

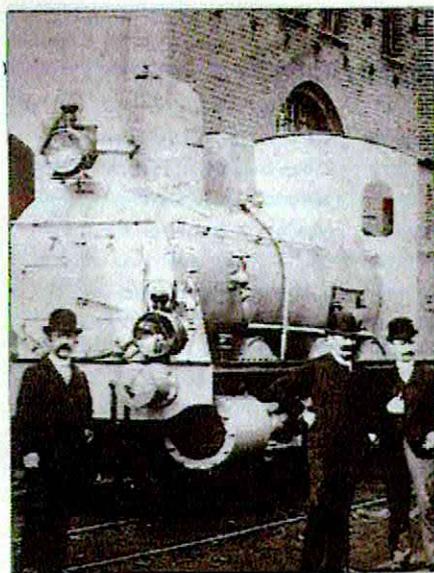
Treni d'epoca

ANTICHI PERCORSI

Un gruppo di appassionati e di volontari ha ripristinato un tronco ferroviario dismesso tra Lombardia e Canton Ticino, oggi percorso da sbuffanti vaporiere d'epoca

di Mario Chiodetti

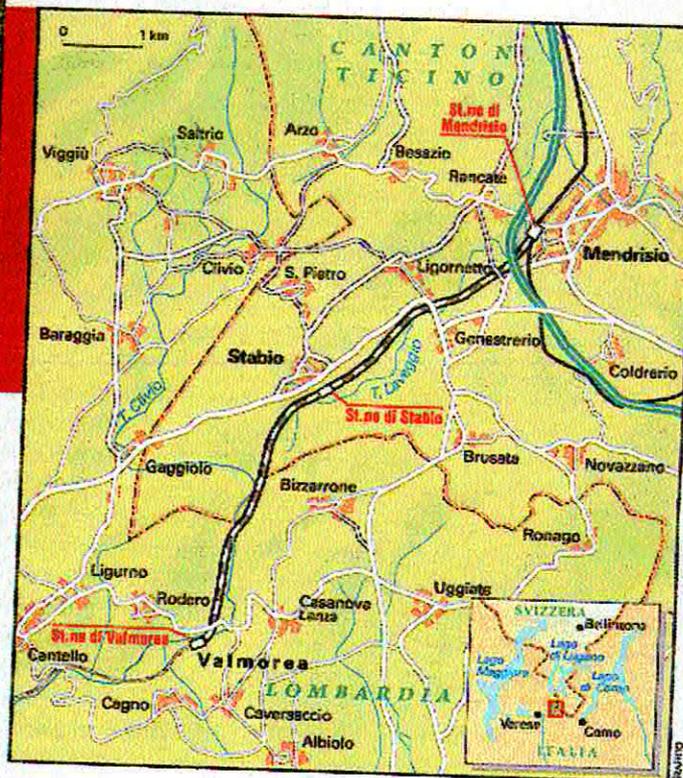
S buca da una macchia di robinie e devi stare pronto a seguirla con lo sguardo perché lì la pendenza si sente e la vaporiera allenta la briglia scapicollando a quasi 50 all'ora verso la stazione di Valmorea. Se è di buon umore può darsi che sbuffi fumo grigio antracite, come il suo carbone del resto la obbliga a fare, altrimenti fischia un po' in sordina o meglio tossicchia, come una vecchia signora inglese che chiede silenzio all'ora del tè. Non ci si aspetta che di fianco all'infinita serie di pompe di benzina, che dal valico di Gaggiolo arrivano a Stabio e oltre, si incammini una locomotiva Winterthur LMS del 1910 trainando un paio di carrozze delle Ferrovie Nord Milano più giovani di 14 anni. Non ci si aspetta che a un certo punto madama vaporiera allenti il passo e si arresti a un cancello arrugginito,



li dal 1926 e oggi ritornato in servizio. "Signori, documenti", dicono i finanziari che apposta arrivano dal valico di Bizzarone a controllare le carte d'identità, e il cancello si apre, con spinta a mano, naturalmente. Il "cancello Mussolini" voluto, si dice, dal duce in persona, segna ancora il confine tra Italia e Canton Ticino in quel di Santa Margherita, valico virtuale resuscitato per questa linea ferroviaria riaperta nel 1995 e in funzione a tutto vapore da un anno circa. Da Valmorea si sale in carrozza per Mendrisio, raggiunta in 40 minuti, sbuffo più sbuffo meno: da lì si può proseguire con altri mezzi per il Monte Generoso, Melide, con visita a *Swissminiatur*, o Lugano, *avec le bateau*. I gruppi sono numerosi e vocianti, si fotografano i macchinisti neri come il carbone,

