SaronnoNews

Che cosa sta succedendo intorno alla ex ferrovia Saronno-Seregno

· Monday, November 13th, 2017

Cos'è l'ex Saronno-Seregno

Nel 2012, con la riapertura al servizio passeggeri della ferrovia Saronno-Seregno, è stato dismesso un tratto del percorso originale della linea aperto nel 1887 e sostituito da un nuovo tracciato a doppio binario, in parte sotterraneo. La sezione di ferrovia dismessa è lunga 2,1 km: in territorio di Saronno ricadono 1,3 km, mentre altri 800 metri sono nel territorio dei vicini Comuni di Solaro e Cogliate.

Ex ferrovia Saronno-Seregno: da dove a dove

Il tratto dismesso parte a Ovest, in centro, dal ponte in ferro che scavalcava i binari della Milano-Saronno e dava accesso al lato esterno del piazzale di stazione. A Est il tratto dismesso termina a ridosso dell'incrocio con *Via vecchia per Solaro/Via vecchia per Saronno*, estremo confine periferico della città: la strada locale – sostituita da nuova viabilità – è già stata ridotta a ciclabile verso Solaro.

Ex ferrovia Saronno-Seregno: l'idea della ciclabile "sopraelevata"

Con l'approssimarsi della riapertura della ferrovia (e quindi della dismissione ufficiale del tratto urbano di Saronno) è emersa la proposta di riutilizzare il vecchio tracciato come pista ciclopedonale di accesso al centro cittadino, inserita in una rete verso i paesi vicini. L'idea è stata sostenuta in particolare da Legambiente e Ciclocittà, dalla lista civica Tu@ Saronno e dall'Ordine degli Architetti. Nel 2011 proprio l'Ordine ha promosso un convegno con una ipotesi di studio di massima (qui). La ciclabile diventerebbe la "porta" di Saronno venendo dai vicini paesi della zona a Est e garantirebbe un accesso al Parco delle Groane.



Una passeggiata organizzata sulla ex ferrovia, dismessa nel 2012

L’ipotesi dell’abbattimento e dello sbancamento

Il sindaco Alessandro Fagioli è sempre stato ostile alla presenza dei due ponticelli con sovrappasso e, dal 2017, ha iniziato a muoversi per arrivare a demolire le due infrastrutture. Un intervento che, dai sostenitori della ciclabile, è stato contestato perché vanificherebbe il progetto, almeno come pensato fin qui. L’alternativa – per l’amministrazione – sembrerebbe oggi una “greenway” allo stesso livello della viabilità esistente, rivedendo dunque l’idea ipotizzata negli anni scorsi.
L’annuncio dell’abbattimento è stato dato a inizio ottobre 2017, inizialmente ricondotto a decisione di FerrovieNord. FerrovieNord ha poi specificato che l’iniziativa è del Comune di Saronno. Il 6 novembre la Sopraintendenza è intervenuta bloccando i lavori.

Ex Saronno-Seregno: le ragioni di chi vuole abbattere i ponti

Chi vuole abbattere i ponticelli dice che i due sottopassi – realizzati a fine Ottocento, quindi con sagoma limitata – costituiscono ostacolo per la viabilità del quartiere intorno a via Reina e via don Monza. Le dimensioni ridotte impongono percorsi più lunghi (alcune centinaia di metri) ai mezzi pesanti, ai furgoni e ai mezzi di soccorso. Inoltre le strettoie – dicono – sarebbero elemento di pericolo per pedoni e ciclisti, in caso di passaggio contemporaneo di un veicolo.
C’è anche una petizione online che dice che la ciclabile sopraelevata porrebbe «problemi di privacy» e di sicurezza per le case circostanti.
Inizialmente Fagioli non si era esposto a favore di una ciclabile (ipotizzando invece anche nuovi parcheggi); successivamente la Lega ha smentito che si vogliano realizzare parcheggi o nuove strade e ha ribadito invece che la sede – una volta sbancato il rilevato esistente – rimarrebbe come ciclabile, con intersezioni a raso con la viabilità. Il sindaco Fagioli ha anche collegato questo intervento direttamente al finanziamento da un milione di euro del piano sovracomunale della “CicloMetropolitana”.

Sul piano culturale e del paesaggio, chi è favorevole all'abbattimento dice che i ponticelli e il tracciato della ferrovia del 1887 non sono elementi di pregio. Infine viene notato che l'approdo in stazione Fnm è impossibile (il ponte in ferro "finisce" sopra ai binari in uso), almeno nelle condizioni attuali.

Ex Saronno-Seregno: le ragioni di chi vuole mantenere i ponti

Secondo i diversi sostenitori, il mantenimento dei ponti garantisce la possibilità di superare due intersezioni stradali (via Reina e via don Monza), mentre se si abbattessero i due ponti si creerebbero intersezioni a raso, che rallentano le bici e le espongono a rischio incidenti.
Il mantenimento lascerebbe inoltre ben riconoscibile il percorso della ex ferrovia, considerato nel suo insieme un elemento storico-paesaggistico per la città di Saronno, cresciuta intorno alla strada ferrata.
Inoltre viene fatto notare che se venissero abbattuti i ponticelli sarebbe poi necessario sbancare il "rilevato" della ferrovia, operazione che richiederebbe lo spostamento di qualche migliaio di metri cubi di terreno. I sostenitori temono poi che questo rallenterebbe la realizzazione del percorso pedonale e ciclabile. Una operazione di cui non si sanno ancora i costi, perché non c'è un progetto ufficiale (anche se c'è una «idea», accompagnata da alcuni render).

This entry was posted on Monday, November 13th, 2017 at 1:30 pm and is filed under
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.