ha condizionato anche lo sviluppo del territorio stesso e gran parte di esse, meriterebbero oggi lavori di ammodernamento.

Quello che emerge entrando nel dettaglio del territorio della ferrovia in esame, è che attualmente tutti i comuni facenti parte della Valle dell’Olona non sono attraversati da nessun collegamento ferroviario diretto e risulterebbe che al momento non ci siano neanche studi di fattibilità in merito; l’unico modo per gli abitanti di queste zone, è o utilizzare il proprio mezzo per raggiungere la stazione ferroviaria più vicina, oppure utilizzare l’esiguo trasporto autobus passante per i paesi. Percorrendo poi più nello specifico la tratta della ferrovia, i territori a sud della Provincia non godono di particolari accessibilità a strutture ferroviarie, lasciando spesso come inevitabile conseguenza l’utilizzo del mezzo privato. Un altro aspetto molto importante descritto nel PTCP è che non esistono attualmente collegamenti ferroviari diretti tra il capoluogo Varesino e l’aeroporto internazionale di Malpensa, l’unica alternativa ferroviaria al momento, è quella di utilizzare la stazione di interscambio di Saronno delle FNM da dove passa il treno Milano-Malpensa; c’è da menzionare però in merito, che al momento è in progetto un distaccamento diretto verso l’aeroporto di Malpensa sulla linea Varese-Gallarate delle FS.

Ed è qui che entra in gioco l’idea del “tram-treno” dove la stazione di Castellanza assumerebbe un ruolo di interscambio, considerando le linee che attualmente transitano da suddetta stazione. Indubbiamente servirebbe i Comuni della Valle dell’Olona, creerebbe un collegamento diretto tra la Svizzera e buona parte della Provincia di Varese, ma soprattutto aiuterebbe a diminuire l’alto tasso di motorizzazione privata che attualmente congestiona la rete viaria provinciale che oggi non riesce più a supportare la domanda. In chiave invece di collegamento con Malpensa, nonostante si stia creando un collegamento tra il capoluogo Varesino e l’aeroporto internazionale gestito dalle FS, il “tram-treno” giocherebbe comunque un ruolo importante di collegamento con l’hub internazionale,

servendo i territori della Provincia Ovest attualmente interessati dal trasporto ferroviario gestito dalla rete FNM, senza l'obbligo del viaggiatore di recarsi fino alla stazione di interscambio di Saronno per poter prendere il Malpensa Express.

Come menzionato pocanzi, l'utilizzo della tratta della Ferrovia della Valmorea come "tram-treno", non necessiterebbe di lavori inerenti all'alimentazione nonostante sia una linea non elettrificata; si può prendere tranquillamente come esempio la ferrovia della Val Venosta, o la linea Foggia-Lucera entrambe menzionate nel capitolo secondo come recupero ferroviario, due linee prive dalle origini di trazione elettrica e che tutt'oggi sono tornate a rivivere come trasporto passeggeri utilizzando treni di ultima generazione come ad esempio quelli utilizzati sulla tratta della Val Venosta costituiti da automotrici articolate diesel-elettriche; altro fattore che giocherebbe a vantaggio di ciò, è il fatto che la linea è tuttora interamente armata e sembra essere in buono stato.

La maggior parte dei fabbricati delle vecchie stazioni sono quasi tutti in buono stato; ove questi non siano più esistenti perché oggetto di demolizioni nel passato, si potrebbe risolvere il problema creando delle pensiline per i viaggiatori in attesa del "tram-treno".

Ultimo aspetto da considerare, è il collegamento con le eventuali stazioni e i paesi stessi: il problema potrebbe essere risolto, creando ove necessario, un collegamento autobus.

Bibliografia.

Libri.

“La Ferrovia della Valmorea” a cura di Cinzia Robbiati, Provincia di Varese.

Siti internet.

www.ferrovieabbandonate.it

www.ferrovieinrete.com

www.amicidellaferroviavalmorea.it

www.valleolona.com

www.varenews.it

www.clubsangottardo.ch

www.ferroviedimenticate.it

www.greenwaysitalia.it

www.magicoveneto.it

www.wikipedia.it

www.articolionline.net

www.ilgiornale.it

www.locod.it

www.ferrovieturistiche.it

www.piste-ciclabili.com

www.comune.ospedaletti.im.it

www.treninoverde.com

www.vinschgauerbahn.it

www.bluebell-railway.co.uk

www.llangollen-railway.co.uk

www.comune.rodero.co.it

www.comune.valmorea.co.it

www.provincia.como.it

www.provincia.va.it

Giornali.

Il Giorno.

Associazioni.

Associazione Amici della Ferrovia Valmorea, nella persona del Presidente il Sig. Marco Baroni

Ringraziamenti.

Ringrazio innanzitutto i miei genitori per i sacrifici che hanno fatto per farmi raggiungere questo importante traguardo e per il loro sostegno, un grazie anche ad Alessandro per avermi consigliato come tema della tesi la Ferrovia della Valmorea. Un grazie a Valeria, la mia relatrice che mi ha seguito durante la stesura dell'elaborato e infine grazie al Sig. Marco Baroni per il prezioso materiale che mi ha fornito.