

## CAPITOLO 10.

### IL PROGETTO DI RIAPERTURA DEL TRANSITO INTERNAZIONALE

TERMINATO IL SECONDO CONFLITTO MONDIALE NEL 1945, L'ITALIA SI TROVAVA, NEGLI ANNI IMMEDIATAMENTE SUCCESSIVI, A DOVER FRONTEGGIARE UNA SITUAZIONE VERAMENTE DISASTROSA. SIA IL LUNGO PERIODO A FIANCO DELLE TRUPPE TEDESCHE, SIA SOPRATTUTTO I DUE INTERMINABILI E TERRIBILI ANNI DI GUERRA CIVILE, AVEVANO PORTATO LA NAZIONE IN UNA PROFONDA CRISI ECONOMICA, POLITICA E SOCIALE. I PROBLEMI ERANO INNUMEREVOLI. OLTRE ALLA NECESSITÀ DI STILARE UNA CARTA COSTITUZIONALE E UN MODERNO CORPO DI LEGGI CHE PERMETTESSERO ALLA NUOVA ISTITUZIONE REPUBBLICANA DI FONDARSI SU SOLIDE BASI, C'ERA, INFATTI, IL BISOGNO, ANCORA PIÙ IMPELLENTE, DI RIAVVIARE LA GRANDE PRODUZIONE INDUSTRIALE DURAMENTE COLPITA DAI BOMBARDAMENTI ALLEATI, DI RICOSTRUIRE LE NUMEROSE E VITALI VIE DI COMUNICAZIONE, DI RICREARE IN SOSTANZA LE PREMESSE PER UN NUOVO SVILUPPO.

PROPRIO IN QUESTI ANNI IN PROVINCIA DI VARESE E NEL MENDRISIOTTO, SI VENNE A MANIFESTARE, DA PARTE DEGLI ENTI LOCALI, UN FORTE INTERESSAMENTO PER LA RIAPERTURA DELLA FERROVIA VALMOREA. IL 2 DICEMBRE 1949, E IN SEGUITO IL 20 GENNAIO 1950, IL 28 OTTOBRE 1950 E IL 6 GIUGNO 1951, ALLO SCOPO DI ESAMINARE A FONDO IL PROBLEMA, SI RIUNIRONO I DELEGATI DELL'AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE, DELLA CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA E AGRICOLTURA, DELL'ENTE PROVINCIALE DEL TURISMO, NONCHÉ DEI COMUNI DELLA ZONA DI COMPETENZA DELLA FERROVIA E IL SINDACO DI STABIO, INSIEME AI RAPPRESENTANTI DELLE F.N.M., DELLE FF.SS. E DELL'ISPETTORATO DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE. IN TALI INCONTRI FU DECISO DI INCARICARE IL DOTT. ING. PROF. F. AIMONE JELMONI, INSEGNANTE DI COSTRUZIONI STRADALI E FERROVIARIE AL POLITECNICO DI MILANO E DI ECONOMIA DEI TRASPORTI ALL'UNIVERSITÀ CATTOLICA DEL SACRO CUORE DI MILANO, PER UNO STUDIO APPROFONDITO SULLE POSSIBILITÀ DI RIPRISTINO DELLA FERROVIA INTERNAZIONALE E IN PARTICOLAR MODO ANCHE PER UN'ANALISI DELLA PROPOSTA DELLE F.N.M. IN MERITO.

NEL DICEMBRE DEL 1949, LA NORD AVEVA ELABORATO, INFATTI, UN PROMEMORIA CHE, PER LA RIMESSA IN EFFICIENZA DELLA LINEA, PRECISAMENTE PER UN TRATTO DI KM. 20,700, DA CAIRATE A VALMOREA-CONFINE, PREVEDEVA UNA CIFRA INTORNO AI 100 MILIONI. QUESTO PREVENTIVO CONTEMPLAVA SOSTANZIALI INTERVENTI PER IL RIPRISTINO DELLE FERMATE DI LOZZA, DI BIZZOZZERO E DELLE STAZIONI DI MALNATE, CANTELLO E VALMOREA, NONCHÉ PER IL RICAMBIO DELLE TRAVERSE E IL RISANAMENTO DELLA MASSICCIATA. ALTRE SPESE DI UNA CERTA ENTITÀ ERANO STATE STABILITE PER I PASSAGGI A LIVELLO, PER GLI IMPIANTI ELETTRICI E DI SEGNALAZIONI, PER L'ARREDAMENTO DELLE STAZIONI ECC. LIMITATAMENTE A TALE TRATTO ITALIANO, LA SOCIETÀ ANONIMA DELLE FERROVIE NORD MILANO, PER BOCCA DEL SUO DIRETTORE GENERALE ING. BIANCHI, DICHIARAVA DI ESSERE DISPOSTA AD ASSUMERSI GRAN PARTE DELL'INTERO ONERE DEI LAVORI PURCHÉ VENISSERO ACCETTATE DUE CONDIZIONI. PRIMA DI TUTTO, LO STATO DOVEVA PORTARE A TERMINE LA COSTRUZIONE DEL

