

Carlo Spreafico - Luca Gaffuri

(a cura di Luigi Clerici)

Pedemontana ferroviaria Briantea: eredità e scommessa

**Storia, considerazioni, riflessioni, promesse,
speranze, approfondimenti, scenari possibili:
la linea ferroviaria Como-Molteno-Lecco,
guarda con fiducia al domani**

Pubblicazione del Gruppo Consiliare del Partito Democratico
Regione Lombardia

testi e impaginazione del volume: Luigi Clerici
foto di Luigi Clerici e Luca Gaffuri. Le immagini dei convegni provengono da
materiale presentato dai diversi relatori, indicati nella relativa didascalia.

Segreteria Gruppo Consiliare Regione Lombardia del Partito Democratico
Tel. 02 67482261 - e-mail: pd@consiglio.regione.lombardia.it

Indice

Presentazione Luigi Clerici	5
Le considerazioni di... Carlo Spreafico Luca Gaffuri	7 10
Como-Molteno-Lecco... un po' di storia	13
1997-2001: si torna a parlare di una tratta caduta nell'oblio	19
Il bando di gara per l'affidamento del servizio da esercitare sulla Como-Lecco	22
Un recupero non voluto	24
Scende in campo il territorio	29
Pedemontana ferroviaria, ferrovia della Val Venosta: recupero possibile e recupero riuscito	35
La Como-Lecco nell'ambito del progetto "Mobilità Sostenibile in Lombardia" (MOSLO)	44
La Como-Lecco nella mappatura degli scali della rete ferroviaria lombarda	49
Pedemontana ferroviaria briantea: prospettiva di territorio	53
Lo sguardo è rivolto a Lugano ed all'aeroporto di Malpensa	59
L'arrivo del Besanino: un nuovo inizio per la linea ferroviaria Como-Lecco?	62
L'idea di un treno diretto Lecco-Cantù-Como-Lugano è presentata al territorio	64
Dall'altra parte del confine, l'opinione di Fabio Pedrina	68

Lombardia e Ticino: crescita e sviluppo attraverso l'integrazione ragionata del sistema dei trasporti transfrontaliero	71
Riflessioni sulla linea ferroviaria Como-Lecco dopo sette anni di battaglie politiche	76
La promessa di nuova corse sulla Como-Lecco	86
Noi, utenti delle linee ferroviarie della Brianza	88
Linea ferroviaria Como-Lecco: analisi di un tracciato	95

Riscatto del treno? Il tempo è giunto

Diciamoci chiaramente la verità: viaggiare in treno in Europa è una cosa... in Italia tutt'altro. Anche se la situazione è migliorata per alcuni servizi e tratte, la strada che il nostro Paese deve percorrere per eguagliare gli standard di altre nazioni è ancora lunga. Eppure il tanto bistrattato e dimenticato (se si escludono i pendolari) treno rappresenta una scommessa importante per la mobilità del nostro futuro. Gli effetti della crisi economica, infatti, stanno evidenziando come l'autovettura privata sia sempre più costosa in termini finanziari, di tempo trascorso al volante circondati dal traffico, nonché ambientali (ogni inverno ci sono le sistematiche rilevazioni delle polveri sottili a ricordarci un altro costo della nostra libertà privata di movimento).

Una risposta al bisogno di spostarsi, soprattutto per lavoro e per studio, deve quindi fornirla il treno. La Lombardia è una Regione che vanta numerose linee ferroviarie locali. Peccato che tante altre siano state dismesse. In ogni caso non tutte quelle in vigore, soprattutto se con chilometraggio limitato, offrono un servizio puntuale pur avendone tutte le potenzialità. E' questo il caso della linea Como-Molteno-Lecco. 14 corse al giorno, festivi esclusi, tra i due capoluoghi del Lario e solo due corse dirette, al mattino ed al pomeriggio, neanche troppo utili per chi lavora. Una linea nata nel 1888 e che ha seriamente rischiato di scomparire nella seconda metà degli anni '80 dello scorso secolo, decennio di benessere economico e materiale del nostro Paese. Fortunatamente, grazie all'impegno di alcuni coraggiosi politici, questo catastrofico evento è stato scongiurato, ma da allora il servizio su questo breve tragitto ferroviario (sono solo 42 chilometri) è sempre stato limitato e non ha mai raggiunto livelli di particolare eccellenza.

Questo libro vuole ripercorrere, brevemente, non solo con qualche accenno storico le vicende della linea ferroviaria Como-Lecco ma anche il vigoroso impegno politico profuso dai consiglieri regionali del Partito Democratico, Luca Gaffuri, di Como, e Carlo Spreafico, di Civate, cioè Lecco, per la sua valorizzazione. Un percorso iniziato sette anni fa e contraddistinto, soprat-

tutto nei primi tempi, da difficoltà di comprensione da parte del territorio. Eppure da quell'incredulità, dalle tante promesse mai mantenute dagli interlocutori, dallo sforzo di mantenere una costante attenzione sull'argomento, un seme è stato gettato ed oggi (alla vigilia di grandi cambiamenti per il trasporto ferroviario lombardo con l'ormai prossima ripresa del servizio tra Varese e Mendrisio lungo il tragitto della ferrovia Arcisate-Stabio e in procinto di poter usufruire delle grandi opportunità offerte dal sistema Alptrasit) per la Como-Lecco si può aprire una nuova primavera. Un collegamento più confortevole e veloce rispetto al passato, nonché ad inquinamento nullo, che guarda al Canton Ticino ed a quell'area varesina, che trova la sua massima espressione nell'aeroporto di Malpensa, irrimediabilmente tagliata fuori da un collegamento ferroviario con il Comasco e la Brianza da quel sciagurato 1 agosto 1966, quando le Ferrovie Nord Milano decisero di chiudere la linea Grandate-Malnate.

Un testo che vuole anche essere omaggio a tanti, tra associazioni, professionisti e amministratori che credono nel futuro del trasporto ferroviario locale e di questa linea in particolare. Infine non manca un'attenta analisi delle peculiarità e dei difetti attuali che esistono lungo il tracciato della Como-Lecco. Un vademecum di quello che deve essere assolutamente cambiato per il rilancio completo di questo storico e imprescindibile collegamento.



Le considerazioni di...

Carlo Spreafico

Treno Regio: per unire bassa Valtellina, Lecco e Brianza con la Svizzera

Quando, insieme al collega Luca Gaffuri, abbiamo incominciato ad occuparci del rilancio della linea ferroviaria Como-Lecco, la nostra sembrava presunzione. Un'azione temeraria che infatti all'inizio ottenne scarsa attenzione anche a livello locale. Sulla parola "treno", associata al collegamento tra i due capoluoghi del Lario, regnava un atteggiamento di diffusa sfiducia dovuto al fatto che i diversi tentativi del passato di restituire dignità a questo tragitto non avevano sortito risultati concreti. Invece, insistendo nell'organizzazione di iniziative di sensibilizzazione, e grazie ad alcuni convegni che hanno permesso di lanciare spunti di riflessione, insieme all'instaurarsi di un dialogo con l'Assessorato alla Mobilità di Regione Lombardia e, per quanto concerne il lecchese, con il Tavolo Territoriale di Confronto (cui ha partecipato anche l'Assessore regionale Raffaele Cattaneo) credo che questo nostro impegno abbia sortito un risultato molto importante e cioè l'inserimento della linea "Como-Molteno-Lecco" nel Protocollo d'Intesa tra Regione Lombardia e Canton Ticino come potenziale asse di collegamento verso la direttrice del Gottardo anche per i passeggeri in partenza dalla Valtellina che non sarebbero più dunque costretti a transitare per Milano.



Poco a poco si è capito, a livello locale ma anche in Regione Lombardia, che in Brianza c'è una densità di popolazione e di attività economiche di dimensioni eccezionali. Questo comporta un'evidente difficoltà nell'ottenere forme di consenso diffuso verso la realizzazione di nuove infrastrutture di mobilità in un territorio già intensamente sfruttato. Ecco perché è importante valorizzare ciò che già esiste.

L'attuale situazione caratterizzata dalla costante mancanza di ingenti disponibilità finanziarie, dal costo sempre più elevato in termini economici e di tempo dell'automezzo privato (anche per l'impossibilità di effettuare miglioramenti

al sistema infrastrutturale viabilistico su gomma) hanno reso interessante la prospettiva di un rilancio di questa linea. La crisi economica, inoltre, ha dimostrato che molto difficilmente in futuro coloro che stanno vivendo momenti di difficoltà potranno tornare a vivere come in passato. Ecco perché è fondamentale cercare nuove strade, nuove opportunità. Il Canton Ticino, ad esempio, ha bisogno di mano d'opera che comincia ad interessare non più solo le regioni storiche del frontalierato, come le aree limitrofe al confine o l'alto Lario. I lavoratori della Brianza e del lecchese, interessati da nuovi ambiti occupazionali, stanno infatti iniziando a vivere una situazione che fino a qualche anno fa sembrava utopia. Per questo motivo, ma anche per ragioni di natura commerciale e turistica, occorrono nuove alternative per assicurare occasioni di mobilità che vadano ad affiancarsi ai consolidati collegamenti verso sud, ovvero verso Milano e il suo hinterland, grande sbocco del pendolarismo, prima operaio e poi intellettuale.

La convenzione tra Regione Lombardia e Canton Ticino contiene un nome preciso che può diventare sinonimo di rilancio del collegamento Como-Lecco ovvero "Treno Regio". Noi, in rappresentanza dei territori dei due capoluoghi ubicati sulle sponde del Lario, abbiamo lanciato l'idea di far funzionare virtualmente questo convoglio attraverso un ipotetico viaggio a metà strada tra la realtà attuale e il futuro. L'obiettivo è quello di dimostrare che il percorso Lecco-Molteno-Como-Lugano è una realtà praticabile e realizzabile entro l'importante appuntamento rappresentato da Expo 2015 quando questa linea potrà essere messa in esercizio con convogli diretti ma anche con treni che effettuino possibilità di interscambio a Merone con la linea FNM Milano-Erba-Canzo/Asso.

Una linea, quella del treno Regio, che può rappresentare occasione di rilancio anche per il trasporto delle merci su rotaia. Il sistema Alptransit sarà infatti realtà tra pochi anni e l'aeroporto di Malpensa è già un hub importante per il trasporto non solo di passeggeri. Avere un nuovo collegamento ferroviario che si incastrerà in queste realtà vuol dire evitare che la Brianza si trovi all'esterno dal nuovo sistema di interconnessioni in corso di realizzazione. Non va infatti dimenticato che il tracciato dell'autostrada Pedemontana è stato ubicato a sud di Lecco e della Brianza ed un eventuale disinteresse per la linea ferroviaria Como-Molteno-Lecco significherebbe rendere il tracciato Saronno-Bergamo il nuovo asse ferroviario "Pedemontano". Come andiamo ripetendo da anni l'autentica "Pedemontana ferroviaria" è invece lo storico tracciato Como-Lecco che, con l'apertura nel 2014 del collegamento Varese-Stabio-Mendrisio assicurerà rapidi servizi di trasporto fino all'aeroporto di Malpensa senza dover più transitare, anche in questo caso, da Milano.

A tutt'oggi sono due i punti sui quali occorre concentrarsi per concretizzare l'effettivo rilancio di questa linea: dotarla di un nuovo armamento, in troppi

casi datato; sfruttare le opportunità offerte da una linea a binario unico modernizzando la segnaletica e gli impianti di sicurezza; eliminare fermate inutili e passaggi a livello, tutt'oggi troppo numerosi. In questo modo i tragitti sarebbero velocizzati. Occorre poi inserire un autentico cadenzamento nel transito dei convogli, così come già oggi accade per tutte le direttrici extraurbane. Sarà poi fondamentale valorizzare le stazioni fatiscenti, coinvolgendo le amministrazioni locali e le realtà associative del territorio in un progetto di mobilità serio e vincente per persone, lavoratori e studenti, sfruttando le opportunità proprie dei diversi sedimi.

Penso, in proposito, alla stazione di Molteno che grazie agli spazi dell'ex scalo merci può diventare un vero e proprio punto di incontro con direzione Canton Ticino anche per i paesi a sud di questa linea, che poi prosegue in direzione di Monza. Con costi accessibili, in tempi rapidi e grazie ad un accordo tra i gestori TILO e Trenord, abbiamo la possibilità di valorizzare un collegamento ferroviario che soddisfi le esigenze di movimento di persone e merci non solo tra i due capoluoghi del Lario ma anche verso la Svizzera e l'aeroporto di Milano Malpensa.



Le considerazioni di...

Luca Gaffuri

Da Pedemontana ferroviaria a collegamento per Lugano

Il 22 novembre 2011 il Consiglio regionale ha votato positivamente un Ordine del giorno presentato in occasione dell'approvazione al bilancio di previsione 2012. Il documento prevede il miglioramento delle relazioni di tra-sporto passeggeri sulla linea ferroviaria Como-Lecco, la "Pedemontana ferroviaria", da anni al centro della mia attività politica e di quella del collega Carlo Spreafico. Un percorso, il nostro, nel corso del quale abbiamo sempre cercato di coinvolgere il territorio ottenendo sì buoni riscontri ma anche una certa "sordità": c'è infatti chi non ha mai mostrato alcun interesse e si è trattato soprattutto dei centri più grandi, quali Como o Cantù. L'Assessorato alla mobilità di Regione Lombardia, con Pedemontana Ferroviaria, intende il collegamento Bergamo-Seregno con diramazione verso Como. Noi, invece, crediamo fortemente che l'autentica Pedemontana sia più a nord, ovvero la direttrice Como-Lecco, sempre più importante in quanto il documento approvato in dicembre ha impegnato la Giunta a vagliare la possibilità di estendere le corse provenienti da Lecco fino al Canton Ticino. Un Ordine del giorno che, dunque, rappresenta un ulteriore passo in avanti nell'ottica della valorizzazione di questa linea ferroviaria. Approvandolo, infatti, il Consiglio regionale ha sposato questa linea ed ha impegnato la Giunta ad anticipare i tempi previsti da un accordo sottoscritto tra la stessa autorità regionale con i colleghi svizzeri con le stesse finalità. Questo impegno potrebbe costituire un ulteriore tappa nel cammino iniziato nel 2008 tra lo stesso Cantone elvetico e Regione Lombardia attraverso la sottoscrizione di un Accordo Operativo che impegnava le due istituzioni a sviluppare un'offerta integrata di servizi di trasporto ferroviario coordinato e che ha raccolto i primi frutti nell'autunno dello stesso anno con l'istituzione tra, Como e Bellinzona, dei collegamenti TILO con corse ogni mezz'ora. Nuovi sviluppi inoltre saranno assicurati dal 2014 con l'apertura della linea



Varese-Mendrisio che consentirà a tutta la Brianza di disporre di un nuovo collegamento con la Svizzera e con l'aeroporto di Malpensa. Già oggi, comunque, estendere la linea Como-Lecco oltre confine consentirebbe di sfruttare le possibilità occupazionali elvetiche in questo momento di crisi diventando un valido mezzo di trasporto per il frontalierato e, perché no, anche per il traffico merci tra Brianza e Europa utilizzando, al momento dell'apertura della nuova trasversale ferroviaria alpina, i collegamenti Alptransit.

Sogni? No, realtà. Il treno è un mezzo di trasporto fondamentale la cui importanza è destinata a crescere in futuro. Dimostrazione concreta di questo è l'incremento nel numero di passeggeri sulle diverse tratte per Milano. Un servizio cadenzato e puntuale, con convogli confortevoli, rendono il treno il mezzo preferito per gli spostamenti dei lavoratori in sostituzione all'auto privata. Chi, ogni giorno, viaggia sulla Como-Lecco si rende conto che le infrastrutture presenti sono eredità di un altro periodo e contesto storico. Presso molte stazioni non esiste nemmeno la pavimentazione prima di salire sul treno (c'è ancora l'erba) ed in qualche caso queste sono raggiungibili solo percorrendo strade sterrate. Penso alla fermata di Brenna-Alzate. Occorre, quindi, maggiore modernità. Ecco perché la costituzione di un Comitato a sostegno dello sviluppo della linea ferroviaria Como-Lecco può diventare un importante strumento di pressione su Regione Lombardia, Trenord ed anche sulle ferrovie Svizzere per investire e credere maggiormente sulla linea ferroviaria Como-Lecco.



La valorizzazione di questo collegamento e la sua estensione verso il Canton Ticino è ovvio che rappresenta una scommessa. Però in altri territori azioni analoghe sono risultate vincenti. Penso alla rinascita delle ferrovie della Val Venosta in Alto Adige e della Lucera-Foggia in Puglia di cui parliamo in questo volume. Esperienze molto diverse l'una dall'altra.

Reputo che in questo caso il gioco valga la cosiddetta "candela". Dare nuova vita alla direttrice ferroviaria Como-Lecco, estendendola al Canton Ticino, non è un progetto da "libro dei sogni" ma uno stimolo anche affinché quanto promosso dal comune di Como e dal Politecnico di Milano con il Piano dei trasporti del 2003, e cioè l'istituzione di convogli modello metropolitana leggera tra Cantù e Como, non continui a rimanere nel cassetto ma diventi realtà. Ciò permetterebbe di valorizzare anche le stazioni toccate da altre linee (Albate Camerlata, Merone, Molteno) nonché di ridisegnare tutti i collegamenti relativi al trasporto pubblico, in particolare di quello su gomma, perché se si vuole che la gente utilizzi una rinnovata linea ferroviaria Como-Lecco deve nascere una sinergia tra gli autobus ed i treni, ampliando anche i parcheggi ubicati in prossimità delle diverse stazioni.

C'è chi sostiene che se il territorio crede in un progetto deve innanzitutto mostrare la consistenza della sua domanda. Io ritengo, invece, che prima debba essere creata l'offerta. Se questa risulta cadenzata e dà la possibilità di usufruire delle occasioni di interscambio, la domanda verrà da sé. Vi sono infatti pochi territori urbanizzati come la Brianza e che vantano inoltre realtà imprenditoriali come le nostre.