ci si strabilia a vedere la locomotiva fare il pieno d'acqua e sospirare di contentezza. A Valmorea, a un tiro di schioppo da Varese e a due da Como, la stazione originaria non c'è più, demolita nel 1990 per ordine del prefetto: pare fosse un ritrovo di contrabbandieri e tossicodipendenti e non c'erano ancora all'orizzonte gli amici del *Club del San Gottardo* e dell'*Associazione Ferrovia Valmorea*, persi per i treni d'epoca. Adesso i biglietti, formato Edmondson, dal nome dell'inventore (che sono poi quei rettangolini di cartone che perdevano da bambini), si fanno in un prefabbricato messo lì dal Cral delle Ferrovie Nord Milano e costato un centinaio di milioni. C'è il baretto, la gigantografia di vecchie vaporiere fumacchianti e il buonumore di chi ha rimesso sui binari un pezzo di storia.

A tutto vapore sulla Valmorea



A sinistra: l'antica locomotiva Winterthur LMS del 1910 sfreccia sulla linea Valmorea-Mendrisio. A fronte: foto d'epoca con vaporiera.

Da maggio a ottobre, la Winterthur LMS arriva da Mendrisio a caricare chi vuol provare l'ebbrezza di vedere sul velocimetro i 35 e i 40 all'ora e il paesaggio scorrere alla velocità giusta per i saluti dal finestrino. La linea, alla sua apertura nel 1926, univa Castellanza a Mendrisio e copriva il percorso dell'intera Valle Olona. Durò soltanto due anni, quindi i binari vennero utilizzati per trasporti industriali dalle varie ditte sparse sul territorio. Poi l'oblio e le sterpaglie, anche se le traversine rimasero e molte delle stazioni vennero abitate e salvate dalle ruspe.

“Di fatto la linea è sempre rimasta proprietà delle Fnm e nel 1995 il Club del San Gottardo e l'Associazione Ferrovia Valmorea hanno incominciato i lavori di ripristino di una parte del percorso, quello

In carrozza!

Altre due iniziative analoghe sono da segnalare per l'Italia. Sempre grazie a un gruppo di appassionati e volontari è nata la Ferrovia del Basso Sebino, Fbs, che ha ripristinato un tratto di ferrovia in disuso da Palazzolo sull'Oglio a Paratico-Sarnico. Un treno d'epoca percorre i 10 km della linea, denominato Treno Blu. Per informazioni: Ferrovia del Basso Sebino, tel. 0338.8577210. Nelle Crete Senesi è nata invece la Ferrovia Val d'Orcia, Fvo, che in bella stagione fa viaggiare treni d'epoca sul percorso Siena-Asciano-Monte Antico. Per informazioni: Ferrovia Val d'Orcia, tel. 0577.207413.

appunto che unisce Valmorea a Mendrisio – spiega Fredy Ortelli, ingegnere delle autostrade svizzere a riposo e vicepresidente del Club –; noi abbiamo messo i fondi, aiutati dalle banche e dal casinò di Mendrisio, le Ferrovie Nord Milano la stazione e i ponti. Siamo tutti volontari, anche i due macchinisti, Raimond Rapp e Ruedi Waldburger, che si sono formati proprio sui treni a vapore”.

L'ingegnere ci conduce in visita ai capannoni dell'associazione, che può far conto su quattro binari alla stazione di Mendrisio dove “parcheggiare” l'antico materiale rotabile. Ci sono diverse carrozze d'epoca tra cui spiccano le tre verdi della Gotthardbahn (classe 1898, '99 e 1903) arredate in stile vittoriano e le due Vohlenmeister degli anni Cinquanta a carrelli a torsione Schindler, uniche in tutta la Svizzera. Ma la sorpresa è lo stupendo “Cocodrillo” del 1922, in gergo tecnico la motrice BE68, prima locomotiva elettrica ad arrampicarsi sul Gottardo con i suoi 20 metri di lunghezza. Sta lì in attesa di ripartire verso Lugano a restauro ultimato. Più avanti c'è un'altra vaporiera, addirittura del 1904, gemella di quella che ci ha con-

dotto a Mendrisio. "È quasi pronta - dice Orтели -, l'abbiamo trovata in uno stato pietoso ed è merito del nostro Raimond Rapp, responsabile dei macchinari, se sta ritornando alla vita".