PONTE SUL TICINO A TURBIGO, DELLA LINEA NOVARA-SARONNO, RITENUTO INDISPENSABILE PER GARANTIRE DELLE NORMALI COMUNICAZIONI TRA IL NOVARESE E LA SVIZZERA. IN SECONDO LUOGO, LE FF.SS. DOVEVANO ASSUMERE L'IMPEGNO DI INSTRADARE SULLA LINEA DI VALMOREA NON MENO DI 60 CARRI GIORNALIERI SPOSTATI DALLE TRATTE CHE FANNO CAPO A LUINO E A CHIASSO. A TALE PROPOSITO RITENIAMO IMPORTANTE RIPORTARE PARTE DELLE CONCLUSIONI ELABORATE DAL DOTT. ING. PROF. F. AIMONE JELMONI IN DATA 31 DICEMBRE 1951. "RICHIEDERE CHE L'AIUTO DELLO STATO ABBA A LIMITARSI AD ASSICURARE IL SEMPLICE DIROTTAMENTO PER IL TRANSITO DI VALMOREA DI QUEL CERTO NUMERO GIORNALIERO DI CARRI SUFFICIENTE A FORMARE UN VOLUME DI TRAFFICO TALE DA COPRIRE LE SPESE, CI SEMBRA UN ESPEDIENTE ANTIECONOMICO, NELLA SUA ARTIFICIOSITÀ; IN QUANTO, COME SI È VISTO, IL TRAFFICO NATURALE DEL TRANSITO DI VALMOREA, OLTRE ALLE STAZIONI DELLA LINEA CASTELLANZA-MENDRISIO, SI RESTRINGEREBBE ALLE SOLE STAZIONI DEL MENDRISIOTTO E DEL BASSO MONTE CENERI E LIMITATAMENTE ALLE RELAZIONI ITALIANE A PONENTE DELLA NOVARA-ALESSANDRIA. RELAZIONI, COME SI È PUR VISTO, ASSAI MODESTE, ESSENDO LA ZONA SVIZZERA INTERESSATA POVERA DI INDUSTRIE IMPORTANTI, E CHE DEL RESTO LAVORANO QUASI ESCLUSIVAMENTE PER L'INTERNO. IN TUTTO IL TRAFFICO NATURALE DELLA VALMOREA SAREBBE DI 13-14 CARRI AL GIORNO; DEL RESTO, ABBIAMO A SUO LUOGO DIMOSTRATO CHE ANCHE LA STESSA F.N.M. NON AVREBBE CONVENIENZA AD ISTRADARE PER IL SUO VALICO TUTTO IL TRAFFICO DELLA PROPRIA RETE AFFERENTE LA SVIZZERA. SI TRATTEREBBE QUINDI DI INOLTRE INNATURALI E PERCIÒ INECONOMICI CHE ANDREBBERO A SCAPITO DI UN VALICO GIÀ BEN AVVIATO COME QUELLO DI CHIASSO - DOVE PER ALTRO SOLTANTO IN POCHI GIORNI GLI IMPIANTI MANIFESTANO DI TOCCARE LA SATURAZIONE, MENTRE NEL COMPLESSO DELL'ANNO IL TRAFFICO È BEN LONTANO DAL SUPERARE L'ATTUALE POTENZIALITÀ; SPECIE IN QUESTI ANNI, DOPO LA RIPRESA DEI TRAFFICI MARITTIMI - E CHE PERALTRO AVREBBE GIÀ LO SFOGO, NEI GIORNI DI PUNTA, DEL TRANSITO DI LUINO. TRANSITO, QUEST'ULTIMO, ORA TANTO SACRIFICATO, PUR AVENDO, NEI RIGUARDI DELLA NOSTRA ECONOMIA FERROVIARIA, DEGLI ASPETTI PIÙ FAVOREVOLI DI CHIASSO E ANCHE DI VALMOREA, PRINCIPALMENTE PER QUANTO HA TRATTO ALLA TERRITORIALITÀ DELLE PERCORRENZE. CREDIAMO DI AVER DIMOSTRATO, CON L'INOPPUGNABILE ELOQUENZA DELLE CIFRE, CHE LA RIAPERTURA ALL'ESERCIZIO DELLA FERROVIA DI VALMOREA E DEL RELATIVO TRANSITO INTERNAZIONALE È DA RITENERSI ECONOMICAMENTE NON CONVENIENTE, SIA IN ORDINE PARTICOLARE, SIA IN ORDINE GENERALE, NON INTERVENENDO NELLE PREVISIONI - PER QUANTO TENUTE SU UN PIANO OBIETTIVO, E SEBBENE SI SIANO REALIZZATE LE CONDIZIONI PIÙ FAVOREVOLI - QUEGLI ELEMENTI CHE AVREBBERO POTUTO ASSICURARE UN VOLUME DI TRAFFICO TALE DA GIUSTIFICARE LE FORTI SPESE PER IL RIPRISTINO E L'ESERCIZIO DELLA LINEA; E NEPPURE SI PUÒ RAVVISARE NEL CASO IN QUESTIONE IL CONCORSO DI QUEI FATTORI DI NATURA SOCIALE O POLITICA O MILITARE CHE, IN ALTRI CASI, IMPORREBBERO L'INTERVENTO FINANZIARIO DELLO STATO".