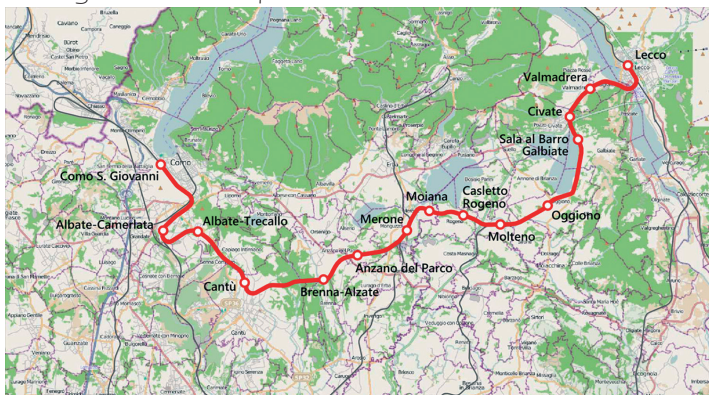


La linea ferroviaria nel corso del tempo

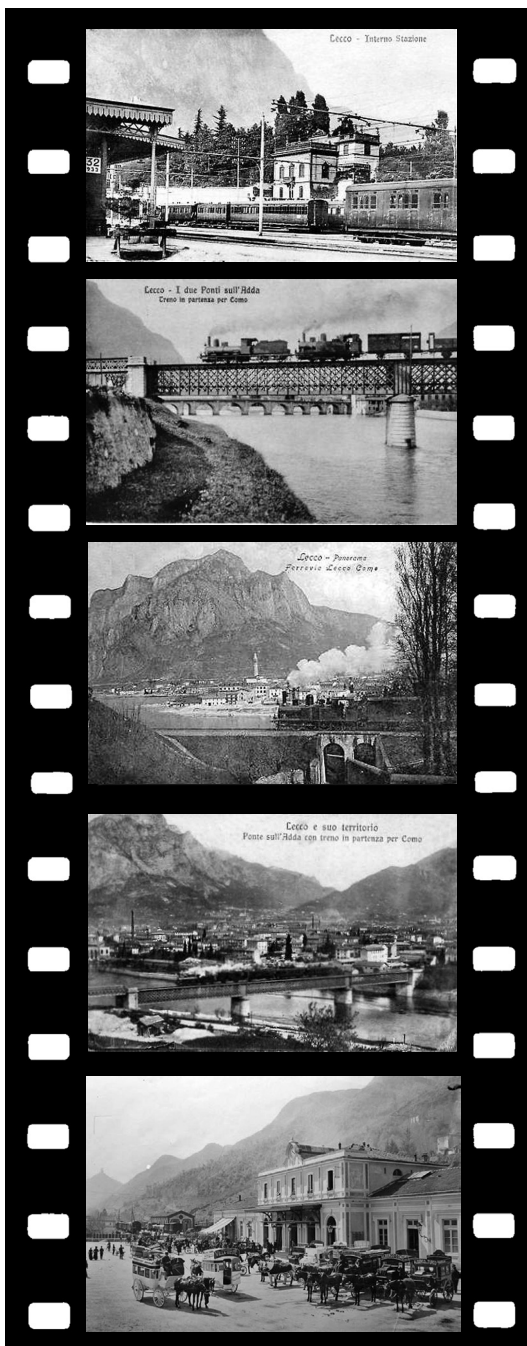
Como-Molteno-Lecco, un po' di storia

Ad unità nazionale conseguita anche in Italia si assiste ad uno sviluppo nella realizzazione di linee ferroviarie, soprattutto nelle regioni del nord. Il territorio comasco, che in quest'epoca comprende anche gli ambiti varesino e lecchese, non è affatto immune da questo sviluppo. Il treno rappresenta il principale mezzo di locomozione a media/lunga percorrenza del periodo sfruttando l'energia sprigionata dal vapore.

Sul Lario, di progetti veri e propri, se ne incomincia a parlare a partire dal 1873, quando l'Amministrazione Provinciale di Como finanzia, con generosi contributi, uno "Studio sulle linee ferroviarie", lavoro realizzato con la finalità "di soddisfare i crescenti bisogni di mobilità della popolazione e le esigenze delle sue industrie e del suo commercio". La strada ferrata aveva fatto la sua comparsa nel Comasco trent'anni prima, il 6 dicembre 1849, quando era stato completato il tronco di poco più di 13 chilometri che collegava Camnago di Lentate alla "Stazione della Casa Merlata", ovvero all'attuale frazione di Camerlata. Da questo momento si assiste ad uno sviluppo dei progetti e dei lavori verso nord (direttrice del San Gottardo) mentre solo più tardi ci si comincia ad occupare delle cosiddette "tratte trasversali". Il primo progetto sull'argomento anticipa la decisione della Provincia di Como in quanto porta



Il tracciato della linea ferroviaria Como-Molteno-Lecco. Il tratto tra le stazioni di Albate-Camerlata e Lecco fu inaugurato il 20 novembre 1888. (mappa tratta da www.openstreetmap.org).



Fotogrammi che ripropongono cartoline storiche della linea ferroviaria e delle stazioni di Lecco e di Como San Giovanni. Collezione privata

la data 1869. E' un documento a firma degli ingegneri Campiglio, Comelli e Pesso per la realizzazione di una rete a scartamento ridotto che da Saronno si dipani verso Varese, Como e Milano.

Nel 1873, dunque, questa idea viene tradotta sulla carta nel progetto della "Ferrovia Prealpina", già individuata da Carlo Cattaneo come parte della "Ferrovia dei laghi" in quanto il suo tracciato avrebbe dovuto collegare tra loro Lecco, Como, Varese e il lago Maggiore attraverso queste fermate: Ponte Tresa, Lavena, Ardena, Brusimpiano, Cuasso, Porto Ceresio, Besano, Bisuschio, Arcisate, Induno, Varese, Malnate, Binago, Solbiate, Olgiate, Lurate Abbate, Macchio, Lucino, Rebbio, Camerlata (connessione con la linea per Como-Chiasso e Milano), Albate, Lipomo, Montorfano, Orsenigo, Alzate, Alserio, Carcano, Villa Albese, Buccinigo, Erba, Arcellasco, Penzano, Carella, Pusiano, Cesana, Suello, Civate, Valmadrera, Malgrate.

Nello stesso anno, il 17 maggio, viene presentato alla Camera dei Deputati un disegno di legge che attribuisce molta importanza al collegamento Como-Lecco per ragioni industriali. A seguito di ciò il Consiglio Provinciale di Como decide di sponsorizzare la realizzazione della tratta

che metta in collegamento il capoluogo con la città manzoniana. Il primo studio di fattibilità è dell'anno successivo, 1874, a cura degli Ing. Tatti e Milesi. Successivamente, venendo incontro a richieste di altri paesi non toccati da questa proposta, sono presentati tracciati differenti per il collegamento. Ciò si traduce in lungaggini che provocano non poche discussioni e lamentele anche perché, nel frattempo, il futuro primo tratto di questa linea, Como-Albate, parte integrante della direttrice Milano-Chiasso, viene inaugurato il 27 luglio 1875. Il progetto relativo alla realizzazione del percorso Albate-Lecco, della lunghezza complessiva di 36,5 chilometri, è pronto solo nel 1883 ed i lavori, a cura della "Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali", società anonima con sede in Firenze, si concludono cinque anni più tardi. La Como-Lecco viene, dunque, inaugurata il 20 novembre 1888 e posta sotto la cura dell'Esercizio Rete Adriatica. Tra le sue caratteristiche tre tunnel ("colle Castello" tra Trecallo e Cantù di metri 709; "Torrò" e "Colle del fabbrica", ambedue nel territorio comunale di Alzate Brianza, per una lunghezza complessiva 611 metri), due viadotti e ben 15 stazioni. Da quel momento la linea, nel bene e nel male, continua ad operare senza una volontà effettiva di incrementare il servizio. Questa volontà è ben manifestata dal fatto che è uno dei pochi tragitti che non vengono elettrificati e che continuano ad essere percorsi dalle "littorine" diesel. Tutto questo fino all'arrivo della stagione dei cosiddetti "rami secchi" a metà degli anni '80. Con "ramo secco" si intende, infatti, il giudizio negativo riservato da FS alle linee giudicate economicamente in perdita nonché caratterizzate da un bacino di utenza ridotto. Condizioni tali da non giustificare il mantenimento dell'esercizio ferroviario al fine di sospenderlo e sostituirlo con corse di autobus. Una situazione analoga a quello che in provincia di Como è avvenuto nel 1966 alla linea FNM Grandate-Malnate, in pieno boom della motorizzazione di massa ma in

ORIGINALE

N. 266 di registro
N. 13387 di protocollo

N. 36 eda

CONSIGLIO PROVINCIALE DI COMO

**Verbale delle deliberazioni adottate
nella seduta del 30 luglio 1987**

OGGETTO: Linea Ferroviaria Como - Lecco tratto Albate - Molteno. Iniziative finalizzate al mantenimento. Provvedimenti.

L'anno millesimovento ottantasette il giorno trenta
del mese di luglio alle ore 22.00 nella sala delle adunanze consiliari, previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente legge Comunale e Provinciale, vennero convocati a seduta i Consiglieri Provinciali:

Presidente ORSENGIO Giovanni	FORMIGONI Paolo
AMICONE Giuliano	FRATICELLI Mario
BASSI Anna Maria	FUMAGALLI Alessandro
BETTINA Luciano	FUMAGALLI Renzo
BOLESO Gianluigi	GALLI Giancarlo
BORFANTI Mauro	GALLI Gianluigi
BRUSCONI Italo	GALLURA Mario
CALZATI Giuseppe	GILARDONI Pietro
CANALI Giuseppe	IMPELLIZZERI Ferrando
CAPELLINI Felice	NICOLINI Ferdinando
CASTELLI Giovanni	PAGANINI Gianantonio
CRESA Alfredo	PALMERI Ernesto
COCQUJO Cesare	PANZERI Elio
COLOMBO Alfredo	PEDRONCELLI Giancarlo
CONTI PERSINI Mauro	POBIO Carlo
CRIPPA Bruno	SIRONI Gilolo
DI SANTO Donato	TORELLI Gian Pietro
FAMBRIGHI Giovanni	ZAPCONI Ermanno

Absenti i Consiglieri: Bassi, Cappellini, Conti Persini, Fiamminghi, Fraticelli, Pedroncelli, Torelli, Zardoni.

Assiste all'adunanza il Segretario Generale ~~Dott. Massimo AMICONE~~ Suppl. dott. Luigi CARETTO.

Presiede il Signor Giovanni ORSENGIO nella sua qualità di Presidente, il quale, constatato il numero legale dei Consiglieri intervenuti, dichiara aperta la seduta.

Ha del Comune Non. 10/1987-1988

La Deliberazione del Consiglio Provinciale di Como che il 30 luglio 1987 (Presidente Giovanni Orsenigo) ha permesso di salvaguardare l'esercizio lungo la linea ferroviaria Como-Lecco che FS minacciava di sospendere definitivamente in quanto consideravo un "ramo secco".



La linea ferroviaria Como-Lecco negli anni del boom economico...

Il rapporto del Centro lombardo per lo sviluppo economico (1966)

Negli anni '60, all'inizio della cosiddetta era dei "rami secchi" ferroviari e dell'affermazione del trasporto su gomma in Lombardia, il "Centro lombardo per lo sviluppo economico" aveva redatto uno studio dedicato all'analisi dei tronchi ferroviari delle diverse province, evidenziando i dati di crescita in numero di convogli,



passaggeri o tonnellaggio di merce trasportata. E' molto interessante leggere quali fossero i numeri relativi allora al collegamento tra il capoluogo comasco e la città manzoniana: *"Il tronco Albate Camerlata-Molteno, della Como-Lecco ha visto immutato il numero dei treni passeggeri, fissi su 14, ma ha fatto registrare un incremento nel movimento dei treni merci che sono passati dai 2 del 1955 ai 6 del 1964. L'incremento per questo settore è stato, quindi, del 200%. Complessivamente i convogli giornalieri sono 20 e nel corso degli ultimi dieci anni il numero di passeggeri è passato da 348.468 a 359.999; la tratta Molteno-Oggiono da 929.202 a 955.186; la tratta Oggiono-Lecco da 348.468 a 359.999. Il tronco Albate Camerlata-Como vedeva nel 1955 il passaggio di 68 treni passeggeri; nel 1964 i treni erano divenuti 84 (incremento del 23,4%), mentre i treni merci, che nel 1955 erano 33, nel 1964 erano saliti a 48 (incremento del 45%). In totale nell'arco di questi anni il passaggio è stato da 101 a ben 132 treni. Sul fronte passeggeri la Albate Camerlata-Como è passata a 7.045.023 passeggeri a 7.057.724 passeggeri. Passiamo ora ad analizzare i dati relativi al tonnellaggio di merci trasportate. La Albate Camerlata-Molteno è passata da 203.509 tonnellate nel 1962 a 205.285 tonnellate nel 1963, ma l'incremento rispetto al 1955 è del 48,3%. La Molteno-Oggiono è scesa a 277.288 tonnellate a 274.503, ma lo sviluppo rispetto al 1955 è stato del 39%. La Oggiono-Lecco, infine, è passata da 203.509 a 205.285, con uno sviluppo del 48,3%.*

(Fonte: La Provincia di Como, articoli pubblicati il 10 ed il 12 aprile 1966)

seguito ad una decisione ventilata da almeno tre lustri. Questi sono gli anni in cui le Ferrovie italiane non godono certo di una inviabile fama: treni vecchi ed antiquati, ritardi cronici, linee ancora gestite con criteri superati con convogli spesso e volentieri vuoti, disertati da un'utenza sempre più orientata verso il trasporto su gomma. In quello che viene ritenuto un primo passo verso un risanamento mai avvenuto completamente del settore, a metà degli anni '80 viene stilato ed approvato un faraonico piano d'investimenti per portare le FS

al passo con i tempi. Ma oltre a modernizzare occorre anche risparmiare ed ecco che Claudio Signorile, Ministro dei Trasporti del II Governo Craxi, decide di far redigere un elenco di "linee non comprese nella rete di interesse generale", assolutamente improduttive e di cui sarebbe dovuta avvenire la chiusura. La Como-Molteno, insieme alla Monza-Molteno-Lecco, viene inserita nel piano nazionale dei trasporti del 1986 come linea ferroviaria da sopprimere in conseguenza del notevole deficit di gestione. Ma a differenza di quanto accadde nel 1966, questa volta il territorio non accetta supinamente la decisione. Già l'anno precedente, 1985, la Giunta dell'Amministrazione provinciale di Como aveva adottato un Ordine del Giorno che impegnava lo stesso ente di Villa Saporiti a promuovere ogni iniziativa utile al mantenimento della linea mentre a marzo del 1986, dopo essere venuti a conoscenza del piano FS di dismissione, affida a professionisti l'incarico di effettuare uno studio sulle diverse soluzioni idonee a mantenere il servizio. I risultati sono incoraggianti in quanto, in questo documento, dopo aver effettuato un'analisi della domanda di trasporto sulla linea Como-Lecco, si giunge alla conclusione di poter incrementare il carico massimo trasportabile fino al 65% e non, quindi, alla soppressione.

Il 12 novembre del 1986, dunque, si svolge una riunione tra i rappresentanti del compartimento di Milano dell'azienda Ferrovie dello Stato, dei comuni serviti dalla linea, dell'assessorato ai trasporti di Regione Lombardia e dell'Amministrazione provinciale di Como, rappresentata dall'allora presidente Giovanni Orsenigo e dall'assessore ai trasporti, Ferdinando Nicolini, nel corso della quale viene chiesto agli enti pubblici di esprimersi in merito ai miglioramenti da realizzarsi. Dall'incontro Regione Lombardia e Provincia di Como si dichiarano disponibili ad effettuare interventi di ristrutturazione finanziandoli direttamente. A tal proposito, il 30 luglio 1987, all'unanimità il Consiglio Provinciale approva una delibera con la quale vengono stanziati 300 milioni di lire per consentire ai servizi ferroviari di continuare ad essere erogati nell'interesse anche delle realtà industriali che utilizzano il tracciato, come il Cementificio di Merone. Il 5 giugno 1990, in seguito ad un'interrogazione inoltrata dall'On. Giuseppe Leoni, l'allora Ministro dei trasporti Carlo Bernini evidenzia come "gli indicatori sottolineati negli studi finora condotti dalle ferrovie fanno ritenere giustificabile il mantenimento in esercizio di tale linea ferroviaria".

Una volta salvata dal rischio dismissione, la linea Como-Lecco non è però più oggetto di investimenti ed ammodernamenti di cui avrebbe bisogno. Ecco, dunque, che molte stazioni diventano fatiscenti, non si favoriscono interventi per migliorare l'accesso alla tratta per non parlare delle possibilità di interscambio con altre direttrici.

Ancora oggi, infatti, alcuni tragitti che portano alle stazioni non sono asfaltati ma in terra battuta e, salvo le fermate di Como (con l'eccezione di Albate Treccallo), Cantù e Merone, si sale e scende dal treno attraversando un prato. Le stazioni con binario d'incrocio restano quella di Merone, gestita da Ferrovie Nord che nelle situazioni di interscambio agevola ovviamente i suoi convogli, e Cantù che risulta invece telecomandata dal Dirigente Movimento di Albate – Camerlata. Il tratto da Albate a Molteno resta a binario unico e privo di elettrificazione con ordine di partenza dato dal capotreno. Il tratto Molteno-Lecco viene invece riammodernato negli anni '90 in quanto percorso dai treni regionali in servizio sulla relazione Milano–Monza–Molteno–Lecco, con l'introduzione del Blocco elettrico manuale, segnali di protezione e avviso luminosi, elettrificazione dei deviatori (tranne nella stazione di Molteno) e rifacimento dell'armamento.



Linea ferroviaria Como-Lecco: 42 chilometri nel cuore della Brianza

Nasce come collegamento industriale tra le città di Lecco e Como.

<i>Inaugurazione</i>	<i>tratta Como-Albate Camerlata 27 luglio 1875</i> <i>tratta Albate Camerlata-Lecco 20 novembre 1888</i>
<i>Lunghezza in chilometri</i>	42
<i>Scartamento</i>	mm. 1435
<i>Treni per chilometro</i>	105*
<i>Viaggiatori per chilometro</i>	3.587*
<i>Viaggiatori per chilometro di linea</i>	85,4*
<i>Rapporto costi/ricavi</i>	0,13*
<i>Tempo di percorrenza (2009)</i>	73'
<i>Velocità media</i>	
34,5 km/h	

**Fonte dati "Servizio offerto sulla rete lombarda FS-Trenitalia e FNME - 2007"*



Una risorsa da valorizzare nel panorama del trasporto pubblico locale

1997-2001: un collegamento riemerso dall'oblio



Il 29 novembre 1997, attraverso il Decreto Legislativo n. 422, vengono conferite alle Regioni ed agli Enti Locali le funzioni in materia di trasporto pubblico locale. Praticamente a Regione Lombardia vengono delegate le funzioni ed i compiti di programmazione e amministrazione inerenti i servizi di interesse regionale e locale gestiti fino ad allora da FS Spa, diventata nel frattempo Trenitalia Spa.

L'Ordine del giorno della IX Commissione Permanente della Camera dei Deputati, n. 0/5266BIS/001/09 (relatatrice On. Anna Maria Biricotti DS-Ulivo), accolto dal Governo d'Alema in data 15 dicembre 1998, rileva che "è assolutamente necessario

potenziare ed integrare l'asse trasversale ferroviario pedemontano Brescia-Bergamo-Lecco-Como-Varese-Malpensa".