SI RIPRISTINA IL PERCORSO

"Abbiamo 350 soci - racconta Antonio Soldini, segretario del Club del San Gotardo ed ex capostazione di Mendrisio - ma a lavorare attivamente è soltanto una decina di persone. Quando nel 1995 iniziammo i lavori di ripristino della linea, incontrammo parecchie difficoltà. Si tagliarono alberi, si tolsero sterpaglie prima di rifare il piano stradale e posare i binari. Inoltre le piene del torrente Lanza avevano cancellato parecchi metri di linea. Però lavorammo a tempo di record, posando due chilometri di binari in meno di sei giorni. Una volta messa la ghiaia, non rimaneva che il passaggio della rincalzatrice, una macchina che sistema i dislivelli lungo la strada ferrata. Il 28 maggio 1995 collaudammo la tratta fino al passaggio a livello di Valmorea e due anni dopo la stazione era pronta. Il 28 settembre 1997 ci fu l'inaugurazione ufficiale, con due vaporetti e oltre cinquemila persone".

Lo scorso anno ne sono transitate più di diecimila ed è nato il progetto di ripristinare l'intera ferrovia, con partenza da Castellanza. "C'è un gruppo di lavoro, pre-



A sinistra: i vagoni delle Ferrovie Nord Milano del 1924 utilizzate sulla linea della Valmorea. Sotto: turisti sul treno. Più di diecimila persone hanno viaggiato sul treno d'epoca lo scorso anno.

sieduto dall'assessore ai Trasporti della Regione Lombardia, Giorgio Pozzi, che ha presentato a fine luglio il progetto di recupero della linea fino a Malnate e quindi a Castellanza. Ne fanno parte - spiega Soldini - anche la Provincia di Varese e quella di Como, tutti i Comuni confinanti, oltre alle Fnm e alle due associazioni di amatori. I lavori dovrebbero incominciare nel gennaio 2000 con la costruzione della nuova stazioncina di Cantello e il restauro di quella storica di Malnate". Costo previsto oltre un miliardo, soltanto per i 5 km da Valmorea a Malnate.

Intanto Raimond e Ruedi, grondanti di sudore, mettono in pressione la caldaia per il ritorno. Il carbone raggiunge i 1.600 gradi e ne serve mezza tonnellata per tre viaggi. Arriva dalla Ruhr e costa oltre mezzo milione. La Winterthur LMS va accesa alle cinque del mattino e impiega

tre ore e mezzo per entrare in pressione: l'interno è un vero antro di Vulcano, con tubi, manometri, sbuffi di vapore, goccioline d'acqua catramata che schizzano qua e là. Un grosso animale che ronfa, pronto a scatenare una forza tremenda, da paura. Viaggiamo con agio, sul velluto cremisi delle vetture di prima classe, ferme da dieci anni e recuperate con pazienza. Sfila la Svizzera di frontiera, dei serbatoi di petrolio e dei centri commerciali. A 30 all'ora sembra di essere al cinema, parli col vicino di posto e sbirci il torrente prima della curva. C'è pure la fermata panoramica per gli appassionati di fotografia: la vaporetta si ferma, arretra e rifà la curva, giusto per la platea. Un bel fischio e il fumo che sale alto e gioca a rimpattino entrando e uscendo dai finestrini. Una signora lo scaccia, aprendo il ventaglio con un sorriso. Lo stesso faceva sua nonna cent'anni fa. ♦

• Notizie Utili •

Il 3 ottobre con il TCI sul treno d'epoca della Valmorea

VALMOREA-MENDRISIO

Il servizio si effettua da maggio a ottobre; per quest'anno sono ancora utili le date del 5 e 19 settembre e del 3 ottobre. Le partenze da Valmorea sono alle 10.20 del mattino con arrivo a Mendrisio alle 11. Ritorno con partenza da Mendrisio alle 13.30 e arrivo a Valmorea alle 14.15; oppure partenza da Valmorea alle 14.45 e ritorno da Mendrisio alle 17. Prezzo andata e ritorno lire 15.000; i bambini e i ragazzi fino a 16 anni non pagano. È necessario un documento valido per l'espatrio (carta d'identità o passaporto). Da Mendrisio sono previste escursioni nei dintorni. Per informazioni: Stazione FFS di Mendrisio, tel. 0041/512279515, fax 0041/512279529.



IN VIAGGIO CON IL TOURING

Con il treno turistico a vapore tra Valmorea e Mendrisio: la proposta del TCI è per domenica 3 ottobre, con partenza da Milano con autobus granturismo. A Valmorea si prosegue con il treno d'epoca fino a Mendrisio, attraversando il confine italo-elvetico (è necessario un documento). Al termine del viaggio con il treno, si prosegue in pullman per Lugano, in tempo per assistere alla festa della vendemmia. La sosta a Lugano si concluderà con la visita della mostra dedicata all'opera grafica di James Ensor, allestita al Museo d'Arte Moderna di villa Malpensata. Al termine si ritorna a Milano. Per ulteriori informazioni rivolgersi al TCI, tel. 02.852672. Quota per i soci lire 110.000.