IL 15 DICEMBRE 1952, CAUSA IL LIMITATISSIMO TRAFFICO LOCALE, DIRETTO A CENTRI URBANI CHE POTEVANO ESSERE MOLTO PIÙ AGEVOLMENTE RAGGIUNTI TRAMITE LA LINEA COMO-VARESE, OPPURE PER MEZZO DEI SERVIZI AUTOMOBILISTICI, CON LA CIRCOLARE DI ESERCIZIO N° 14-1952 LA DIREZIONE DELLE F.N.M. ANNUNCIA CHE: "...È SOPPRESSO IL SERVIZIO VIAGGIATORI NELLA TRATTA CASTELLANZA-CAIRATE LONATE CEPPINO. IN SOSTITUZIONE DELLE CORSE FERROVIARIE SOPPRESSE VENGONO ISTITUITE NUOVE CORSE AUTOMOBILISTICHE A CURA DELLA SEZIONE AUTOLINEE".

LA LINEA CHE SOLO POCCHI MESI PRIMA ERA IN PROCINTO DI RITORNARE AI FASTI DEI PRIMI ANNI DEL SECOLO, VENIVA COSÌ ULTERIORMENTE MUTILATA DIVENTANDO UN RACCORDO SCARSAMENTE UTILIZZATO PER COLLEGARE LE POCHE INDUSTRIE DELLA VALLE OLONA A CASTELLANZA.

FERROVIE  
**NORD MILANO**

SOCIETÀ PER AZIONI  
SEDE IN MILANO  
Capitale Sociale L. 1.618.000.000 inter. versato  
C. C. MILANO N. 2831  
DIREZIONE

Milano, 12 Dicembre 1952.

## Circolare di Esercizio N. 14-1952

### SOPPRESSIONE SERVIZIO VIAGGIATORI TRA CASTELLANZA E CAIRATE L. C.

Da lunedì 15 dicembre 1952 è soppresso il servizio viaggiatori nella tratta Castellanza - Cairate. In sostituzione delle corse ferroviarie sopresse vengono istituite nuove corse automobilistiche a cura della Sezione Autolinee.

Si fa presente che sulle suddette corse automobilistiche, limitatamente ai percorsi compresi fra Castellanza e Cairate L. C., saranno tenuti validi soltanto sino alla loro scadenza, gli abbonamenti ferroviari di qualsiasi specie precedentemente rilasciati per il servizio ferroviario; sino a nuovo avviso saranno pure tenuti validi i biglietti settimanali ferroviari.

Il Direttore di Esercizio

*Dott. Ing. Roberto Bremond*

NEL 1954 LA VELOCITÀ MASSIMA CONSENTITA SULLA TRATTA VIENE FISSATA, CON L'ORDINE DI SERVIZIO N°13-1954 DATATO 30 GIUGNO, IN 15 CHILOMETRI ALL'ORA, MENTRE LA TRAZIONE DIESEL SUBENTRA DEFINITIVAMENTE A QUELLA A VAPORE CHIUDENDO UNA GLORIOSA EPOCA.