Due anni più tardi, il 12 novembre 1999, la Commissione Lavori Pubblici del Senato approva definitivamente il Ddl sugli "Interventi nel settore dei trasporti", atto che segna il raggiungimento dell'importante traguardo relativo alla riorganizzazione del settore. La Legge numero 472/99 viene pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 294 del 16 dicembre 1999. Si tratta di un testo complesso, composto da molti interventi diversi e suddivisi per materia, natura e valenza politica, tutti necessari e da più parti richiesti per lo sviluppo del trasporto pubblico e privato al fine di creare in Italia un sistema di trasporti integrato, competitivo e moderno con l'obiettivo di favorire nuovo sviluppo e occupazione. Tra i provvedimenti del testo ne figurano alcuni legati ad interventi locali, che mirano a creare semplificazioni burocratiche per la realizzazione di ferrovie

Nel 1998 un odg della Camera rilevava:

«è assolutamente necessario potenziare ed integrare l'asse trasversale ferroviario pedemontano Brescia-Bergamo-Lecco-Como-Varese-Malpensa»

**«La Lecco-Como - dice il senatore lecchese Roberto Castelli - deve essere vista nell' ottica internazionale: con la realizzazione del tunnel del Gottardo il trasporto internazionale sarà sempre più sull'asse Lugano-Como-Milano e Lecco rischierebbe di rimanere isolata»
(Corriere della Sera – 17/11/1999)**

urbane. In modo particolare a questo punta l'articolo 3 che intende eliminare alcuni ostacoli di natura formalista che possono rallentare la costruzione delle ferrovie metropolitane e delle loro varianti. Si prevede che i progetti che siano stati approvati dalla Regione competente e dal Ministero dei Trasporti possano essere realizzati anche nel caso in cui non si sia ancora concluso l'iter di adozione del piano dei trasporti pubblici del comprensorio. Al fine di migliorare la mobilità nelle aree urbane, viene stabilito che le risorse residue, previste per interventi per la creazione di parcheggi e metropolitane, possano essere destinate anche a tramvie e ad altri sistemi di trasporto di massa, oltre che al controllo telematico della circolazione. Nel dettaglio l'articolo 3 (comma 7) autorizza la spesa di 1 miliardo all'anno per il triennio 1999-2001 per studi di fattibilità sul tratto ferroviario Lecco-Molteno-Como.

Il 1° marzo 2000 la Giunta regionale lombarda approva lo schema di "Protocollo d'intesa per la definizione degli interventi a completamento ed adeguamento del sistema dei trasporti su ferro per l'area della Brianza" che prevede, con l'obiettivo ultimo della realizzazione di un sistema di trasporti pubblici di carattere unitario, innanzitutto la riqualificazione della linea FS Milano-Monza-Molteno-Lecco nonché una nuova offerta di servizio nel contesto del "Sistema di accessibilità ferroviaria a Malpensa 2000". Il progetto di potenziamento della linea Monza-Molteno, insieme a quello relativo alla tratta Lecco-Albate Camerlata, rientra successivamente nel Protocollo d'Intesa siglato il 13 feb-



Comma 7, articolo 3, della Legge 472/99

(Iniziativa On. Claudio Burlando)

“È autorizzata la spesa di lire 1 miliardo per ciascuno degli anni 1999, 2000 e 2001 per l'urgente predisposizione degli studi di fattibilità del tratto ferroviario Lecco-Molteno-Como. All'onere derivante dal presente comma, pari a lire 1 miliardo per l'anno 1999, lire 1 miliardo per l'anno 2000 e lire 1 miliardo per l'anno 2001, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio”.

braio 2001 da Ministero dei Trasporti e della Navigazione; Regione Lombardia; Province di Milano e Lecco; Ferrovie Nord Milano Esercizio; Comune di Milano; Comuni aderenti all'Assemblea dei sindaci della Brianza milanese; Comuni di Cassago Brianza, Civate, Costa Masnaga, Galbiate, Lecco, Molteno, Oggiono e Valmadrera; Ferrovie dello Stato per definire gli interventi per il completamento e l'adeguamento del sistema di trasporto su ferro dell'area brianzola. Progetto per il quale, il 10 aprile 2001, è istituito il Tavolo Tecnico, coordinato da Regione Lombardia, composto da rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Province di Milano, Como e Lecco, dei Comuni interessati dalle due linee ferroviarie e di RFI, la società dell'infrastruttura del Gruppo Ferrovie dello Stato. Il Tavolo Tecnico analizza e affronta importanti tematiche connesse alla riqualificazione delle linee, per garantire e assicurare la mobilità delle persone e delle merci all'interno di un'area tra le più densamente popolate e produttive del Paese, individuando e valutando peraltro gli interventi infrastrutturali che si rendono necessari.

Legge 472/99:

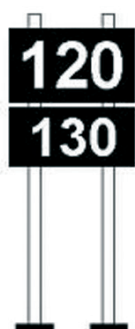
autorizzata la spesa di Lit. 1.000.000.000 per ciascuno degli anni 1999, 2000 e 2001 «per l'urgente predisposizione degli studi di fattibilità del tratto ferroviario Lecco-Molteno-Como»



Un locomotore delle Ferrovie dello Stato modello ALn 668, per decenni unico modello di treno in servizio sulla linea Como-Molteno-Lecco, fermo alla stazione di Molteno in attesa di partire per Como San Giovanni (foto L. Clerici).

2002/2003: primi progetti

Il bando di gara per il servizio sulla Como-Lecco



Con la Deliberazione n. VII/11397, adottata dalla Giunta Regionale Lombarda il 29 novembre 2002, in Lombardia si dà avvio alle procedure per l'affidamento dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale individuando tra le prime gare sperimentali i servizi della "Milano-Molteno-Lecco" e "Como-Lecco". La decisione viene presa nell'ambito della riforma del settore del trasporto pubblico locale (TPL), attuata in Italia a partire dalla seconda metà degli anni '90, con la quale vengono introdotte una serie di misure nell'ottica, da un lato, di favorire una maggiore trasparenza nei rapporti tra Ente regolatore e gestore del servizio e, dall'altro, di incentivare recuperi di efficienza produttiva. Anche in risposta a quanto disposto a livello comunitario, la normativa prevede l'obbligo di stipulare specifici contratti di servizio, in cui siano delineati gli "obblighi di servizio pubblico" affidati all'operatore, per i quali l'Ente regolatore si impegna a erogare un corrispettivo. Inoltre si introduce l'obbligo di affidamento concorsuale dei servizi, al fine di introdurre una forma di concorrenza "per il mercato". Il tutto viene ricondotto alla Regione in quanto il D. Lgs. N. 188 dell'8 luglio 2003, in attuazione di tre direttive dell'Unione Europea in



materia ferroviaria, individua proprio in essa il soggetto "richiedente" della capacità ferroviaria in quanto titolare di un interesse pubblico ad acquisirne direttamente la disponibilità per l'effettuazione dei servizi di trasporto ferroviario. Regione Lombardia sceglie di non mettere a gara

l'intero servizio ferroviario in un unico lotto, ma di svolgere le gare progressivamente e a partire da tre lotti sperimentali, piccoli ma economicamente interessanti, per mettere nelle condizioni di partecipare alla gara più imprese ferroviarie.

Con la Deliberazione N. VII/16925, adottata dalla Giunta di Regione Lombardia il 26 marzo 2004, viene pubblicato il bando di gara per l'affidamento del servizio ferroviario da esercitare sulla "Milano-Molteno-Lecco" e "Como-Lecco". L'appalto richiede l'attuazione dello sviluppo del servizio voluto dagli accordi tra Regione ed Enti Locali in un contesto di potenziamento delle infrastrutture, un miglioramento dei servizi, inteso come adeguamento alla domanda e potenziamento (sviluppo di nuovi traffici, aumento delle frequenze). I mezzi dovranno essere portati dall'azienda vincitrice che dovrà sostituire l'attuale materiale rotabile con mezzi più moderni. I concorrenti potranno avvalersi di sistemi di leasing operativo, se risultassero a loro convenienti. Il capitolato garantirà ai concorrenti lo sfruttamento dei rotabili anche una volta trascorsi i nove anni di gara. Tra le sue peculiarità: assicurare una corsa l'ora per direzione, prevedendo intensificazioni nelle fasce orarie di punta nel tratto Como-Cantù.

Alla fine si rilevano undici aziende interessate a partecipare alla gara per il lotto Milano-Molteno-Lecco e Como-Lecco, di cui tre straniere. La gara viene aggiudicata all'operatore preesistente Trenitalia.

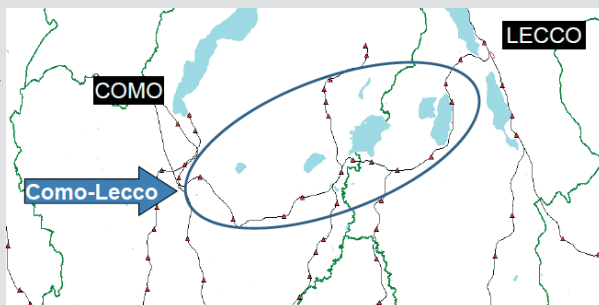


Affidamento del servizio sulla linea Como-Lecco

Principali requisiti richiesti dal bando:

	Cauzione provvisoria 2%	Base asta annua	Euro
	208.000		
Fatturato minimo richiesto (2001-2003)			Euro 10.400.000 annui
Dichiarazione bancaria di affidamento richiesta			Euro 2.600.000
Percorrenza minima (2001/2003)			Km 1.040.000 annui
			Treni/km annui 624.000

L'avvio del servizio previsto il 10 dicembre 2006 per la durata di 9 anni.



2006-2007, le proposte rimangono sulla carta

Un recupero non voluto



I primi tentativi di suscitare attenzione nei confronti della linea ferroviaria Como-Lecco, al fine di dar vita ad un sistema pedemontano del ferro, possono essere ricondotti all'Ordine del Giorno del 20 dicembre 2006 presentato, tra gli altri, dai consiglieri regionali Luca Gaffuri e Carlo Spreafico. Nell'ambito della discussione riguardo il bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2007, il Consiglio Regionale, infatti, vota positivamente un documento che impegna la Giunta ad individuare azioni per promuovere la progressiva integrazione delle reti FNM Seveso-Mariano-Erba-Asso e RFI Como-Molteno-Lecco in un'ottica anche di interscambio ferro/gomma. L'Ordine del Giorno viene presentato facendo riferimento al "Documento di Programmazione Economico Finanziaria regionale 2006-2008" (DGR 8/328) che per quanto riguarda lo sviluppo del sistema ferroviario regionale individua, tra gli altri, il tema car-



2003: studio di fattibilità metrotranvia Como-Cantù

Lo "Studio di fattibilità per una METROTRANVIA IN COMO" viene commissionato dal Comune di Como nel dicembre del 2001 e redatto due anni più tardi dal Polo Regionale di Como del Politecnico e dal Consorzio Poliedra, con il contributo fattivo del settore "Grandi Opere" dell'Amministrazione comasca. Tra le proposte formulate nel documento figura la realizzazione della navetta ferroviaria Cantù-Como San Giovanni. Al servizio offerto dai collegamenti già in essere in direzione di Como San Giovanni di Trenitalia e Como Lago delle FNM si sarebbe aggiunto un servizio con cadenza semioraria in partenza da Cantù. Un progetto che comunque necessiterebbe della rimessa in esercizio del vecchio raccordo ferroviario "Radetzky" tra le stazioni di Albate/Camerlata di Trenitalia e Como Camerlata di FNM.



dine dell'impostazione di un sistema integrato di mobilità, ed al "Programma Regionale di sviluppo della VIII legislatura" (Deliberazione n. VIII/25) che individua la necessità di costituire un moderno servizio integrato di mobilità urbana che

umenti l'attrattività del servizio pubblico di trasporto. In esso inoltre, si sottolinea "la necessità di arrivare ad un sistema informativo e ad una rete di stazioni integrate per generare un sistema di trasporto pubblico che venga percepito come unitario dagli utenti e che risponda in modo competitivo a tutte le esigenze di mobilità".

Anche il "Programma Triennale dei Servizi 2006/2008" predisposto dall'Amministrazione Provinciale di Como si occupa della linea ferroviaria Como-Lecco affermando che "è attualmente oggetto di studio per la sua riqualificazione strutturale. Tale studio prevede un modello di sviluppo del servizio ferroviario che dovrebbe vedere la sua piena attuazione entro l'anno 2008. Sulla linea circolano solo treni del trasporto regionale e l'attuale servizio offerto risponde poco alle reali esigenze di mobilità dell'area attraversata, con particolare riferimento alle aree urbane delle città di Como e di Lecco, anche in relazione alla scarsa disponibilità dei servizi che risultano limitati ai soli giorni feriali e solamente in particolari fasce orarie. Il modello di esercizio prospettato, invece, prevede di rendere disponibile il servizio ferroviario in modo continuativo per tutto l'arco della giornata e di riattivare il servizio anche nelle giornate festive". Il documento entra poi nello specifico dei miglioramenti che dovrebbero interessare questa linea: "Un obiettivo riguarda l'istituzione di collegamenti diretti tra i due capoluoghi di provincia, Como e Lecco. Oggi, infatti, per compiere l'intera relazione Como-Lecco occorre sempre intercambiare a Molteno con i treni della linea Milano-Monza-Molteno-Lecco, con evidenti penalizzazioni in termini di tempi di percorrenza totali dello spostamento ed in termini di comodità del viaggio. Le frequenze dei servizi manterrebbero l'attuale livello di un treno l'ora con la differenza già citata di un'estensione a tutto l'arco della giornata e del prolungamento a Lecco di tutti i treni. Sulle tratte metropolitane Como-Cantù e Lecco-Molteno sarà inoltre possibile prevedere un ulteriore sviluppo di servizi d'area urbana che possano portare le frequenze dei treni che accedono a tali nodi principali a

livelli paragonabili a quelli dei restanti servizi automobilistici di area urbana (30 minuti o anche 15 minuti nelle ore di punta)”. La relazione compilata dai tecnici dell’ente di Villa Saporiti si sofferma poi sugli obiettivi per la linea fissati dal “Programma Triennale del Servizio Ferroviario Regionale” che risultano parzialmente condivisi nell’istituzione di collegamenti diretti tra i due capoluoghi di provincia senza interscambio, nell’introduzione del cadenzamento orario costante dei servizi per tutto l’anno con prosecuzione alternata da/per Lecco ogni due ore in modo da garantire la compatibilità con i convogli della tratta Lecco-Molteno

diretti a Milano, e che trova un’ulteriore novità nella proposta di allungare il servizio serale fino alle ore 21.00.

In attesa dell’evolversi in concreto degli intenti fissati dal Programma Triennale del Servizio Ferroviario Regionale, i consiglieri Luca Gaffuri e Carlo Spreafico tornano nuovamente a riproporre all’attenzione del Consiglio Regionale la tratta Como-Lecco il 19 dicembre 2007 promuovendo un nuovo Ordine del Giorno, questa volta con la finalità di reperire risorse per realizzare un sistema integrato dei trasporti che permettano di potenziare le linee ferroviarie lombarde lungo l’asse del Gottardo e della futura linea Mendrisio-Varese, in un’ottica di offerta transfrontaliera. Gli ambiti di intervento riguarderebbero la linea S1 del canton Ticino, con capolinea ad Albate/Camerlata, la nuova linea Varese-Lugano, i servizi a lunga percorrenza nonché l’integrazione delle tariffe, l’intermodalità e la logistica nella consapevolezza che il traffico con origine o destinazione “Lombardia” è svolto per ben il 40% su ferrovia ma che pur contando su oltre 1.500 chilometri di linea e più di 400 stazioni, la rete ferroviaria lombardia risulta inadeguata

**OdG al bilancio regionale
2008:
«maggiori risorse destinate a
promuovere la futura
costituzione di un sistema
integrato nel settore dei
trasporti, attuando gli
interventi di potenziamento
delle linee ferroviarie in
funzione dell’integrazione del
sistema ferroviario lombardo
nelle reti europee, a partire
dalle direttrici del Gottardo»**



alle necessità di mobilità dei cittadini. Anche in questo caso il Consiglio Regionale approva l'Ordine del Giorno. Questa volta, però, qualcosa si muove. Innanzitutto il 30 gennaio 2008 Regione Lombardia e Canton Ticino sottoscrivono un'intesa ed un accordo operativo in materia di trasporti finalizzato alla condivisione di strategie ed azioni per la definizione di un'unica e coordinata offerta transfrontaliera sui poli di Milano, Como, Chiasso, Mendrisio, Lugano, Varese e Bellinzona. In questo modo vengono considerati prioritari progetti specifici per l'avvio del servizio di metropolitana suburbana di Como (linea S10 Canton Ticino+S11 Lombardia ogni 30 minuti con orari coordinati); per la nuova linea Varese-Lugano, che assicurerebbe i collegamenti Como-Varese e Lugano-Malpensa; per l'integrazione tariffaria e il coordinamento dell'offerta sulla linea Bellinzona-Luino-Gallarate nonché sull'asse del Gottardo (frequenze ogni ora sulla Bellinzona-Milano). Per poter disporre di risultati concreti viene stabilita la costituzione di un tavolo di lavoro che, per



La lettera inviata all'Assessore Raffale Cattaneo

Milano, 30 gennaio 2009.

Egregio Dottor Raffaele Cattaneo

Assessore alle Infrastrutture e Mobilità

Regione Lombardia

Via Taramelli, 20 - 20124 Milano

Oggetto: richiesta di visita alla linea ferroviaria Lecco – Molteno – Como

Caro Cattaneo,

prendendo spunto dall'iniziativa da te intrapresa, di viaggiare sulle linee ferroviarie della nostra regione per rilevare personalmente le condizioni del servizio, ti chiediamo di valutare la possibilità di effettuare il tragitto sulla Lecco-Molteno-Como. Consideriamo che questa linea, come tu pure hai sostenuto autorevolmente in diverse occasioni, possa svolgere un ruolo strategico nell'area pedemontana lombarda. Sappiamo inoltre che i pendolari utenti della linea hanno avuto modo di richiedere il tuo interessamento di fronte ai disagi che si trovano a sostenere in seguito all'introduzione del nuovo orario invernale. Per queste ragioni t'invitiamo a prendere con noi il treno da Lecco a Como, un mattino nei prossimi giorni, in modo da constatare la situazione che riguarda giornalmente gli studenti e i lavoratori in viaggio tra le due città.

Ringraziando della tua disponibilità, attendiamo il tuo pronto riscontro per concordare con te giorno ed ora del viaggio.

Con i migliori saluti.

Luca Gaffuri

Carlo Spreafico

ciò che riguarda la nuova linea S10 dovrà occuparsi della realizzazione delle condizioni di attestamento dei treni ad Albate (binario e sottopassi) nonché dell'accessibilità e dell'area di interscambio. Il successivo 1° ottobre la Giunta regionale approva la deliberazione (N° VIII/8131) con cui, di fatto, trova attuazione il servizio ferroviario tra Albate e Chiasso con tanto di tabelle orari e computo dei costi. Per salvaguardare l'accessibilità alla stazione, il Comune di Como trasforma in parcheggio una parte degli spazi di un vecchio opificio industriale. La linea entra in vigore il 21 ottobre 2008.

Nel frattempo, il precedente 2 aprile, la Giunta regionale, attraverso la Deliberazione N° VIII/6953, approva il programma di acquisto di materiale rotabile per il trasporto pubblico locale, nel rispetto del "Protocollo d'intesa per la definizione degli interventi a completamento e adeguamento del sistema dei trasporti su ferro per l'area della Brianza", che porterà all'acquisto di sei nuove automotrici diesel per la linea Milano-Molteno-Lecco. Forniture che, non mancano subito di sottolineare i consiglieri Gaffuri e Spreafico, possono essere utilizzate anche tra la città manzoniana e Como. Infatti, nell'anno del rilancio in grande stile dei collegamenti con il Canton Ticino, la Como-Lecco viene dimenticata. Anzi, con la modifica degli orari ferroviari dell'inverno 2008/09 si assiste ad una serie di conseguenze che determinano un peggioramento nel servizio. Innanzitutto viene anticipato di quasi mezz'ora il principale convoglio verso Como del mattino utilizzato da pendolari e studenti: ciò determina che buona parte dell'utenza abbandona il servizio. Poi si decide di sospendere le corse nel periodo natalizio 2008/09 e di lasciare tutte le stazioni prive del servizio di biglietteria. Di fronte a tale stato di cose, una petizione sottoscritta da 120 utenti viene inviata direttamente al Presidente di Regione Lombardia, Roberto Formigoni, nella quale viene denunciata la volontà di "sopprimere definitivamente questa tratta". Dopo tutto la situazione che si viene a creare contrasta fortemente con gli indirizzi espressi dalla Giunta regionale nel bando di gara per l'affidamento dei servizi ferroviari da esercitarsi sulla Como-Lecco ("una corsa l'ora per direzione per ciascuna delle relazioni Milano-Molteno-Lecco e Como-Molteno-Lecco") nonché con i principi e gli obiettivi di aumento dell'uso del trasporto pubblico e di maggiore qualità per l'utenza esprezzi nel Patto per il TPL (DGR VIII/8475).