**NORD MILANO**

SOCIETÀ PER AZIONI  
SEDE IN MILANO  
Capitale Sociale L. 2.023.700.000 inter. versato  
C. C. MILANO N. 2831  
DIREZIONE

Milano, 30 Giugno 1954.

## Ordine di Servizio N. 13-1954

VELOCITÀ MASSIMA DEI TRENI E DISPOSIZIONI PER IL SERVIZIO DI SORVEGLIANZA SUL TRONCO DI LINEA CASTELLANZA-CAIRATE L. C.

1. A parziale modifica dell'Art. 7 della Prefazione all'Orario di Servizio, a cominciare dalle ore zero del giorno 1 luglio 1954 sul tronco di linea Castellanza-Cairate L. C., la velocità massima viene ridotta a 15 Km/h. per tutti i treni.

Si provveda a praticare opportuna correzione all'Art. 7, pag. 18, della Prefazione all'Orario di Servizio.

## CAPITOLO 11.

### IL PUNTOFRANCO DI STABIO

GLI ANNI CHE SEGUIRONO I FATTI IN PRECEDENZA NARRATI, FURONO TUTTI CARATTERIZZATI DA NUOVI TENTATIVI E PROGETTI DI RIAPERTURA DELLA FERROVIA VALMOREA. GIÀ DA QUEL PERIODO, CI SI COMINCIAVA A RENDERE CONTO, INFATTI, CHE NON SI SAREBBE POTUTO ANDARE AVANTI A LUNGO NEL CONTINUARE A SPOSTARE IL TRAFFICO MERCI E PASSEGGERI DALLA STRADA FERRATA AL TRASPORTO SU GOMMA, IN QUANTO QUEST'ULTIMO SAREBBE PRIMA O POI GIUNTO AD UN LIVELLO DI SATURAZIONE TALE DA CREARE GROSSI INCONVENIENTI. COME DIMOSTRANO LE CRONACHE DEL TEMPO, QUINDI, SI RITORNAVA A PENSARE AL TRENO COME MEZZO DI TRASPORTO COMODO, VELOCE, IN GRADO DI SOPPERIRE AI DISAGI DOVUTI AL TRAFFICO STRADALE, E ANCHE PER QUANTO RIGUARDA LA LINEA DI CUI STIAMO PARLANDO, LE ASPETTATIVE ERANO MOLTO ALTE.

TUTTAVIA UN ACCORDO SULLA REALE RIAPERTURA DEL TRANSITO INTERNAZIONALE NON SI RAGGIUNSE MAI, E PER QUESTO MOTIVO, ANCHE PER RENDERE IL NOSTRO LAVORO MENO FRAMMENTARIO E PIÙ SCORREVOLE AGLI OCCHI DEL LETTORE, EVITEREMO DI ADDENTRARCI NEI PARTICOLARI POCO DETERMINANTI PER LE SORTI DELLA NOSTRA FERROVIA.

EVENTO DEGNO DI NOTA DI QUESTO PERIODO FU INVECE LA CREAZIONE NEL 1963 DEL PUNTOFRANCO DI STABIO. TALE IMPIANTO, CONSIDERATO ALL'EPOCA UNO DEI MIGLIORI NON SOLO DELLA SVIZZERA, MA DI TUTTA EUROPA, CONSISTE IN UN'IMPONENTE INFRASTRUTTURA CON AMPIE POSSIBILITÀ D'ADATTAMENTO A NUOVE TECNICHE DI TRASPORTO. PER LUNGO TEMPO, TALE PUNTOFRANCO, SERVITO QUALE RACCORDO INDUSTRIALE DALLA STAZIONE DI MENDRISIO, È STATO UTILIZZATO DAGLI SVIZZERI COME DEPOSITO DI TRANSITO PER LE AUTOMOBILI ESTERE IN REGIME DI MERCATO COMUNE EUROPEO. COL TRASCORRERE DEGLI ANNI, A QUESTO PRIMO RACCORDO, SONO SEGUITI ALTRI ALLACCIAMENTI PER IL SERVIZIO DEI RIFORNIMENTI PETROLIFERI, IN QUANTO NELLE CAMPAGNE INTORNO A MENDRISIO SONO SORTI NUMEROSI SERBATOI PER IDROCARBURI, CHE HANNO FATTO DELLA CITTADINA TICINESE UN CENTRO ALQUANTO RILEVANTE PER LA RACCOLTA E LO SMISTAMENTO DI TALI PRODOTTI NEL TERRITORIO ELVETICO.

IL TRONCO MENDRISIO-STABIO-CONFINE, ANCHE SE SCARSAMENTE UTILIZZATO DAI PRIVATI CHE NEL FRATTEMPO NE AVEVANO ASSUNTO L'USUFRUTTO, FA PARTE DEL SISTEMA DI RACCORDI INDUSTRIALI CHE SERVONO IL PUNTOFRANCO.

## CAPITOLO 12.

### LA SOSPENSIONE COMPLETA DELL'ESERCIZIO.

ANCHE DURANTE GLI ANNI '70, COME DEL RESTO ERA GIÀ CAPITATO IN PRECEDENZA, NUMEROSI FURONO I PROPOSITI E I TENTATIVI DI RIATTIVAZIONE DELLA LINEA CASTELLANZA-MENDRISIO. LE CRISI ECONOMICHE E SOPRATTUTTO QUELLA PETROLIFERA CHE COLPÌ IN TALE DECENNIO IL NOSTRO PAESE E TUTTA L'EUROPA, INDUCEVANO SEMPRE PIÙ A SPERARE E A PUNTARE SUL POTENZIAMENTO DELLE TRATTE FERROVIARIE INDUBBIAMENTE PIÙ VANTAGGIOSE E A BUON MERCATO DEL TRASPORTO SU STRADA.

ECCO COSA RIPORTA UN ARTICOLO APPARSO SU "LA PREALPINA" SABATO 23 NOVEMBRE 1974 A PROPOSITO DELL'INCARICO DATO DALLE CAMERE DI COMMERCIO DI VARESE, NOVARA E LUGANO AL PROF. MATERNINI, DOCENTE DEL POLITECNICO DI TRIESTE, PER UN ACCURATO STUDIO SULLE POSSIBILITÀ DI RIAPERTURA DELLA TRATTA. "LA FERROVIA DELLA VALMOREA È STATA LASCIATA MORIRE DIVERSI ANNI FA: C'ERANO GLI AEREI, I CAMION - SI DISSE - MEZZI DI TRASPORTO PIÙ VELOCI E COMODI, C'ERA IL PROGRESSO. ORA CHE IL COSTO DI QUEL PROGRESSO E DI QUEGLI AEREI SI È DIMOSTRATO TROPPO ALTO, E COMUNQUE NON ALLA PORTATA DELLE NOSTRE POSSIBILITÀ, SI RISCOPRONO LE ROTAE CHE CONGIUNGO CASTELLANZA A MENDRISIO. È UN PROGETTO MOLTO IMPORTANTE PERCHÉ QUESTA FERROVIA È IN GRADO DI DARE UN GROSSO CONTRIBUTO AL TRAFFICO COMMERCIALE CON LA VICINA CONFEDERAZIONE, E DI ALLEVIARE LE DIFFICOLTÀ DEL VALICO DI CHIASSO, CHE, ATTUALMENTE, ASSORBE QUASI TUTTO IL MOVIMENTO DI ENTRATA E DI USCITA".

TUTTAVIA PURE IN QUESTE OCCASIONI, ALLE PAROLE E AGLI ACCESI DIBATTITI, NON SEGUIRONO I FATTI CONCRETI.

NEL FRATTEMPO, LA LINEA, O PER MEGLIO DIRE CIÒ CHE NE RIMANEVA DOPO LE MUTILAZIONI SUBITE IN PRECEDENZA, REGISTRAVA ANCORA UN DISCRETO TRAFFICO MERCI, DIRETTO SOPRATTUTTO ALLE GRANDI CARTIERE E ALLE INDUSTRIE CHIMICHE DI CAIRATE, LONATE CEPPINO E CASTIGLIONE OLONA. PIÙ IN PARTICOLARE, SI REGISTRANO DAI DATI A NOSTRA DISPOSIZIONE RALATIVI AI PRIMI ANNI DEL DECENNIO, UN PAIO DI CONVOGLI IL GIORNO FRA CASTELLANZA E CAIRATE ED UNO LA SETTIMANA FINO A CASTIGLIONE. SI TRATTA TUTTAVIA DI UNO SPARUTO TRENINO CHE CAMMINA LENTAMENTE LUNGO I BINARI DI UNA FERROVIA ORAMAI DECADENTE E CON POCHE PROSPETTIVE PER IL FUTURO, IN QUANTO LEGATA ESCLUSIVAMENTE ALLE SORTI DELLE SOPRA CITATE ATTIVITÀ ECONOMICHE.