Per tutta questa serie di motivi i consiglieri regionali Luca Gaffuri e Carlo Spreafico, il 21 gennaio 2009, inoltrano un'interrogazione all'assessore alla mobilità, Raffaele Cattaneo, al fine di sapere cosa intende fare Regione Lombardia per valorizzare la linea Como-Lecco, arrivando ad invitare lo stesso ad un viaggio sulla tratta. Proprio in quel periodo Cattaneo sta infatti "testando" in prima persona come si viaggia sulle linee ferroviarie lombarde. I consiglieri decidono anche di incontrare i Sindaci del territorio.

2009: ipotesi per un recupero

Scende in campo il territorio



I disagi che tormentano i pendolari della linea Como-Molteno-Lecco sono al centro di un incontro che il 22 gennaio 2009 viene ospitato nella Sala Civica di Palazzo Zaffiro a Merone ed al quel partecipano oltre ai consiglieri regionali del Pd, Luca Gaffuri e Carlo Spreafico, i sindaci dei Comuni attraversati dalle linee ferroviarie Lecco-Molteno-Monza, Como-Molteno-Lecco e Milano-Asso. Nei loro interventi Gaffuri e Spreafico illustrano il progetto di "Pedemontana ferroviaria", ovvero una linea ferroviaria che servirà un territorio come quello della Brianza lecchese, comasca e monzese tra i più densamente produttivi e sviluppati di tutta Europa, ma nettamente carente dal punto di vista infrastrutturale. La proposta dei consiglieri è quella di realizzare uno studio di fattibilità per fare ciò che in altre nazioni europee è realtà: affiancare ad un tracciato stradale uno ferroviario che metta in rete e sotto un unico gestore il trasporto su rotaia delle reti di Lecco-Molteno-Monza, Lecco-Molteno-Como e Seregno-Bergamo. Ciò creerebbe un bacino di utenza competitivo dal punto di vista della redditività gestionale per volumi di passeggeri e merci trasportabili. Il compito di Regione Lombardia sarebbe quello di verificare con Rfi e Fnm l'interesse a realizzare un contratto che vada in questa direzione, trovando le necessarie intese. In alternativa diventerebbe obbligatorio, in caso di risposta negativa, tentare di coinvolgere operatori stranieri, a partire dalle ferrovie svizzere. Tutte proposte condi-



visite dai presenti che, al termine dell'incontro, propongono di costituire un Comitato di Coordinamento per la messa in rete delle linee (sarebbe formato da tre rappresentanti dei Comuni della Provincia di Como e altrettanti di Lecco, dalle amministrazioni provinciali, dai rappresentanti dei sindacati nonché di quelli dei pendolari) con l'obiettivo di verificare l'interesse degli operatori economici, a partire dalle due Camere di commercio e della stessa Regione. "Vale la pena di ricordare a questo ultimo proposito – ribadiscono Gaffuri e Spreafico – che la realizzazione della Pedemontana ferroviaria è un impegno già votato dal Consiglio regionale in un apposito ordine del giorno nel 2008 e richiamato anche dallo stesso presidente Formigoni in una relazione alla Giunta regionale sul sistema dei trasporti ferroviari lombardo".

Nel corso di un secondo incontro, che si tiene il successivo 18 febbraio a Merone, il dibattito si amplia. Si discute, infatti, dell'interesse per la linea ferroviaria dei comuni dove il treno non passa, ma che ritengono sempre meglio lo spostamento dei pendolari fino alla prima stazione utile piuttosto che la viabilità completamente intasata.

Inoltre tutti lamentano l'abbandono e il degrado in cui versano le stazioni impresenziate nonché la mancanza di parcheggi nelle vicinanze delle stesse. Al termine di questo incontro viene anche predisposta una bozza di delibera d'indirizzo inviata a tutti i comuni del territorio. L'approvazione di questo documento da parte dei rispettivi consigli comunali indicherebbe formalmente e in maniera significativa la richiesta della valorizzazione e del potenziamento del sistema ferroviario pedemontano nonché l'impegno per il raggiungimento di questo obiettivo.

Le speranze suscitate dall'entusiasmo che accompagna queste iniziative di inizio 2009 si scontra, però, con risultati che vanno nella direzione diametralmente opposta, ovvero nella smobilitazione del servizio ferroviario. Il nuovo orario estivo, infatti, non solo non introduce, come richiesto dagli utenti, una corsa da Lecco attorno alle 7 che giunga a Como verso le 8, ma conferma i disagi già emersi nella predisposizione del precedente orario invernale, ovvero arrivi a Como molto scomodi (alle 7.19) o non utili (alle 9) per chi dal lechese si reca nel comasco per lavoro. Per avere dei chiarimenti, il consigliere regionale Carlo Spreafico presenta una nuova interrogazione all'assessore regionale alla Mobilità Raffaele Cattaneo. Nel documento il rappresentante del Pd chiede di sapere "quali sono i piani previsti da Regione Lombardia per ovviare ai continui disagi causati dalla mancanza e dalla frequente rottura del materiale rotabile circolante; come intende risolvere i continui problemi di pulizia e di malfunzionamento degli impianti di condizionamento visto l'avvicinarsi del periodo estivo; se, a fronte della introduzione dei nuovi orari ferroviari a partire dallo scorso 14 dicembre, non sia il caso monitorare la



La proposta di delibera relativa al sistema Ferroviario Pedemontano

OGGETTO: INDIRIZZO IN MERITO ALLA VALORIZZAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO DELL'AREA PEDEMONTANA (LINEE COMO-MOLTENO-LECCO, MONZA-MOLTENO E MILANO-ASSO).

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che le linee ferroviarie Como – Molteno – Lecco, Monza – Molteno e Milano-Asso hanno consentito alle popolazioni residenti nella fascia pedemontana brianzola, comasca e lecchese di elevare il proprio tenore di vita, favorendone la crescita sociale, economica e culturale;

Considerato che, in una zona ad alta densità abitativa quale la nostra, dette linee ferroviarie costituiscono le uniche significative infrastrutture di un servizio pubblico di trasporto ambientalmente sostenibile;

Considerato che i nodi ferroviari di Albate-Camerlata, Merone, Molteno e Lecco sono importanti punti d'intersezione tra linee di RFI e FNM (Milano – Como – Chiasso, Milano Cadorna – Como Lago, Como – Molteno – Lecco, Milano – Asso, Lecco – Molteno – Monza, Milano – Lecco – Tirano) e che le tratte tra Albate-Camerlata, Molteno e Lecco e tra Molteno e Monza sono indispensabili per l'integrazione tra i diversi rami ferroviari citati e per il completamento delle cosiddette "Linee S";

Visto l'ordine del giorno della IX Commissione Permanente della Camera dei Deputati, n. 0/5266 BIS/001/09, accolto dal Governo in data 29 ottobre 1998, che rilevava che «è assolutamente necessario potenziare ed integrare l'asse trasversale ferroviario pedemontano Brescia – Bergamo – Lecco – Como – Varese – Malpensa»;

Visto l'art. 3, comma 7, della legge 7 dicembre 1999, n. 472, Interventi nel settore dei trasporti, che autorizzava la spesa di Lit. 1.000.000.000 per ciascuno degli anni 1999, 2000 e 2001 «per l'urgente predisposizione degli studi di fattibilità del tratto ferroviario Lecco – Molteno – Como e Monza – Molteno – Lecco»;

Visto lo Schema di Accordo Quadro di Sviluppo territoriale per la Provincia di Lecco sottoscritto il 17/01/2005 da Regione Lombardia, Provincia di Lecco, Comune di Lecco, Prefettura di Lecco, C.C.I.A.A., Politecnico di Milano polo di Lecco e dalle Comunità Montane della Provincia di Lecco;

Vista la DCR VIII/302 del 20 dicembre 2006, Ordine del giorno concernente il bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2007: Studio di fattibilità di un sistema integrato tra le reti di FNM e RFI nella fascia pedemontana, con la quale il Consiglio regionale della Lombardia ha impegnato la Giunta regionale «ad individuare azioni per promuovere la progressiva integrazione delle reti di FNM e RFI in un'ottica anche di interscambio ferro/gomma e cargo, con riferimento tra l'altro al collegamento Como – Lecco»;

Vista la DCR VIII/501 del 19 dicembre 2007, Ordine del giorno concernente il bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2008: Risorse per un sistema integrato dei trasporti, con la quale il Consiglio regionale della Lombardia ha im-

pegnato la Giunta regionale «ad individuare azioni per promuovere la progressiva integrazione delle reti di FNM e RFI in un'ottica anche di interscambio ferro/gomma e cargo, con riferimento tra l'altro al collegamento Como – Lecco»;

Vista la DCR VIII/501 del 19 dicembre 2007, Ordine del giorno concernente il bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2008: Risorse per un sistema integrato dei trasporti, con la quale il Consiglio regionale della Lombardia ha impegnato la Giunta regionale a prevedere «nel corso del 2008 maggiori risorse destinate a promuovere la futura costituzione di un sistema integrato nel settore dei trasporti, attuando gli interventi di potenziamento delle linee ferroviarie in funzione dell'integrazione del sistema ferroviario lombardo nelle reti europee, a partire dalle direttrici del Gottardo»;

Vista la DGR 19 novembre 2008 n. VIII/8475, Patto per il trasporto Pubblico Locale in Lombardia con Province, Comuni capoluogo, ANCI Lombardia, Associazioni ed imprese per il Trasporto Pubblico Locale, imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura ferroviaria, i rappresentanti dei sindacati confederati e del settore dei trasporti e le associazioni di utenti, consumatori e pendolari;

Vista la DGR 7 agosto 2009 n. VIII/10144, Presa d'atto della comunicazione del Presidente di concerto con l'Assessore Cattaneo avente ad oggetto: "Accordi tra Regione Lombardia e le imprese ferroviarie per il potenziamento e il miglioramento del servizio ferroviario regionale in Lombardia";

Visto il Programma Regionale di Sviluppo della IX legislatura della Regione Lombardia e l'Allegato Territoriale approvati con DCR 28 settembre 2010 n. IX/56 recare l'indicazione: «è importante predisporre il progetto per la realizzazione della "pedemontana ferroviaria briantea", riqualificando le tratte "Monza-Molteno-Lecco" e "Lecco-Como"»;

Considerato che, lungi dall'essere potenziato, il servizio sulla linea Como – Molteno – Lecco è stato progressivamente ridotto, che in particolare l'introduzione dell'orario invernale 2008-2009 ha causato notevoli problemi agli utenti, studenti e lavoratori, e che prosegue la politica di riduzione del personale di presidio nelle stazioni della tratta;

Considerato che nel corso del 2009 il servizio sulla linea Milano – Asso, caso unico tra le tratte LeNord, ha superato per più mesi i limiti di ritardo stabiliti per la concessione del c. d. bonus ferroviario e che anche nel 2010 gli indici di affidabilità di questa linea risultano i peggiori registrati dal gestore;

Atteso che, nonostante la mobilitazione dei pendolari e dei loro comitati, le richieste dell'utenza in ordine al miglioramento del servizio sulle tratte ferroviarie menzionate sono state accolte solo parzialmente nelle sedi competenti;

Atteso che la riqualificazione delle linee ferroviarie Como – Molteno – Lecco e Milano – Asso e l'integrazione delle tratte ferroviarie dell'area pedemontana lombarda è sempre più urgente, in ordine alla mobilità dei passeggeri e delle merci, all'istituzione di un servizio con adeguata frequenza di corse, puntualità ed elevato livello di qualità, alla realizzazione d'interventi infrastrutturali quali il raddoppio e l'elettificazione delle linee e l'interramento del percorso della Milano - Asso in corrispondenza dei centri abitati, allo sviluppo delle potenzialità del collegamento trasversale tra gli aeroporti di Orio al Serio e Malpensa nonché alla connessione con la direttrice ferroviaria europea del Gottardo;

Atteso che per il conseguimento dei predetti obiettivi è necessario coinvolgere tutti gli attori istituzionali provinciali, regionali e statali e gli operatori del settore ferroviario potenzialmente interessati;

Considerato che tale coinvolgimento sarà tanto più efficace quanto più il territorio pedemontano brianzolo, comasco e lecchese saprà esprimere le esigenze in merito allo sviluppo del sistema ferroviario locale in modo univoco e coordinato,

Udita la discussione dei Consiglieri,

Visto l'art. 42 del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 che individua nel Consiglio Comunale l'organo di indirizzo e di controllo politico-amministrativo;

Con voti espressi nelle forme di legge:

DELIBERA

1. di individuare nella riqualificazione e valorizzazione del sistema ferroviario pedemontano brianzolo, comasco e lecchese, in termini infrastrutturali e di servizio, un obiettivo prioritario del Comune di ;
2. d'impegnare il Sindaco e la Giunta comunale a farsi interpreti in tutte le sedi istituzionali del predetto obiettivo;
3. d'impegnare il Sindaco ad attivarsi, per conto del Comune di , al fine di giungere alla costituzione di un comitato per la valorizzazione e la riqualificazione delle linee ferroviarie Como – Molteno – Lecco, Lecco – Molteno – Monza e Milano – Asso che solleciti gli enti competenti e gli operatori di settore interessati allo sviluppo, in termini infrastrutturali e di servizio, del sistema ferroviario pedemontano brianzolo, comasco e lecchese;
4. d'impegnare il Sindaco ad informare ed aggiornare tempestivamente il Consiglio Comunale circa le attività intraprese per il raggiungimento del predetto obiettivo prioritario.

Inoltre

IL CONSIGLIO COMUNALE

Visto l'art. 134, 4° comma, del D.Lgs. n.267/2000;

Con voti espressi nei modi di legge,

DICHIARA

la presente deliberazione immediatamente eseguibile.

customer satisfaction dei pendolari in modo da apportare eventuali correttivi migliorativi sulla base dei suggerimenti raccolti; se è in programma, anche se con grave ritardo, la convocazione di un tavolo di confronto sui futuri nuovi orari ferroviari che entreranno in vigore già il prossimo 14 giugno". Nel suo documento Spreafico ricorda inoltre che nonostante il "piccolo miglioramento nel rispetto degli orari, la situazione si ripresenta settimanalmente critica soprattutto durante le giornate di caldo intenso" sottolineando successivamente "le gravi inadeguatezze gestionali e di manutenzione soprattutto per quanto concerne la pulizia e gli impianti di condizionamento delle carrozze". Aspetto impensabile in una Regione all'avanguardia come la Lombardia, dove invece circolano "ancora oggi carrozze con impianti di condizionamento rotti e per di più con finestrini chiusi, dopo una prolungata esposizione al sole nei rimessaggi o sui binari di partenza".

Parte delle richieste avanzate da pendolari e studenti, e riprese dai consiglieri regionali Carlo Spreafico e Luca Gaffuri, vengono accolte nell'introduzione,

dal successivo 7 settembre, di un nuovo treno sulla direttrice in partenza da Molteno alle 7.22 e con arrivo a Como San Giovanni alle 8.00. Ma ad un annuncio positivo corrisponde una realtà che nei fatti risulta ben diversa. L'avvio del nuovo servizio dopo le ferie estive 2009 è infatti da incubo per chi utilizza questa direttrice. Carrozze che appaiono e scompaiono da un giorno all'altro in modo del tutto casuale col risultato che il servizio finisce per diventare un disservizio. Questa volta a essere penalizzati sono gli studenti: il treno in partenza alle 6.59 da Merone, che giunge alle 7.30 a Lecco, risulta infatti composto da una sola carrozza che si stipa all'inverosimile tra Moiana e Casletto Rogeno e molti giovani pendolari devono rimanere a terra, con disagio loro e dei famigliari costretti a portarli negli istituti superiori di Lecco con mezzi propri. Ma il fatto più incredibile, riferito proprio dagli utenti, è che fino al giorno prima dell'inizio dell'anno scolastico il convoglio viene visto circolare con due carrozze. Il giorno di inizio delle lezioni, quando ai pendolari si sommano gli studenti, il treno risulta composto da un solo vagone. Il tutto crea evidente malumore per la perdita di tempo, per la necessità di cercare soluzioni di trasporto alternative, per l'abbonamento già pagato per il mese di settembre senza poter utilizzare il treno. Le cose non vanno meglio in direzione di Como dove, sebbene venga ripristinata la corsa delle 7.22 da Molteno, come richiedevano i pendolari, resta irrisolto un problema: l'arrivo in città alle 8.00 penalizza gli studenti che devono prendere il treno 40 minuti prima (6.51 a Merone, 6.54 ad Anzano, 6.57 a Brenna) oppure arrivano a scuola in ritardo. "Entrambe le corse sono del tutto inutili per i pendolari e studenti – confermano i consiglieri regionali del Pd che hanno raccolto fiumi di lamentele e se ne fanno portavoce –. La domanda dell'utenza richiede che si trovi una soluzione. Altrimenti succede che un servizio diventa disservizio. E' uno stato di cose non più tollerabile contro il quale stiamo pensando di organizzare una dura protesta assieme ai sindaci della zona. Siamo arrivati al punto da assomigliare alla metropolitana di Tokio, dove esiste personale addetto a spingere e stipare nelle carrozze le persone. Purtroppo mancano puntualità, pulizia e precisione dei treni giapponesi. Qui si allungano disagi e ritardi e si accorciano i convogli".



26 settembre 2009, Costa Masnaga

Pedemontana ferroviaria, ferrovia della Val Venosta: recupero possibile e riuscito

“Bisogna trasmettere l'idea che viaggiare in treno è bello, che tu passeggero sei desiderato, le stazioni devono essere belle, i treni....qui bisogna investire! Le macchine, dopo tutto, non si cambiano dopo pochi anni?”

Helmut Moroder

(progettista della nuova Ferrovia della Val Venosta)



«Dopo aver posto all'ordine del giorno il dibattito sul futuro delle linee ferroviarie della Brianza comasca e lecchese, è ora di parlare di prospettive concrete». È con questo spirito che Carlo Spreafico e Luca Gaffuri, consiglieri regionali del Partito Democratico, organizzano il 26 settembre 2009 un giorno di studio a Costa Masnaga, “Pedemontana ferroviaria briantea e Ferrovia della Val Venosta a confronto: il recupero possibile ed il recupero riuscito”. Un convegno particolare nel quale, oltre a fare il punto sulle potenzialità della Pedemontana ferroviaria viene portato come esempio il recupero di una ferrovia di second'ordine, ovvero la Merano-Malles, diventata da “ramo secco” a servizio capace di trasportare milioni di utenti l'anno tra pendolari e turisti. Una giornata cui vengono invitati anche i gestori del servizio, delle infrastrutture e dell'industria ferroviaria a poco più di un mese dalla firma dell'intesa che ha costituito (era il 3 agosto) la società “Trenitalia&LeNord” cui viene affidato il trasporto ferroviario regionale in Lombardia a titolo sperimentale per un anno sotto lo slogan: “Più treni, più puntualità, più pulizia”.