È IL GIUGNO 1977 QUANDO, A CAUSA DELLA CHIUSURA DI TALI AZIENDE COLPITE DALLA CRISI CITATA ALL'INIZIO DEL CAPITOLO, DOPO UNA LENTA AGONIA DURATA CINQUANT'ANNI, LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI, ORAMAI PRIVA DI SIGNIFICATO, È PRATICAMENTE SOSPESA. LA GLORIOSA LINEA INTERNAZIONALE CASTELLANZA-VALMOREA-MENDRISIO, SU CUI, GIÀ DALL'INIZIO DEL SECOLO, SI ERANO RIPOSTE MOLTE SPERANZE E SI ERANO SPESE ENTUSIASTICHE PAROLE, SI PREPARAVA COSÌ A VIVERE UN LUNGO PERIODO DI ABBANDONO E DEGRADO, PUR NON ESSENDO FORMALMENTE SOPPRESSA.

## CAPITOLO 13. L'ABBANDONO

GLI ANNI CHE SEGUIRONO LA SOSPENSIONE DELL'ESERCIZIO SU QUELLA CHE UN TEMPO ERA STATA LA TRATTA INTERNAZIONALE CASTELLANZA-VALMOREA-MENDRISIO, DEBONO ESSERE INDUBBIAMENTE CONSIDERATI I PIÙ TRISTI ED INFELICI PER LA FERROVIA STESSA. TRANSITATO, INFATTI, L'ULTIMO CONVOGLIO NEL GIUGNO DEL 1977, LA LINEA, DOPO ESSERE STATA ESALTATA PER LUNGI ANNI DA AMMINISTRATORI, POLITICI ED ESPERTI DI TRASPORTI ITALIANI E SVIZZERI QUALE RIMEDIO CHE AVREBBE RISOLTO I NUMEROSI PROBLEMI DI COMUNICAZIONE TRA I DUE STATI, SI ERA RITROVATA IMPROVVISAMENTE PRIVA DI CONTROLLI E DI MANUTENZIONE. SEBBENE I BINARI ERANO STATI LASCIATI AL LORO POSTO DAL MOMENTO CHE LE FERROVIE NORD NON AVEVANO MAI DISMESSO COMPLETAMENTE LA LINEA, TUTTE LE INFRASTRUTTURE AVEVANO COMINCIATO AD ESSERE IN BALIA DEGLI AGENTI ATMOSFERICI, DELLE PIANTE INFESTANTI E DEI VANDALI.

PER COMPLETARE LA BREVE ANALISI SULLO STATO DELLA TRATTA IN QUESTO LASSO DI TEMPO, SI RITIENE A TAL PUNTO IMPORTANTE RIPORTARE PARTE DELLA CONCLUSIONE DI UN'INDAGINE COMPIUTA AGLI INIZI DEGLI ANNI '90 DAL SERVIZIO AFFARI GENERALI RIPARTIZIONE PATRIMONIALE DELLE FERROVIE NORD MILANO.

"E' DA CONSIDERARSI IL FATTO CHE IN MANCANZA DI INTERVENTI, ANCHE SOLO MANUTENTIVI MA DI UNA CERTA CONSISTENZA E GLOBALITÀ, LA SEDE FERROVIARIA E QUINDI LA PROPRIETÀ RISCHIA DI SCOMPARIRE".

CIO' NONOSTANTE, PURE IN QUESTA SITUAZIONE DI DEGRADO SEMPRE PIÙ AVANZANTE, I PROGETTI DI RIAPERTURA DEL TRAFFICO MERCI INTERNAZIONALE NON TARDARONO AD ARRIVARE. NEL MARZO 1983, LA QUESTIONE INERENTE LA RIAPERTURA DELLA FERROVIA VALMOREA VENIVA, INFATTI, INSERITA A PIENO TITOLO COME OPERA DA RELIZZARE, PREVIA VERIFICA DELLA FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA, NEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DELLA LOMBARDIA. PER LA REALIZZAZIONE DELL'OPERA FURONO PREVISTI 56 MILIARDI, MA ANCHE IN QUEST'OCCASIONE, LE VOLONTÀ POLITICHE NON FURONO TALI DA FARE IN MODO CHE I LAVORI POTESSERO INIZIARE.

LA FERROVIA VALMOREA DOVEVA ASPETTARE ANCORA DIVERSI ANNI, PRIMA DI POTER RITORNARE PROTAGONISTA POSITIVAMENTE.