26 settembre 2009
Centro Sociale Comitale - Via Cavallotti Martini, 6 - Costa Masnaga (LC)

**Pedemontana ferroviaria briantea e Ferrovia della Val Venosta a confronto:
il recupero possibile e il recupero riuscito**

Ore 9:00: Apertura lavori
Carlo Pizzari - Consigliere PD Regione Lombardia
Carlo Spreafico - Sindaco di Costa Masnaga
Arnaldo Bellodi - Sindaco, CCIAA & LeNord
Luca Gaffuri - Consigliere PD Regione Lombardia

Carlo Spreafico - Convegno regionale della Lombardia

Ore 9:30: La ferrovia della Val Venosta
Helmuth Moroder - Resp. Tecnico di STB, Extranat Trasporti Alto Adige - Bolzano
Carlo Spreafico - Sindaco di Costa Masnaga

Ore 10:15: Discussione di mobilità pedemontana. Il martedì economico
Carlo Spreafico - Sindaco di Costa Masnaga
Giuseppe Pizzari - Sindaco di Costa Masnaga

Ore 10:45: Discussione di mobilità pedemontana. Sviluppo e valorizzazione del territorio
Elio Beckert - Consulente Tecnico Extranat
Giuseppe Pizzari - Sindaco di Costa Masnaga

Ore 11:30: Rapporto dal settore
Carlo Spreafico - Consigliere regionale LeNord
Roberto Magagnoli - Consigliere CCIAA & LeNord
Giuseppe Pizzari - Sindaco di Costa Masnaga

Ore 12:00: Discussione
Sara Molteni - Consigliere PD Regione Lombardia
Carlo Spreafico - Sindaco di Costa Masnaga
Roberto Magagnoli - Consigliere CCIAA & LeNord
Giuseppe Pizzari - Sindaco di Costa Masnaga

Ore 13:00: Conclusione
La voce di Carlo Spreafico
Luca Gaffuri - Consigliere regionale della Lombardia

Per i consiglieri del Pd, Luca Gaffuri e Carlo Spreafico, il convegno conclude mesi di lavoro dedicati alla valorizzazione dei collegamenti ferroviari presenti in "Brianza" che hanno permesso di portare alla luce le peculiarità delle linee esistenti Como-Lecco, Milano-Assò, Lecco-Besana-Monza, «risposte a una viabilità locale saturata, in una posizione strategica per il collegamento con la direttrice ferroviaria del Gottardo e le infrastrutture aeroportuali lombarde, e che potrebbero contare su un polo per la manutenzione del materiale rotabile alle officine di Costa Masnaga». «L'idea di partenza, anche rispetto all'Expo 2015, è che la Brianza, che ha un indice di intraprendenza unico al mondo, rischia di entrare in un cono d'ombra, se non si salda agli assi nord-sud e a Malpensa – sottolinea Carlo Spreafico -. Inoltre è difficile immaginare nuove strutture di movimento in superficie a causa della densità di urbanizzazione, che rende complicato trovare soluzioni condivise in tempi accettabili. È quindi meglio rivalutare tutto ciò che è già presente». Ecco perché, afferma Spreafico, «le linee Lecco-Molteno-Como, Lecco-Molteno-Monza, Assò-Milano, Seregno-Bergamo, sono la nostra carta vincente, se trasformate in un sistema autonomo con un unico gestore. E la Val Venosta lo testimonia. Un esempio di pratica virtuosa che dopo un opportuno recupero strutturale e il potenziamento del servizio, oggi trasporta più di un milione di viaggiatori l'anno». L'analisi e, soprattutto, le proposte del convegno permettono di fo-

Novità PD
 Supplemento al numero 3 di Novità PD

Presso la Sala del Centro Sociale comunale di Costa Masnaga il 26 settembre 2009

Pedemontana ferroviaria brianza e Ferrovia della Val Venosta a confronto: il recupero possibile e il recupero riuscito

«Dopo aver posto all'ordine del giorno il dibattito sul futuro delle linee ferroviarie della Brianza comasca e lecchese, è ora di parlare di prospettive concrete... È con questo spirito che Carlo Spreafico e Luca Gaffuri, consiglieri regionali del Partito Democratico, hanno organizzato l'incontro di studio di Costa Masnaga del 26 settembre (vedi il programma all'interno). La Pedemontana Ferroviaria è un progetto di Consiglio regionale ha approvato una risoluzione al proposito nel 2006), la

Monza: «risposta a una viabilità locale saturata, posizione strategica per il collegamento con la direttrice ferroviaria del Gottardo e le infrastrutture aeroportuali lombarde, l'opportunità di creare un polo della manutenzione del materiale rotabile nelle officine di Costa Masnaga», chiarisce Spreafico. L'interesse diversamente dal territorio e la mobilitazione dei pendolari hanno conseguito un primo risultato: il ripristino della corsa delle 7 del mattino da Molteno per Como, importante per studenti e lavoratori. Il convegno del 26 settembre è un passo ulteriore: sono presenti infatti gli operatori economici locali, chiamati a illustrare la domanda di mobilità del nostro produttivo brianzolo. Con loro anche i soggetti che lavorano alla valorizzazione turistica, culturale ed ambientale della Brianza. Ma a Costa



ferrovia della Val Venosta è invece un esempio riuscito di recupero di un "ramo secco" che, dopo un opportuno recupero strutturale e il potenziamento del servizio, oggi trasporta 2 milioni di viaggiatori all'anno, pendolari e turisti... Può essere un esempio di grande virtuosità - dice Gaffuri - per quanto abbiamo invitato il direttore di Simeuse Trasporto Aho Adje, Helmut Moroder, a illustrarlo... Nei mesi scorsi gli incontri con gli amministratori dei comuni brianzoli, promossi da Gaffuri e Spreafico, hanno portato alla luce le ragioni della valorizzazione delle linee esistenti, Como-Lecco, Milano-Assò, Lecco-Besana-



Masnaga ci saranno attorno al tavolo anche gli attori del trasporto ferroviario lombardo, i gestori del servizio, delle infrastrutture dell'industria ferroviaria. Gaffuri e Spreafico spiegano: «Riteniamo questo fermo importante anche alla luce della recente costituzione, promossa da Regione Lombardia, di una società mista tra Trenitalia e Le Nord: per il trasporto ferroviario lombardo si aprono adesso ottimi spazi da scoprire».

VIII LEGISLATURA

SEDUTA DEL 20 DICEMBRE 2006 DELIBERAZIONE N. VIII/0302

Presidenza del Vice Presidente LUCCHINI Segretari: I Consiglieri FERRAZZI e BONFANTI

OGGETTO: ORDINE DEL GIORNO CONCERNENTE IL BILANCIO DI PREVISIONE PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2007 - STUDIO DI FATTIBILITÀ DI UN SISTEMA INTEGRATO TRA LE RETI DI FNM E RFI NELLA FASCIA PEDEMONTANA.

INIZIATIVA: CONSIGLIERI GAFFURI, SPREAFICO, FABRIZIO, ADAMOLLI, PRINA, BOSTANTINI, DALMASSO, BENIGNI, FATUZZO, ERNALDINI, BOSGAGLI, GALLI DE CAPITANI, QUADRINI, MÜHLBAUER, SARFATTI, MONGUZZI, SAPONARO.

VIII LEGISLATURA DELIBERAZIONE VIII/0302

IL CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA

Visto l'Ordine del giorno n. 0934 presentato in data 19 dicembre 2006, collegato al PDL/0194 concernente il bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2007;

a norma dell'art. 74 del Regolamento interno, con votazione palese, per alzata di mano;

DELIBERA

di approvare l'Ordine del giorno n. 0934 concernente lo studio di fattibilità di un sistema integrato tra le reti di FNM e RFI nella fascia Pedemontana, nel testo che eccola recita:

Il Consiglio regionale della Lombardia

visto il PDL/0194 "Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2007 e bilancio pluriennale 2007/2008 a legislazione vigente e programmazione";

vista la DGR n. 8/3128, "Documento di programmazione Economico Finanziaria Regionale 2006-2008" che per quanto riguarda lo sviluppo del sistema ferroviario regionale individua, tra gli altri, come tema condita "l'impostazione di un sistema integrato del trasporto regionale...";

vista la Deliberazione del Consiglio regionale della Lombardia 26 ottobre 2005, n. VIII/05 - "Programma Regionale di sviluppo della VIII Legislatura" che individua la necessità di costituire un moderno servizio integrato di mobilità urbana che aumenti l'attrattività del servizio pubblico di trasporto e nel quale, inoltre, si sottolinea "la necessità di arrivare ad un sistema informativo ed ad una rete di stazioni integrate per generare un sistema di trasporto pubblico che venga percepito come unitario dagli utenti e che risponda in modo competitivo a tutte le esigenze di mobilità";

tutto ciò premesso;

impegna la Giunta regionale

ad individuare azioni per promuovere la progressiva integrazione delle reti di FNM e RFI in un'ottica anche di interscambio ferro/gomma e cargo, con riferimento tra l'altro al collegamento Como-Lecco";

IL VICE PRESIDENTE

(/s/ Enzo Lucchini)

A sinistra: copertina del numero speciale di Novità PD sull'appuntamento. A destra: OdG del 30 dicembre 2006 sullo studio di fattibilità per un sistema ferroviario integrato tra le reti RFI e FNM nella fascia Pedemontana.

calizzare come una Pedemontana su rotaia, che sfrutti le reti esistenti, sia più che necessaria per non andare a consumare territorio dove quello libero è poco, mettendo in rete le linee tra Lecco, Como e Monza. Tratte storiche che hanno assicurato in passato lo sviluppo della Brianza, ma che da tempo sono escluse da collegamenti internazionali e per di più sono costantemente penalizzate in termini di orari e investimenti malgrado attraversino un territorio tra i più densamente produttivi e sviluppati d'Europa. Al dibattito partecipa anche l'allora vicedirettore generale di Ferrovie Nord Milano, Luigi Legnani, che sottolinea la "necessità di sentirci tutti dentro questo progetto. Non è la 'nostra' ferrovia, ma quella di chiunque la utilizzi. In Trentino Alto Adige il recupero è stato favorito da un coinvolgimento generale. L'obiettivo è che una ferrovia diventi servizio di mobilità scelto perché di qualità e non solo destinato a chi non ha la patente. Servizio che si utilizza in quanto è buono". Purtroppo la situazione di partenza di questa area della Lombardia, ricorda Legnani, non è delle migliori: "I treni che utilizziamo spesso sono di fine anni '50. E a Trenitalia non va meglio".

Ecco dunque indicati altri scopi e la finalità da conseguire con il progetto Pedemontana ferroviaria: servizio ai pendolari ma anche strumento per incrementare un traffico lento, dolce, non intrusivo, che favorisca il turismo e la cultura. "La Pedemontana diventerebbe una direttrice fondamentale e attraverserebbe tre parchi: quello di Monza, del Lambro e del Monte Barro – è la tesi di Edo Bricchetti, che dal 2001 studia il territorio per il Comitato scientifico dell'Ecomuseo del Distretto monti e laghi brianzese. La ferrovia può essere considerata un monumento diffuso e avrebbe la capacità di aumentare gli scambi fra comuni e rivalutare aree ai più sconosciute ma affascinanti. Come non parlare, infatti, della bellezza della regione dei piccoli laghi?".

Ipotesi affascinanti, dunque, ma destinate a scontrarsi con la realtà di un deficitario servizio ferroviario: la linea Asso-Milano sfiora costantemente gli standard di puntualità e la Como-Lecco può contare su una dotazione infrastrutturale obsoleta anche a causa della mancata elettrificazione del tragitto (la recuperata linea della Val Venosta può contare su un tragitto completamente elettrificato, su convogli moderni e con convogli che viaggiano con puntualità pari al 98%). Il convegno permette ai consiglieri regionali Carlo Spreafico e Luca Gaffuri di indicare l'unica via per uscire dall'impasse ovvero «destinare maggiori risorse e affidare la gestione della rete a un unico operatore, come in Val Venosta. Per farlo serve però l'appoggio della popolazione, altrimenti la Regione difficilmente si interesserà al progetto». Purtroppo, infatti, il convegno viene ignorato da Leonardo Carioni (Lega Nord) e Daniele Nava (Pdl), rispettivamente presidenti delle Province di Como e Lecco. «Realizzare una pedemontana su ferro è possibile – chiude Gaffuri - basterebbe crederci».

Gli approfondimenti del convegno



Val Venosta: la ferrovia rinata

Nel corso della giornata di studio di Costa Masnaga “Pedemontana ferroviaria briantea e Ferrovia della Val Venosta a confronto: il recupero possibile ed il recupero riuscito”, un ruolo di primo piano spetta alla Ferrovia Merano-Malles, progettata verso la fine del XIX secolo come parte integrante della potenziale linea Basilea-Coira-Venezia. Venne inaugurata il 1 giugno 1906 dopo poco più di due anni di lavoro. In seguito all’annessione dell’Alto Adige all’Italia nel 1919, la linea passò alle Ferrovie dello Stato mentre all’Austria venne imposto di terminare la linea attraverso il passo Resia come riparazione per i danni di guerra all’Italia. La Reschenbahn avrebbe dovuto, infatti, collegare Malles con Landeck, al centro del Tirolo. Allo scoppio della Seconda guerra mondiale i lavori, che non erano comunque mai andati oltre la fase progettuale, vennero abbandonati e mai più presi in seria considerazione. Nel 1991 le Ferrovie dello Stato chiusero il traffico merci e passeggeri sulla linea, ritenendola un “ramo secco”, in quanto gli unici utenti erano i turisti. Nel 1999 le Ferrovie dello Stato cedettero la rete alla Provincia di Bolzano. Helmut Moroder, responsabile tecnico di Strutture trasporto Alto Adige

L'Amico del Popolo LA TUA PUBBLICITÀ
 Edizione settimanale via filo n. 47 del 13 settembre 2008
 09/17 settembre 2008

L'INTERVISTA - Parla l'ingegner Helmut Moroder, progettista
Come ti rilancio il treno
 Sulla linea della Val Venosta due milioni di passeggeri l'anno

Sessanta chilometri con 700 metri di dislivello. Lì sopra la nuova linea ferroviaria della Val Venosta che da Merano sale a Malles, in Alto Adige vicino al passo Resia. L'ha realizzata con fondi europei la Provincia autonoma di Bolzano, su progetto di Helmut Moroder. L'ingegner austriaco è stato accoppiato ai binari della Val Venosta una convinta di Bellunese impegnata in una gara del tutto particolare, organizzata dal comitato "Pas Dolomiti Fer oltre Strada". Sarà un viaggio alla riscoperta del treno, attualizzato secondo le esigenze moderne. Il comitato, attivo in Centro Cadore e in Carinzia, sta opponendo al proseguimento dell'autostrada da Bozè nella Alps e "Tollstizzo e cerca di offrire agenti di riflessione sulla mobilità nelle valli alpine.

Ingegner, che cosa mostra al Bellunese in Val Venosta?
 «Io cercherò di far vedere come si può ristrutturare e riattivare una linea ferroviaria considerata "ramo secco" venti anni fa, riportata in vita e vita nuova, con un successo che è già andato oltre ogni previsione».

Dal Dorfobil Klaus alla rinascita della ferrovia Merano-Malles

I grandi problemi cagionati dal transito alpino sono sempre in grande risalto sui media; ciò nonostante, spesso si dimentica che più di due terzi del traffico alpino sono di origine locale, una delle problematiche centrali di cui si è occupato il team di esperti e stata quella di valutare le alternative esistenti.



La Ferrovia della Val Venosta (Alto Adige) era già morta da un pezzo, finché nel 2005 non è stata riattivata dal suo nome ultracomeale.

Per molti politici e decisi, la qualità dei collegamenti è un requisito decisivo per un andamento economico positivo, per la creazione di posti di lavoro e per il turismo. D'altra parte, però, il traffico merci su strada ha provocato danni ambientali: il rumore e i gas di scarico sono cresciuti a dismisura, in particolare lungo la via di transito che attraversano le Alpi, tanto che molti residenti accusano sintomi di stress e patologie psico-somatiche. Alla luce di queste considerazioni, lo spostamento del traffico di lunga percorrenza dalla strada alla rotaia è uno dei principali obiettivi della Convenzione delle Alpi. Sebbene il contratto quadro sia stato sottoscritto nel 1981, molti abitanti delle Alpi sono scettici quanto alla possibilità di avvicinarsi anche lentamente e a questi obiettivi in tempi utili.

Il nocciolo del problema sono gli spostamenti turistici e professionali. Per quanto le sue conseguenze siano estremamente gravose, il traffico di transito rappresenta solo il 18% del totale, per il resto si concentra su pochi valichi alpini. Un altro 20% del traffico è accessibile al turismo e all'escursionismo. Di fatto, la parte del leone la svolge il traffico interno, con una quota del 72%. Stando così le cose, il team di esperti designato dalla CIPRA ha deciso di non focalizzare sul traffico di transito, quanto sulle conseguenze degli spostamenti turistici e professionali, cercando di evidenziare nuove prospettive per i problemi di traffico delle Alpi. Il team si è concentrato su quattro interrogativi:

- Quali è il legame tra mobilità e sviluppo regionale?
- Quali dati fattivi possono riferire in misura rilevante le decisioni a livello locale?
- Quali sono le alternative economicamente compatibili?
- Com'è possibile promuovere la sostenibilità per le soluzioni di trasporto sostenibili?

Nel gergo degli specialisti la parola chiave è accessibilità. Rappresenta il numero di opportunità di contatti economici e per-

Modello d'esercizio



Una linea regionale innovativa



Articoli on-line dedicati alla riattivazione della ferrovia della Val Venosta che nei primi 12 mesi di esercizio nel 2007 è arrivata a contare ben 100.000 passeggeri al mese.



Da Malles per il vasto mondo



di Bolzano, che ha in gestione la ferrovia della Val Venosta, illustra come è stato possibile riattivare la linea: “Nostro obiettivo era avere alta affidabilità, comfort, sicurezza e bassi costi di servizio. Ci siamo detti: se vogliamo fare un lavoro, dobbiamo farlo bene. Ora, poiché la vecchia ferrovia aveva 100 anni, abbiamo rifatto tutta l’infrastruttura: 61 ponti, 2 gallerie, soppresso 54 passaggi a livello, costruito sottopassi, stabilizzato versanti”. E per l’armamento la Val Venosta si è ispirata alle tecnologie più all’avanguardia che si applicano all’estero: “Volevamo garantire un alto comfort, ma la normativa italiana non lo permetteva. Quindi, abbiamo adottato sistemi di altri paesi per raggiungere gli standard che più ci piacevano”. Ad esempio la traversa a epsilon, che consente maggiore stabilità del binario nelle curve; solo un macchinista a bordo; un controllo centrale unico; una linea impresenziata; la possibilità di intervento programmato anche via sms; marciapiedi a raso per persone non deambulanti. Non solo: “Tutti i fabbricati sono stati riportati nella loro situazione originaria, le stazioni riconsegnate ai Comuni, che ne sono diventati i gestori e questo ha scatenato quasi una gara tra i paesi per quello che cura meglio li suoi spazi. Noi della Sta ci occupiamo solo degli apparati tecnici”. I risultati? Naturalmente quasi ‘fantascientifici’ per il resto d’Italia: “La regolarità dei treni è vicina al 98%, ma non siamo del tutto soddisfatti – afferma Moroder –: il minimo che vogliamo garantire è il 99%. C’è stato un discreto calo del traffico auto. Alla gente piace prendere treni belli e moderni e noi abbiamo acquistato il meglio del mercato perché devono durare 30-40 anni”. Nel 2007, ad un anno di distanza dall’inaugurazione, la Ferrovia della Val Venosta ha contato 100.000 passeggeri al mese, numero di gran lunga superiore alle aspettative dei promotori, in quanto il tempo di percorrenza tra Malles e Bolzano è quasi concorrenziale con quello dell’auto. Ma senza code e stress. Ciò ha indotto la maggior parte delle famiglie a vendere la seconda auto. Successivamente investimenti ferroviari hanno interessato altre aree dell’Alto Adige come la Val Pusteria dove sono state riqualificate numerose ferrovie.

Viaggio in Brianza

“Ed io vagava pei colli della mia Brianza, in cerca ed in ammirazione delle

bellezze, onde natura v'è cortese a chi sappia interrogarla". Da questo passo di "Lombardia pittoresca", scritta nel 1838 da Cesare Cantù, inizia una profonda riflessione sulle potenzialità turistiche insite nella linea ferroviaria Como-Lecco che attraversa il territorio dell'Ecomuseo del distretto dei monti e dei laghi briantei: proposta culturale presente già da tempo sulla carta, ma non ancora operativa nella pratica delle buone cose, con i suoi temi, i suoi percorsi intelligenti e, soprattutto, sostenibili. L'ambiente attraversato dalla linea ferroviaria, infatti, racchiude in sé bellezze ambientali, naturali e storico-artistiche legate al caratteristico paesaggio racchiuso fra le Prealpi, le colline del "Monte di Brianza", i massicci montani del Cornizzolo, dei Corni di Canzo, del Moregallo e i laghi prealpini morenici. Concretamente l'Ecomuseo propone nove itinerari che accompagnano il visitatore in un viaggio unico, alla scoperta di memorie, percorsi, vedute pittoresche ma anche di antichi mestieri tipici di un territorio ancora oggi vivo e tra i più belli e dinamici d'Italia dove si possono visitare gioielli architettonici (dal Campanone della Brianza al Battistero di Oggiono, dalle ville e dimore patrie dell'Ottocento ai luoghi pariniani di Bosisio) e paesaggistici (il complesso abbaziale di San Pietro al Monte e il Parco del Monte Barro), senza dimenticare che quest'area ha avuto una notevole importanza nello sviluppo industriale a partire dal XIX secolo e che conserva pregevoli testimonianze artistiche del suo passato (opifici della lavorazione della seta e del ferro, nuclei rurali dei borghi storici). Una serie di luoghi unici dal punto di vista artistico e culturale,



**Provincia di Como
Dicembre 2005**



**Provincia di Lecco
Ottobre 2003**

frequentati e raccontati da letterati ed artisti tra cui Giuseppe Parini, Antonio Stoppani, Giovanni Segantini e Marco d'Oggiono, che li hanno celebrati nelle loro opere, rendendoli tappe di un vero e proprio paesaggio culturale lombardo.

Questi nove percorsi (teatri di natura, alla scoperta di paesaggi e scenari naturali; antiche civiltà, il passato archeologico del territorio; i sentieri storici; tappe dello spirito, alla scoperta della religiosità e delle sue testimonianze; la civiltà delle cose, itinerari di cultura materiale; tracce della memoria, ovvero il territorio brianteo nella memoria collettiva; trasporti ecosostenibili; attività culturali; attività sportive ed enogastronomiche) sono facilmente usufruibili tramite la linea ferroviaria Como-Lecco, un'infrastruttura già tracciata nello spazio e nella memoria della collettività, anche se magari oggi un po' appannata in quanto le relazioni fra i diversi centri erano molto più intense in passato.

Le opportunità del treno dei "Tre laghi"

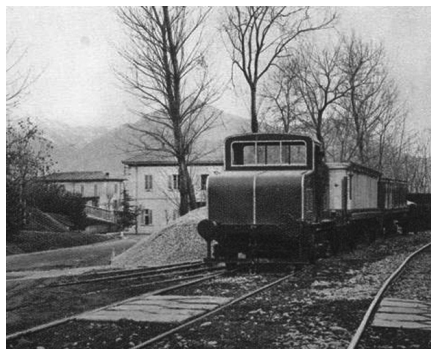
Linea F.S. Como- Molteno-Lecco:

Fermate	Opportunità
Monguzzo-Anzano del Parco-Alzate	Lago di Alserio, lago di Montorfano;
Merone	Lago di Pusiano; in riva al Lambro; il Lambro "operoso"; collegamento con il treno della "Valassina" F.N.M. Milano-Canzo-Asso;
Moiana-Casletto Rogeno	Lago di Pusiano;
Oggiono	Lago di Annone-Oggiono; alla scoperta dei poggi briantei; borghi e mestieri antichi; quando andava la filanda; sentieri della fede: le "Chiese Capo di Pieve"; collegamento con il "Treno dei Tre Parchi" (F.S. Monza-Merone-Lecco: Parco della Villa Reale di Monza, Parco della Valle del Lambro a Merone, Parco del Monte Barro);
Sala al Barro	Monte Barro
Civate	San Pietro al Monte
Valmadrera	Vie crucis in quota; cattedrali di seta.

Merone e la Holcim, quando la Como-Lecco era un'eccellenza

La storia del Cementificio di Merone, uno dei nomi più significativi tra i produttori di questo materiale, nasce nel 1928 con la costruzione della prima unità dello stabilimento. La località brianzola viene scelta essenzialmente per due

motivi: presenza delle risorse geologiche in un territorio ricco di marna e di calcare (ecco perché dovette porsi al di fuori della tradizionale linea di sviluppo segnata dal Lambro: l'ubicazione ottimale dello stabilimento doveva, infatti, garantire un efficiente trasporto del prodotto e, di conseguenza, collocarsi al centro del nodo viario e ferroviario che si era costituito negli ultimi decenni del secolo precedente) ed il fatto che il paese di Merone è posto all'incrocio



Vecchio convoglio in attesa di entrare nel Cementificio di Merone (Foto Holcim).

tra le linee ferroviarie Milano-Erba e Como-Lecco che permettono il trasporto del carbone e del prodotto finito via treno. L'entrata in funzione del nuovo stabilimento dà una notevole accelerazione alle trasformazioni sociali in atto nel paese. È un'occasione che nessuno si lascia sfuggire per assicurarsi un lavoro e per uscire dalla situazione precaria che caratterizza l'attività agricola. A partire dalla seconda metà degli anni '60 si registra una progressiva riduzione del trasporto ferroviario che porterà prima all'abbandono del trasporto di cemento e, a metà degli anni ottanta, della rinuncia anche al trasporto di carbone. L'attenzione verso il trasporto via ferro del cemento, ma anche di altri materiali da costruzione come gli aggregati (ghiaia e sabbia) e calcestruzzo riprendono nell'ultimo decennio e dopo che l'azienda è entrata sotto il controllo del gruppo svizzero Holderbank (dal 2001 Holcim), uno dei leader mondiali nel settore. Nel 2004 viene infatti ripristinato lo scalo ferroviario per l'arrivo di calcare e pozzolane (investimento di 3 milioni di euro) e nel 2007 viene completato l'impianto per il ricevimento di carbone (investimento di 1,5 milioni di euro). Questi lavori consentono a 9 treni di effettuare diverse forniture la settimana che si traducono in 280 camion in meno. Nel solo 2008 grazie al trasporto su rotaia non sono stati effettuati 7.223 consegne su gomma con evidenti benefici socio-ambientali (riduzione del rumore, dell'inquinamento atmosferico e delle emissioni di anidride carbonica).

Viaggiare sulla "Grandate-Malnate"

Nel 2006 l'associazione Lubilantes, organizzazione di volontariato culturale attiva a Como fin dal 1996, conclude un completo studio di fattibilità sul possibile recupero della ex tratta delle FNM Grandate-Malnate, realizzando nel biennio 2007/2008 un primo intervento di messa in sicurezza e pulizia del sedime, adattandolo a utilizzo pedonale e ciclabile, in territorio di Villa Guar-

dia e l'anno successivo a Lurate Caccivio. L'obiettivo del sodalizio è quello di accendere i riflettori sull'importanza di un completo recupero che consentirebbe di collegare Como e Varese con una piacevole ciclopedonale di soli 16 chilometri, e sulla bellezza degli ambienti naturali attraversati dal vecchio sedime. Da queste iniziative è nata la "Giornata delle ferrovie dimenticate" attraverso le quali si sensibilizza sull'importanza della conservazione dei sedimi delle vecchie ferrovie come strumento di riqualificazione del territorio e promozione dell'educazione alla mobilità dolce.

Nuovi treni per i pendolari

AnsaldoBreda S.p.A., controllata da Finmeccanica e nata nel 2001 dalla fusione di Ansaldo Trasporti e Breda Costruzioni Ferroviarie, è la principale società italiana di costruzioni di materiale rotabile per il trasporto su ferro. Partendo dal presupposto promosso dall'ing. Moroder ("Occorre investire sui treni per migliorare le condizioni di trasporto ed invogliare i passeggeri) nella discussione relativa al recupero della Como-Lecco l'occasione è stata quella di ipotizzare un utilizzo sulla tratta del convoglio ritenuto più idoneo: un treno modello TSR a gasolio. Il Treno Servizio Regionale (TSR) è un treno progettato e prodotto a partire dal 2004 e tuttora in produzione da parte di un Raggruppamento Temporaneo di Imprese che vede accanto alla mandataria AnsaldoBreda anche Firema e Keller. Il treno è progettato appositamente per rispondere alle necessità del traffico pendolare delle maggiori città italiane, in particolare di Milano. Sono treni che rappresentano un'evoluzione del TAF (Treno ad alta frequentazione): nonostante l'aspetto esterno tra i due modelli sia molto simile, vi sono differenze significative sia dal punto di vista tecnologico sia dal punto di vista del comfort. A differenza dei TAF dove la trazione è effettuata solo dalle vetture di testa e di coda, nei TSR ogni vettura è dotata di un carrello motore: ciò consente la massima elasticità nella composizione dei treni, che possono essere di lunghezza variabile secondo le esigenze di servizio, mantenendo inalterate le loro prestazioni. Ciò ha risolto gran parte dei problemi di aderenza tipiche di alcune linee delle Ferrovienord che raggiungono pendenze del 30 per mille (tra Como Borghi e Camerlata).

La modifica del tipo di collegamento meccanico tra cassa e carrello ha migliorato il comfort interno, la sicurezza, mentre la configurazione a due piani dei convogli è particolarmente adatta a soddisfare tutte le esigenze di trasporto del bacino di Milano.



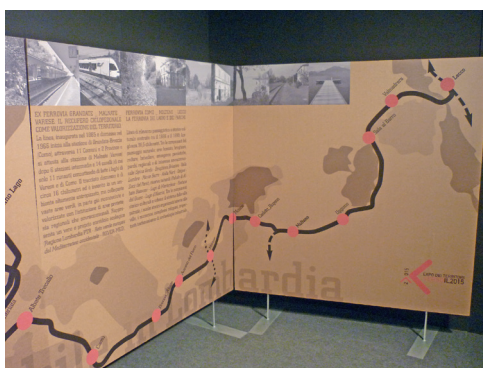
Ipotesi di recupero nell'ambito di EXPO 2015

La Como-Lecco nel Moslo ("Mobilità sostenibile in Lombardia")



Nel 2008 la Provincia di Milano promuove il bando di concorso "Expo dei Territori: verso il 2015" cui la Consulta Regionale Lombarda degli Ordini degli Architetti partecipa con un progetto di ricerca triennale riferito all'incentivazione della mobilità sostenibile su ferro in Lombardia. Tra le 15 migliori proposte viene individuato anche "Expo 2015 e mobilità sostenibile in Lombardia", diffusamente conosciuto con l'acronimo "MOSLO". La ricerca ha permesso di fare il punto sullo stato reale della rete ferroviaria lombarda ed ha consentito di realizzare una dettagliata mappa riassuntiva dello stato di fatto del sistema infrastrutturale, dei progetti a venire e di quelli in corso di realizzazione. È stato proprio dalla costruzione di questa sorta di "tavola sinottica" che è stato possibile individuare una serie di temi, in relazione a luoghi precisi, che ha permesso ai gruppi di lavoro dell'Ordine degli Architetti di Como, Lecco e Varese di proseguire nell'indagine. Tra i "casi" sottoposti all'analisi di MOSLO anche la realtà della città di Como e la linea ferroviaria Como-Lecco.

Nel primo caso, dall'approfondimento, è emerso che Como presenta da sempre alcune problematiche irrisolte a livello di trasporto ferroviario. Una su tutte la mancanza di collegamento efficiente, attraverso mezzi pubblici, tra le stazioni delle Ferrovie Nord e quelle dello Stato. A tal proposito si sono presi contatti con il Politecnico di Milano - Polo di Como, che dal 2001 al 2003 era stato incaricato di redigere uno studio di fattibilità sull'ipotesi di una metrotramvia in città che, collegando la stazione



“Como Nord Lago” a “Como San Giovanni” avrebbe dato vita ad un sistema di trasporto pubblico maggiormente organico e funzionale. In seguito, gli ordini degli Architetti di Como, Lecco e Varese hanno condiviso il progetto per una riqualificazione della tratta Como-Lecco, considerata sottoutilizzata, ipotizzandone l’elettrificazione al fine di migliorare e velocizzare il servizio; collegare in modo più efficace i due capoluoghi che sono caratterizzati da un elevato pendolarismo; incrementarne l’utilizzo per il traffico merci; tutelare il territorio (così da evitare la realizzazione di nuove infrastrutture); dar vita ad un tracciato alternativo per il traffico turistico; incrementare il comfort e l’efficienza del servizio ferroviario. Queste sono le conclusioni, dal punto di vista infrastrutturale e dell’offerta commerciale, cui corrispondono tutta una serie di criticità, rilevate dallo studio.

Caratteristiche infrastrutturali

Binario semplice non elettrificato per uno sviluppo complessivo di 37 chilometri; sistema di trazione dei convogli esclusivamente diesel; linea classificata di categoria D4 (peso assiale di 22,5 t/asse), con limitazione di velocità a 70 km/h per i carichi superiori alla categoria C3 (peso di 20 t/asse); velocità massima consentita della linea tra gli 85 ed i 90 km/h; pendenza massima del 16‰, raggiunta in molte tratte della linea in conseguenza della morfologia del territorio e da un tracciato con elevata tortuosità che si ripercuote anche sulle località di servizio; impianti di sicurezza e segnalamento datati ed obsoleti; in alcune stazioni sono infatti ancora presenti apparati del tipo A.D.M. (Apparati per Deviatori Manuali), mentre il distanziamento in linea dei treni, fra Albate Camerlata e Molteno, è gestito con blocco telefonico. I tempi di chiusura delle sbarre ai passaggi a livello sono di conseguenza molto lunghi. Dal mese di gennaio 2009 è stato attivato il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) per la regolamentazione della movimentazione dei treni; località servite poste ad una distanza di circa 3 chilometri l’una dall’altra; stazioni trascurate e vetuste. I marciapiedi hanno dimensioni geometriche variabili e non conformi agli standard nonché privi di pensiline. Il passaggio da un marciapiede all’altro nelle stazioni avviene per mezzo di passerelle in legno a raso tra i binari. Vi è una carente illuminazione nelle ore notturne; informazioni al pubblico fornite tramite avvisi sonori da parte del capostazione (personale RFI); informazioni integrate da quelle fornite da Trenitalia tramite monitor ubicati nelle sale di attesa.

Offerta commerciale e tempi di percorrenza

Nei giorni feriali si effettua servizio dalle 5.20 alle 21.43 sulla Lecco-Molteno e dalle 6.29 alle 19.23 sulla tratta Molteno-Albate/Camerlata.

Tempi di percorrenza: 1 ora da Lecco a Como (corsa diretta); 20’ da Lecco a Molteno; 40’ da Molteno a Como.

Criticità del sistema attuale

Bassa velocità commerciale (velocità media, 41,18 km/h); notevole impatto ambientale a causa delle emissioni sonore dei motori delle automotrici; ridotta flessibilità; disomogeneità e arretratezza degli apparati di stazione; assenza condizioni impiantistiche per effettuare movimenti contemporanei; difficile gestione della circolazione con controllo degli incroci; bassa qualità complessiva del prodotto circolazione; assenza dei sottopassi pedonali in ambito stazione; elevato numero di passaggi a livello (1 ogni 2 km).

Conclusioni

Per realizzare l'elettrificazione della linea tra Molteno ed Albate/Camerlata occorrerebbe adeguare il tracciato e l'armamento nelle tratte critiche, realizzando connessioni telecomandabili nelle stazioni di incrocio (Cantù) nonché prevedendo maggiori posti di incrocio rispetto a quelli attuali. Per ogni stazione lo studio dell'Ordine degli Architetti prevede la sistemazione degli immobili, dei marciapiedi e la realizzazione dei sottopassaggi.



Lo studio di potenziamento della linea della Provincia di Lecco (29.4.2010)

La provincia di Lecco ha elaborato uno studio di fattibilità per la riqualificazione della linea Lecco-Molteno-Como con l'obiettivo di potenziare il servizio. La proposta mira a potenziare, oltre al servizio erogato ai viaggiatori, il trasporto merci su ferro, attraverso interventi infrastrutturali che specificamente riguardano l'elettrificazione delle due linee e la conseguente sostituzione del materiale rotabile; l'adeguamento del tracciato e dell'armamento nelle tratte critiche; l'introduzione di sistemi telecomandabili; l'interconnessione a raso a Villasanta con la linea Milano-Carnate-Lecco (tratta Lecco-Molteno-Monza); la realizzazione dei sottopassi nelle stazioni, l'eliminazione o riduzione dei passaggi a livello esistenti; la sistemazione dei marciapiedi nelle fermate e nelle stazioni; l'adeguamento tecnologico funzionale all'aumento delle prestazioni del sistema.

Ecco i dati salienti dello studio:

Uso attuale della linea ferroviaria

Le linee ferroviarie Lecco- Como e Lecco-Molteno-Monza collegano molti comuni dell'hinterland lecchese ai tre capoluoghi di provincia, assorbendo elevati flussi pendolari di studenti e lavoratori. La linea Lecco-Como, essendo l'unico collegamento ferroviario tra le due città, costituisce anche l'unica possibilità di effettuare il trasporto delle merci su ferro da Lecco a Como e da qui verso la Svizzera.

Accessibilità

Le linee ferroviarie presentano oggi, a seconda delle tratte, diverse caratteristiche e diverse frequenze del servizio erogato:

- Lecco-Molteno, di 14 km, 41 treni/giorno a/r.
- Molteno-Como, di 32 km, 8 treni/giorno a/r.
- Molteno-Monza, di 29 km a binario unico, 40 treni/giorno a/r.

Presupposti per un progetto: potenzialità ed interventi auspicabili

I tracciati ferroviari presentano oggi molte criticità. Sebbene quelle infrastrutturali (la mancanza di elettrificazione, l'elevato numero di passaggi a livello e la mancanza di sottopassi nelle stazioni) siano le più rilevanti, anche il materiale rotabile utilizzato, obsoleto, insufficiente e a bassa velocità commerciale, influisce fortemente sui ritardi e sulla frequenza ridotta delle corse. A ciò si aggiungono poi l'impatto ambientale dei motori diesel e la scarsa integrazione con il trasporto su gomma.

Il nuovo servizio S7 che si attiverà a breve (previsione giugno del 2011) sulla tratta Milano P.G. - Besana Brianza, con conseguente aumento delle corse, soprattutto nelle ore di punta, costituisce un importante presupposto per mettere sinergicamente a sistema le previsioni di potenziamento dell'intera linea Milano-Monza-Oggiono-Lecco a vantaggio della mobilità sostenibile lungo l'intera direttrice territoriale.

Contenuto del progetto

La provincia di Lecco ha elaborato uno studio di fattibilità per la riqualificazione delle linee ferroviarie Lecco-Molteno-Monza e Lecco-Molteno-Como con l'obiettivo di potenziare il servizio, soprattutto a livello metropolitano dei tre capoluoghi. La proposta mira a potenziare, oltre al servizio erogato ai viaggiatori, il trasporto merci su ferro, attraverso interventi infrastrutturali che specificamente riguardano:

- l'elettrificazione delle due linee e la conseguente sostituzione del materiale rotabile;
- l'adeguamento del tracciato e dell'armamento nelle tratte critiche;
- la realizzazione di C.T.C., D.C.O. E A.C.E.I. telecomandabili
- l'interconnessione a raso a Villasanta con la linea Milano-Carnate-Lecco;
- la realizzazione dei sottopassi nelle stazioni, l'eliminazione o riduzione dei passaggi a livello esistenti;
- la sistemazione dei marciapiedi nelle fermate e nelle stazioni;
- l'adeguamento tecnologico funzionale all'aumento delle prestazioni del sistema.

I costi previsti per la riqualificazione sono: 157.920.000 € per la linea Lecco-Molteno-Monza, 85.592.000 € per la Molteno-Albate, finanziati da Regione Lombardia e R.F.I.

Eredità sul territorio dopo l'Expo

Lo studio condotto da R.F.I. ipotizza di poter raggiungere, nelle diverse tratte, un'offerta potenziale di:

80 corse/giorno sulla Milano-Monza-Besana,

50 corse/giorno circa sulla Besana-Molteno,

60 corse/giorno circa sulla Molteno-Lecco,

40 corse/giorno circa sulla Como-Molteno.

L'introduzione di materiale rotabile più capiente consentirebbe di aumentare ulteriormente l'offerta portandola:

da 7.200 a 38.000 posti/giorno sulla Monza-Besana;

da 7.200 a 24.000 posti/giorno sulla Besana-Molteno;

da 7.600 a 28.000 posti/giorno sulla Monza-Lecco;

da 2.400 a 19.000 posti/giorno sulla Molteno-Como.

Requisiti di ecosostenibilità e/o ecoefficienza

Un tale incremento dell'offerta del trasporto pubblico su ferro, costituirebbe un significativo incentivo alla mobilità sostenibile e potrebbe generare importanti ricadute rispetto alla riduzione della mobilità individuale e dei suoi effetti negativi in termini di congestione e inquinamento, a vantaggio della qualità dei territori interessati. L'eliminazione dei passaggi a livello avrebbe inoltre affetti positivi sulla viabilità locale dei comuni interessati dalle stazioni.

Gli interventi previsti renderebbero infine più fruibile il servizio ferroviario regionale nel territorio briantero e lecchese, alleggerendo anche la linea Lecco-Milano via Carnate.



Il flop del bando di Regione Lombardia sulle piccole stazioni

Gli scali della Como-Lecco nella rete ferroviaria lombarda



Il 26 luglio 2010, attraverso l'approvazione di un Ordine del Giorno presentato nell'ambito della discussione concernente l'assestamento al bilancio per l'esercizio finanziario 2010 e pluriennale 2010/2012, promosso dal PD (consiglieri Agostino Alloni e Stefano Tosi), il Consiglio Regionale impegna la Giunta Formigoni a predisporre una mappatura circa la funzionalità delle stazioni lombarde in accordo con Rete Ferroviaria Italiana (RFI). L'idea di fondo è quella che le numerose piccole stazioni dislocate nel territorio rappresentano un patrimonio del servizio ferroviario regionale e metropolitano che non deve essere disperso ma rivalutato e possibilmente riportato alle funzioni del passato, quando svolgevano ruolo di aggregazione urbana e di socialità.

La suddivisione degli scali da parte di RFI è per ordine di importanza in piccoli, medi e grandi. Dal punto di vista commerciale sono invece distinti in Bronze (piccoli impianti che attuano solo servizio regionale), Silver (impianti medio-piccoli che attuano anche qualche servizio di media percorrenza, frequentazione media per servizi metropolitani, regionali e di lunga percorrenza inferiore agli impianti classificati come Gold), Gold (impianti medio-grandi con un'elevata frequentazione), Platinum (stazioni caratterizzate da una frequentazione superiore ad una media di 6.000 viaggiatori al giorno e da un alto numero medio di treni). In Lombardia ci sono 301 stazioni, di cui 150 Bronze, 131 Silver, 18 Gold e 2 Platinum. Attraverso questo Odg vengono anche



ipotizzati scenari futuri. Per gli scali medio/grandi, l'obiettivo è di renderli moderni e funzionali, nell'ottica del rilancio del trasporto su ferro, trasformando le aree della stazione in luoghi polivalenti dotati di servizi culturali e ricreativi, nonché spazi commerciali e poli di attrazione dell'intera città, realizzando parcheggi per auto, moto, bici e favorendo un'interrelazione tra il trasporto su gomma e quello su ferro. Per quanto riguarda le piccole stazioni, data la bassa frequentazione, lo scarso traffico e la progressiva sostituzione del personale con l'introduzione di nuove tecnologie per il controllo a distanza, al fine di evitare che l'assenza di operatori ferroviari possa determinare criticità in termini di sicurezza e decoro degli spazi, è possibile pensare ad interventi di riqualificazione anche in collaborazione con associazioni locali no profit, tra quelle iscritte all'albo del volontariato così come previsto dalla normativa vigente, con le quali stipulare accordi di gestione di spazi e attività di interesse pubblico.



La rilevazione si conclude il 30 giugno. I dati raccolti parlano di un'infrastruttura ferroviaria che si estende per circa 1.671 chilometri con 301 stazioni. Costituiscono la rete fondamentale la linea trasversale convenzionale (Torino)-Milano-Brescia-(Verona-Venezia), di cui è previsto il quadruplicamento AV/AC per fasi: ad oggi è già attivo da Milano a Treviglio ed è in fase di prossima realizzazione fino a Brescia; la linea AV Torino-Milano, completamente aperta al pubblico il 13 dicembre 2009; le linee transfrontaliere Chiasso-Como-Monza-Milano e Luino-Gallarate-Milano, che provengono entrambe dal valico del Gottardo e confluiscono nel nodo di Milano, l'una da nord, altra



da nord-ovest; la linea Milano-(Piacenza-Bologna), tratto settentrionale della dorsale appenninica convenzionale; la linea AV Milano-(Bologna), aperta al pubblico dal 14 dicembre 2008, che quadruplica l'esistente linea storica Milano-(Piacenza)-Bologna); la linea (Domodossola)-Sesto Calende-Gallarate-Milano, che proviene dal valico del



Sempione e confluisce nel nodo di Milano da ovest; la linea Milano-Pavia-(Tortona-Genova). Fanno parte della rete complementare la linea "mediopadana" Piacenza-Castelvetto-Cremona-Mantova-(Nogara-Monselice-Padova) che da Piacenza si sviluppa verso est, parallela alla linea trasversale convenzionale a Milano-Venezia, rispetto alla quale

costituisce un itinerario alternativo soprattutto per i traffici merci; la linea Mortara-(Vercelli/Alessandria) anch'essa un'utile alternativa di percorso; linee di minore importanza che collegano il Nodo di Milano a nord con Bergamo, Lecco, Sondrio. Da segnalare che la linea Como-Lecco non viene menzionata anche se alcune stazioni della tratta ottengono un significativo impegno per il loro miglioramento. Si tratta delle stazioni di Molteno e Merone che, nell'ambito dell'assegnazione dei finanziamenti relativi al bando "Accessibilità e integrazione urbana delle stazioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario e dell'intermodalità passeggeri", ottengono significativi contributi. Al Comune di Molteno, infatti, vengono attribuiti 1.380.700 euro al fine di realizzare opere infrastrutturali per migliorare l'accessibilità alla stazione (lavori che comunque avrebbero dovuto concludersi entro il 2012) mentre alle FNM spetta invece il 50% della spesa complessiva di 6.407.400 per consentire opere di adeguamento e riqualificazione alla stazione di Merone (in questo caso per la conclusione di questi lavori, che dovrebbero iniziare nel 2012, è stata prevista per la primavera 2013).

Sempre sul fronte delle ferrovie, il 26 luglio 2010 il Consiglio Regionale approva altri due documenti con cui si impegna la Regione a definire con RFI un programma di eliminazione e automazione dei passaggi a livello e a promuovere un bando, sempre di concerto con RFI, per valorizzare le piccole stazioni ferroviarie, spesso in stato di abbandono, anche per la progressiva sostituzione del personale e l'introduzione di nuove tecnologie per il controllo a distanza.

In viaggio sulla linea Como-Lecco. Accanto: la fermata a Valmadrera. Nelle pagine precedenti: in partenza da Como San Giovanni (pag. 47), sosta a Molteno (pag. 48 in alto), a Merone (in alto). Foto L. Clerici





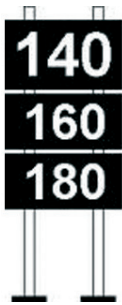
L'obiettivo è quello di assicurare loro un nuovo utilizzo attraverso una valorizzazione coinvolgendo i Comuni e le associazioni locali nell'assegnazione degli spazi rimasti liberi delle stesse stazioni così da presenziarle e renderle sicure agli utenti nonché creando uno spazio a servizio di tutta la comunità. Anche la progres-

siva eliminazione dei passaggi a livello, che tanti disagi e purtroppo molti incidenti provocano ogni anno, o quantomeno la loro messa in sicurezza, viene ritenuto un obiettivo raggiungibile con la collaborazione della Regione, di RFI e dei comuni.

Il 22 febbraio 2011 Regione Lombardia sottoscrive un protocollo d'intesa con Rete Ferroviaria Italiana e ANCI per la riqualificazione delle stazioni dagli obiettivi altisonanti: dare nuovo volto e nuova vita per circa 200 piccole stazioni lombarde attraverso azioni sinergiche messe in campo dai diversi attori coinvolti. Il bando stabilisce che gli Enti locali che esprimano (anche in forma aggregata) interesse per l'uso e la gestione dei Fabbricati e delle aree ferroviarie per attività destinate sia alla clientela ferroviaria sia alla cittadinanza, dovranno garantire la manutenzione e il decoro dei fabbricati, la pulizia delle aree ferroviarie aperte ai viaggiatori, l'apertura e chiusura, in base agli orari concordati con RFI, delle sale d'attesa, dei servizi igienici e degli accessi e, infine, la gestione e la sorveglianza di ascensori, montascale e sistemi di video controllo con TV a circuito chiuso per la sicurezza dei viaggiatori e per la prevenzione di atti vandalici. Nel maxi piano figurano ben otto stazioni della linea Como-Lecco e cioè Albate-Camerlata, Albate Trecallo, Brenna-Alzate, Cantù, Moiana, Civate, Oggiono e Molteno. Il bando, però, si rivela un flop. Secondo il PD il motivo del fallimento è da imputare soprattutto al fatto che Regione Lombardia non ha messo a disposizione nemmeno un euro di finanziamento per incentivare le amministrazioni locali ad investire nelle stazioni le loro sempre più esigue risorse. In proposito va segnalato che il gruppo regionale lombardo del Partito Democratico ha seguito con particolare attenzione il tema del degrado delle stazioni ferroviarie. In autunno i diversi consiglieri regionali visitano, infatti, le stazioni del territorio censendo i non pochi disagi riscontrati. Ad esempio il 70% delle strutture sono prive di biglietteria ed altrettante con sale d'attesa in stato di degrado e non riscaldate né condizionate, il 30% non è presidiato da personale di servizio e il 45% non è nemmeno dotata un bagno agibile.

16 aprile 2011, Oggiono

Pedemontana ferroviaria: prospettiva di territorio



“Una questione strategica, che riguarda direttamente il futuro di questi territori e il modo con cui pensiamo lo sviluppo dei prossimi decenni”. Così il consigliere regionale Carlo Spreafico introduce la “Pedemontana ferroviaria” il 16 aprile 2011 quando, nella sala consiliare del Comune di Oggiono, si svolge il convegno “Pedemontana Ferroviaria Briantea: Prospettiva di territorio” che vede la partecipazione degli amministratori dei comuni interessati dal servizio delle ferrovie Lecco-Molteno-Como, Lecco-Molteno-Monza, Milano-Asso nonché l'intervento dei rappresentanti delle Camere di Commercio delle province di Lecco e Como, degli Ordini provinciali degli Architetti, dei comitati dei pendolari. Ospite speciale, seppure solo a livello mediatico con una videointervista realizzata per l'occasione, l'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità Raffaele Cattaneo che illustra prospettive e problemi del futuro sviluppo delle ferrovie briantee. L'obiettivo è quello di suscitare nuovo interesse verso questa linea anche in previsione del fatto che con l'estate 2011 è prevista l'entrata in servizio sulla Lecco-Molteno-Milano di nuovi convogli diesel: «Se il territorio e le amministrazioni che lo rappresentano non danno riscontro agli investimenti compiuti e non manifestano il loro forte interesse per il potenziamento di queste infrastrutture, allora anche il collegamento ferroviario sarà attratto verso sud, come è già accaduto con la Pedemontana autostradale» è il rischio paventato da Spreafico. Sulla necessità che dal territorio venga un segnale in direzione della volontà di restituire importanza al collegamento ferroviario Como-Lecco insiste anche l'assessore regionale Raffaele Cattaneo nel suo messaggio, durante il quale

16 aprile 2011
Sala consiliare del Comune di Oggiono - Piazza Cacciabilli 14, Oggiono (LC)

Pedemontana ferroviaria briantea: prospettiva di territorio

Chi 9.00: Apertura lavori
Colori
Amministratori comunali di Oggiono
Vito Talamo - Presidente, CC/CA/CL Lecco
Giancarlo Pellegrini - Consigliere, CC/CA/CL Como, e Presidente di Sviluppo Oggiense

Chi 9.45: Introduzione
Pedemontana Ferroviaria Briantea: punti di congiunzione
Carlo Spreafico - Consigliere regionale, Ufficio di Presidenza del Consiglio regionale della Lombardia
Luca Cottarelli - Consigliere regionale, Compagnia FC Regional Lombardia

Chi 10.30:
Intervista speciale, Assessorato Infrastrutture
La Ferrovie della Val Varesina e la tratta Treno Alto Adige - STA, Brianza
Cattaneo Raffaele

Chi 11.00: La Ferrovie Lecco-Foggia - Fagnano del Grande, Bait
Intervista: Prof. Salvatore Speranza

Chi 11.30: Mobilità
Dott. Gianfranco Lorenzini
L'infrastruttura ferroviaria, Fagnano Molto, T.S.P., Tassinio Lariano, T.S.O., Treno Regionali Talamo
Lombardia, la progettazione infrastrutturale e i nodi di servizio, i consumi degli utenti e i problemi
della loro gestione. Intervista: Ubaldo degli Architetti Provinciali, Pierluigi Caccavari della
Provincia di Como, la Amministrazioni provinciali di Lecco, Como e Monza e Brianza, i Sindaci dei
Comuni della provincia di Lecco, Como e Monza e Sindaco Intercomunale del Sud, i presidenti dei
comitati.

Prologo
Enrico Ruffini - segretario generale FC Lecco

www.provincia.lecco.it - www.pedemontana.it - www.comuni.online.it

ricorda come, in seguito agli accordi stipulati con le autorità elvetiche e la messa in esercizio della linea Mendrisio-Varese, sarà presto possibile collegare via ferro Lecco, Como e il capoluogo bosino.

Se nel convegno del 2009 al centro della riflessione era stata posta la storia del recupero della ferrovia della Val Venosta, questa volta l'attenzione viene riservata alla riattivazione della linea Lucera-Foggia, intervento a cura del professor Salvatore Bordonaro, di Ferrovie del Gargano. E dall'esempio pugliese Luca Gaffuri prende spunto per sottolineare come la valorizzazione della linea Como-Lecco sia un obiettivo perseguibile: "La vicenda della ferrovia Lucera-Foggia dimostra che non sono solo le regioni e le province autonome come Bolzano che possono eseguire interventi come quelli che auspichiamo sulle ferrovie della Brianza. Serve una forte volontà politica; se c'è, è possibile anche individuare le risorse. I risultati che finora sono stati conseguiti, con i nuovi convogli o l'avvio di un ragionamento sul cadenzamento orario tra Como e Lecco, lo dimostrano. Per tale ragione è importante che, accanto ai sindaci, anche le categorie professionali e gli organismi di rappresentanza economica inizino a mostrare il loro interesse."

Gli approfondimenti del convegno: intervista a Raffaele Cattaneo, assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità



Pedemontana ferroviaria della Brianza nel Piano regionale di sviluppo. A che punto siamo?

«Nel programma regionale di sviluppo c'è un accenno a questo tema là dove si parla del territorio di Lecco e si dice che è importante predisporre il progetto per la realizzazione della Pedemontana Ferroviaria Briantea. Quindi questo rappresenta un dato di realismo. Dobbiamo fare i conti con una situazione delle linee della Brianza che è in corso di potenziamento ma che ha delle oggettive criticità strutturali. Basti pensare, come è noto, che la Lecco-Como e la Monza-Molteno-Lecco sono due linee a binario unico, con un tracciato particolarmente tortuoso e con una situazione tecnologica che ha bisogno di un forte potenziamento. E poi bisogna intendersi quando parliamo di Pedemontana ferroviaria, perché dobbiamo innanzitutto pensare a cosa vogliamo riferirci: il tracciato che correrà parallelo alla Pedemontana autostradale è il tracciato basso, quello che da Seregno porterà a Bergamo, verso est, o da Seregno

porterà a Saronno, a Malpensa o a Novara in direzione ovest. Questo tracciato è in fase di realizzazione. La Saronno-Seregno è un cantiere avanzato che si concluderà da qui ad un anno e mezzo. Il tratto tra Seregno e Bergamo è un progetto definitivo in fase di realizzazione da parte di RFI in perfetta integrazione all'autostrada Pedemontana che corre a fianco. Se invece ci riferiamo alle linee storiche esistenti, in particolare alla linea Como-Lecco che corre ai piedi dei monti, i programmi che sono in corso in questo momento prevedono un investimento da parte di RFI per potenziare la dotazione tecnologica e di sicurezza di questa linea, un investimento da parte di Regione Lombardia per acquistare undici nuovi treni ecodiesel e un finanziamento per il potenziamento della stazione di interscambio di Molteno».

Nuovo materiale rotabile sulla Milano-Molteno-Lecco. Tempi, problematicità ed opportunità...

«Soprattutto si tratta di un'opportunità: 11 treni nuovi con un investimento di 65 milioni di euro. Convogli che potranno circolare sulla Monza-Molteno-Lecco, per il cui servizio sono stati acquistati, ma anche sulla Molteno-Como: non ci sono problemi strutturali. Un impegno che la Regione si era assunto e che arriva puntualmente a scadenza. Se dovessimo immaginare l'elettificazione della linea Como-Molteno come prospettiva strategica cui guardare per il futuro l'investimento dovrebbe essere di almeno cinque volte superiore a quanto speso per l'acquisto dei nuovi convogli e forse "questo gioco non varrebbe la candela". Conviene invece continuare ad investire in questi treni che sono moderni, assolutamente non inquinanti e che garantiscono un comfort di viaggio di tutto rispetto. È per questo che Regione Lombardia ha un'opzione per acquistarne altri venti».

Una via alternativa al sistema stradale per collegare Como e Lecco. A che punto siamo?

«I territori di Como e Lecco necessitano di un'altra ferrovia? In realtà esiste già una gronda alta ferroviaria ed un servizio tra le due città certamente con una frequenza ridotta ma non per ragioni infrastrutturali. Il servizio sopporterebbe infatti una frequenza maggiore di corse ma la domanda non è certo delle più alte. C'è un solo problema tecnologico che comporterebbe investimenti, peraltro non particolarmente impegnativi, cioè potenziare l'incrocio a Sala al Barro. Bisogna però che dal territorio emerga una domanda consistente di utilizzo di questa linea o almeno un po' di più di quella attuale che certamente non è soddisfacente. I viaggiatori giornalieri medi su questa direttrice sono 653,



sulla direttrice Milano-Monza-Molteno-Lecco sono 13.408 e sulla Milano-Lecco-Sondrio-Tirano sono 50.046. E' evidente come il territorio si muova su altre direzioni rispetto alla sola Como-Lecco, fenomeno in parte legato all'offerta, ma credo soprattutto imputabile alla scarsità della domanda».

A Varese da Como in treno attraverso la Svizzera. Quali prospettive per connettere Lecco e la Brianza con la direttrice Alptransit e con Malpensa?

«E' un altro esempio del fatto che se parliamo di una Pedemontana ferroviaria alcune cose si stanno già realizzando. Il collegamento da Varese a Como attraverso la nuova bretella Arcisate-Stabio metterà in relazione il Canton Ticino con Malpensa e ripristinerà una linea ferroviaria tra le due città. Certo la sua ideale prosecuzione è rappresentata dal tratto tra Como e Lecco, utilizzando la linea esistente. Si tratta di due interventi che hanno livelli di tecnologia differenti. Ad esempio, sul tratto Arcisate-Stabio potranno viaggiare treni più moderni. Stiamo concordando con i vertici ticinesi la possibilità di far circolare automotrici articolati diesel-elettrici per non dover costringere gli utenti ad una "rottura di carico" a Como. E' evidente però che nella prima fase del servizio per proseguire verso Lecco occorrerà un cambio di treno, garantito con una corsa all'ora fino a Molteno e con una corsa ogni 120 minuti fino a Lecco. Non sono tratte caratterizzate da una frequenza attrattiva, ma mi pare il caso di ricordare che le Istituzioni possono mettere sul tavolo la loro disponibilità a realizzare nuove infrastrutture e ad acquistare nuovo materiale rotabile ma il territorio deve poi mettere la domanda, altrimenti il risultato sarà quello di attivare un servizio che magari in poco tempo dovrà essere dismesso per mancanza di utenza. Siamo tutti sostenitori della necessità di implementare il servizio ferroviario e di spostare il traffico dalla gomma al ferro, ma dobbiamo anche costruire le condizioni perché questo possa avvenire davvero e senza gravare solo sulle spalle delle finanze pubbliche. Fino a che continueremo a costruire un sistema che per ogni chilometro di servizio ferroviario in più richiede un finanziamento pubblico per il 66% del costo effettivo sarà sempre più difficile».

Ferrovia Foggia-Lucera

La ferrovia Foggia-Lucera è una linea a binario unico, elettrificata, di importanza regionale che, chiusa al traffico passeggeri nel 1967 dalle Ferrovie dello Stato, è stata riattivata il 14 luglio 2009 dalle Ferrovie del Gargano. Il breve tratto ferroviario, 19 chilometri complessivi, affonda le sue radici in tutta una serie di progetti approntati, ma mai realizzati completamente, fin dall'epoca

borbonica allo scopo di congiungere i mari Tirreno e Adriatico. La ferrovia infatti era soltanto primo tronco della linea per Campobasso da cui avrebbe proseguito per Napoli e per Roma. La tratta fu inaugurata il 31 luglio 1887, ma i lavori successivi si arenarono e il progetto fu abbandonato. La tratta in origine non prevedeva fermate intermedie che vennero realizzate solo nel 1902 (località Foggia Candelaro, Vaccarella, Pellegrini). L'esercizio venne sospeso per qualche anno durante la seconda guerra mondiale e riprese regolarmente nel 1947. Il traffico viaggiatori si mantenne sempre elevato, al punto che le due automotrici in servizio si rivelarono insufficienti ma, data la conformazione delle banchine della fermata di Lucera Città, non fu possibile aumentarne la composizione. Le Ferrovie dello Stato, da parte loro, non ritennero di investire per l'ammmodernamento degli impianti e il 5 ottobre 1967 la tratta fu chiusa al traffico viaggiatori e sostituita con servizio di autobus.

Con l'arrivo del XXI secolo, dato che il traffico su strada aveva raggiunto livelli e percorrenze insostenibili, l'idea di ripristinare il servizio ferroviario ritornò in auge anche grazie al fatto che le infrastrutture non erano state smantellate. Un progetto arrivò a stimare che il ripristino dei treni avrebbe tolto oltre cento autobus dalle strade abbattendo la percorrenza dai 45 minuti medi su strada a solo 17 minuti per ferrovia. Un finanziamento statale in base alla Legge 211/1992 e uno relativo al piano 1994/1999 delle opere pubbliche della Regione Puglia ha permesso la ricostruzione e l'attrezzamento tecnologico della tratta, la cui proprietà e gestione è stata rilevata dalle Ferrovie del Gargano. Il servizio ferroviario in pre-esercizio è ripreso a fine del 2008. La prima corsa dimostrativa con il nuovo elettrotreno FLIRT è avvenuta il 20 gennaio 2009 e il servizio è stato ripristinato il 14 luglio dello stesso anno. Questa linea ferroviaria ora trasporta più di seicentomila viaggiatori annui.



Sopra: foto d'epoca di un treno in partenza da Foggia per Lucera. Sotto: Un moderno treno che oggi è impiegato sulla linea ferroviaria (Foto S. Bordonaro)



Ecco il “Besanino”

Il convegno “Pedemontana Ferroviaria Briantea: Prospettiva di territorio” rappresenta anche l’occasione per la presentazione di un nuovo parco di automotrici diesel-elettriche acquistate da Trenord che, nella loro versione a gasolio, potrebbero risultare idonee anche per la linea Como-Molteno-



Lecco. L’acquisto viene effettuato per assicurare il servizio sulle linee Brescia-Iseo-Edolo e Milano-Molteno-Lecco. Per la tratta ferroviaria briantea si tratta di undici convogli Gtw 4/12 a 243 posti a sedere ciascuno e con servizi igienici attrezzati per le persone diversamente abili. Queste automotrici sono dotate di motori diesel common/rail a basse emissioni di ultima generazione. Inoltre il tipo di trasmissione diesel/elettrico consente il recupero dell’energia durante le fasi di frenatura ed una gestione ottimizzata dallo sforzo di trazione in avviamento. I treni entrano effettivamente in servizio il 13 settembre dando corpo, secondo il consigliere regionale Carlo Spreafico, alla Pedemontana ferroviaria: «Un passo decisivo per la mobilità del territorio di Monza e Brianza, che richiede però due ulteriori passaggi: da un lato il rilancio dell’intero asse ferroviario Lecco-Molteno-Como, che è strategico per il traffico di merci e persone nell’itinerario nord-sud d’Europa e con Malpensa; dall’altro va ammodernato l’intero sistema migliorando le stazioni e rendendole più accessibili, dotandole di parcheggi e prendendo in considerazione anche la possibilità di una gestione affidata a soggetti privati o in forme associate pubblico/privato».



A fianco: un moderno convoglio Stadler Gtw 4/12 in servizio sulla linea ferroviaria Como-Molteno-Lecco in sosta alla stazione di Albate/Camerlata (sotto) ed in transito nei pressi della stazione di Albate/Trecallo (sopra).

Foto L. Clerici.

Una direttrice strategica grazie ai nuovi collegamenti transfrontalieri

Lo sguardo è rivolto a Lugano e Malpensa



Si apre un nuovo scenario per la linea ferroviaria Como - Lecco". Così Luca Gaffuri e Carlo Spreafico accolgono il 22 dicembre 2011 il voto positivo del Consiglio regionale sull'ordine del giorno al bilancio di previsione 2012 relativo al miglioramento delle relazioni di trasporto passeggeri sulla linea ferroviaria Como-Lecco, da anni dunque al centro delle proposte politiche dei due consiglieri regionali. Un documento che, nello specifico, impegna la Giunta a vagliare la possibilità di estendere le sue corse fino al Canton Ticino. "L'ordine del giorno - dichiara Luca Gaffuri - rappresenta un ulteriore decisivo passo in avanti nell'ottica della

valorizzazione della linea ferroviaria Como-Lecco e apre alla possibilità di estendere le corse fino al Canton Ticino consentendo di sviluppare l'offerta di collegamenti tra Chiasso, Como e Lecco. Il Consiglio regionale, approvandolo, ha sposato questa linea ed ha impegnato la Giunta a "bruciare i tempi", anticipando quanto sottoscritto lo scorso 25 novembre con lo stesso Cantone elvetico e arrivando il prima possibile ad individuare le giuste soluzioni per aumentare i convogli sulla direttrice ed estendere il suo percorso alle località ticinesi fino a Lugano".

Un impegno che viene inteso come ulteriore tappa nel cammino iniziato



nel 2008 tra Canton Ticino e Regione Lombardia con la sottoscrizione dell'Accordo Operativo che impegnava le due istituzioni a sviluppare un'offerta integrata di servizi di trasporto ferroviario coordinato (sulla base di un lavoro svolto da Trenord e TiLo e da RFI, FN, SBB che riguarda l'offerta sulla costruenda ferrovia Men-

drisio-Varese; l'avvio di azioni necessarie per coordinare e sviluppare l'offerta sulle relazioni transfrontaliere Bellinzona-Luino-Malpensa e Chiasso-Lecco con l'introduzione dei treni Regio Express, solo fermate principali, e Regio "Chiasso-Como-Lecco-Valtellina" considerando la bassa Valle parte integrante del sistema insubrico nonché opportunità per la valorizzazione del sistema ferroviario pedemontano). Come da programma, nel mese di dicembre del 2008 viene attivato il sistema suburbano di Como con il prolungamento delle corse della linea S10 Chiasso-Castione Arbedo fino alla stazione di Albate Camerlata. All'introduzione del servizio, però, non seguono gli interventi strutturali necessari da parte italiana. La stazione ed il posteggio permangono ancora oggi in uno stato precario (si veda in proposito la scheda dedicata alla stazione di Albate Camerlata nella sezione "Analisi del tracciato ferroviario"). Di ben altro tenore l'impegno profuso per il futuro collegamento Mendrisio-Stabio-Varese, parte integrante del cosiddetto "Accordo dei Castelli".

Il 25 novembre la Giunta regionale prende un impegno ben preciso per l'acquisto di materiale rotabile destinato a questa direttrice che dovrebbe aprire nel 2014 (le caratteristiche tecniche del tracciato in costruzione non permettono la circolazione di alcun treno già in servizio), per il finanziamento delle corse (i fondi necessari sono pari a 25 milioni di euro l'anno a partire dal 2014 così da coprire i costi di gestione stimati in 38 milioni di euro nonché per l'acquisto di quattro treni) e per tutti gli altri elementi di contesto necessari: tariffe, modalità di gestione, commercializzazione, informazione.

L'avvio del servizio lungo la linea Mendrisio-Varese permetterà di riattivare i collegamenti tra Varese e Porto Ceresio ma anche di implementare le corse



S-Bahn verso Como e quindi, potenzialmente, anche per la direttrice (Valtellina) Lecco-Bellinzona (Malpensa). “In questo particolare momento – sottolinea Carlo Spreafico - il potenziamento del sistema ferroviario, che mette in collegamento la Brianza settentrionale con il Canton Ticino in modo semplice e rapido, rappresenta una grande opportunità. Consentirebbe di accrescere le relazioni tra le due realtà nel segno di una mobilità, non solo sostenibile, ma anche rispettosa dell’ambiente. Un treno da Lecco per Lugano (passando per Como) è una scelta strategica che può creare in tempi brevi ed a costi accessibili nuovo sviluppo per il territorio brianzese compreso tra le nostre province ma anche al lago e alla bassa Valtellina. Una Pedemontana dell’Insubria ottenuta riqualificando la ferrovia Lecco, Molteno, Como collegando est e ovest senza passare per Milano che richiede un’azione locale decisa per evitare che si ripeta quanto successo per l’autostrada Pedemontana, che è stata collocata troppo a sud, e dove potrebbe finire anche la nuova arteria ferroviaria. Ci dobbiamo provare subito anche in modo sperimentale. Per brevità cito solo tre ragioni essenziali per questo collegamento, ricordando in premessa che il Piano Regionale di Sviluppo recentemente approvato dal Consiglio indica tra gli obiettivi la realizzazione della Pedemontana ferroviaria brianzese riqualificando le tratte Monza-Molteno-Lecco e Como-Lecco e che a Merone la Lecco-Como interseca la Milano-Asso. Sfruttiamo questa opportunità di collegamento col sistema ferroviario europeo e con Malpensa o entreremo in una zona grigia e marginale del futuro sviluppo regionale”.



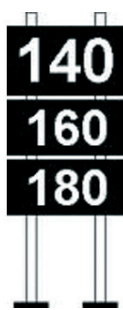
Dettaglio di una cartina del 1927 con le linee FNM attive tra cui la Castellanza-Mendrisio. Il tratto Varese-Stabio-Mendrisio dovrebbe tornare in servizio a partire dal 2014. (Foto MOSLO)



La stazione ferroviaria di Lugano. Inaugurata nel 1882 in occasione dell’apertura della linea ferroviaria del Gottardo, è stata costruita su un fianco della collina, ad ovest rispetto all’abitato, in posizione sovrastante il lago; una funicolare costruita nel 1886 la collega col centro cittadino. (Foto L. Clerici)

Febbraio 2012

L'arrivo del Besanino: un nuovo inizio?



Finalmente qualcosa sta cambiando sulla linea ferroviaria Como-Lecco. L'entrata in servizio dei nuovi convogli "Besanino" confidiamo possa essere il primo passo verso un effettivo rilancio di questo collegamento che può risultare la "carta vincente" per la mobilità della direttrice Lecco-Erba-Cantù-Como nei confronti di un traffico automobilistico ormai al collasso". Da anni impegnati nel cercare di dare visibilità e restituire importanza ad una linea ferroviaria dimenticata nel corso del mese di febbraio del 2012, Luca Gaffuri, capogruppo del PD in Consiglio Regionale, e il collega Carlo Spreafico si dichiarano soddisfatti della decisione di Trenord di introdurre lungo il tragitto tra Como San Giovanni e Molteno i nuovi convogli Stadler denominati "Besanino" e già in servizio sulla direttrice S7 Milano-Monza-Molteno-Lecco. "Una decisione che sicuramente renderà più agevole e confortevole il viaggio dei pendolari, magari inducendo qualcuno che oggi prende l'automobile per raggiungere Como o le sue stazioni, a preferire il treno. Questi convogli, infatti, oltre che belli e comodi, sono anche rispettosi dell'ambiente per ciò che concerne le emissioni. Viaggiare con loro può comportare risparmio economico per gli utenti che eviterebbero di utilizzare l'autovettura

Il volantino affisso nel corso del mese di febbraio 2012 dal Comitato pendolari della linea Como Molteno Lecco per annunciare l'introduzione dei convogli Besanino sulla direttrice.

Pendolari linea Como Molteno Lecco

Referenza:
Automotrici serie TGV

**Se fra pochi giorni viaggerai così sappi che è grazie all'impegno di pochi:
— informati e partecipa anche tu scrivi a :
pendolari_comolecco@gmail.com**

privata rimanendo sempre più spesso incolonnati per tanti minuti con evidente consumo di tempo e spese per il carburante che, di settimana in settimana, sono sempre più significative”. Ma l’avvio del servizio con i nuovi treni non rappresenta certo un punto di arrivo nella battaglia intrapresa da Luca Gaffuri e Carlo Spreafico sulla valorizzazione della direttrice Como-Lecco: “Occorre intervenire sull’orario, ampliando il numero di corse così da rendere i treni su questa linea mezzi di trasporto autenticamente concorrenziali con l’auto privata. In modo particolare si dovrebbe introdurre un convoglio ogni 30 minuti nelle ore di punta e ogni ora nelle altre fasce orarie e studiare coincidenze con i treni della direttrice Milano-Erba alla stazione di Merone. Inoltre bisognerebbe migliorare lo stato delle stazioni che, nella quasi totalità delle infrastrutture, risultano fatiscenti”.



Un convoglio modello Besanino appena partito dalla stazione di Albate Trecallo si appresta a raggiungere Cantù (Foto L. Clerici). Proprio nel momento in cui sono entrati in servizio questi nuovi convogli gli organi di informazione sono tornati ad occuparsi dei disagi vissuti da chi ogni giorno utilizza la linea ferroviaria Como-Lecco. Ecco, ad esempio, un titolo pubblicato dal quotidiano “Il Giorno” in data 22 febbraio.

I DISAGI DEI PENDOLARI

LA TRATTA
LA STORICA FERROVIA UNISCE
I DUE RAMI DEL LARIO
PASSANDO DALLA BRIANZA

I PROBLEMI
I TRENI SONO VECCHI
E VIAGGIANO SPESSE
IN RITARDO

Treni lumaca e biglietterie fantasma Lecco-Como, la linea dimenticata

I convogli accumulano ritardi ma per i viaggiatori è difficile ottenere il bonus

12 aprile 2012, Cantù

Un treno diretto Lecco - Cantù - Como - Lugano



Una sfida per una mobilità veloce e rispettosa dell'ambiente che permetta ad un numero sempre maggiore di cittadini di utilizzare il treno al posto dell'automobile privata per i loro spostamenti e che può essere vinta attraverso la costituzione di un apposito Comitato che possa supportare questo progetto di fronte alle istituzioni, in primo luogo Regione Lombardia. E' con questi auspici che si chiude giovedì 12 aprile 2012 l'incontro pubblico sulla Pedemontana ferroviaria brianza: "Diretto Lecco-Cantù-Lugano: sfida per la Brianza" ospitato dal salone dei Convegni di piazza Marconi a Cantù. La serata è ancora introdotta dai consiglieri regionali Luca Gaffuri e Carlo Spreafico: «La linea ferroviaria Como-Lecco ha tutte le possibilità di diventare un collegamento "vincente" per muoversi tra i paesi della Brianza ed i capoluoghi posti agli estremi del lago - sottolinea Gaffuri, capogruppo del PD in Consiglio Regionale -. L'introduzione dei nuovi convogli Stadler "Besanino" è stato un fatto decisamente positivo. Ora l'obiettivo deve essere quello di creare da un lato un treno diretto che, fermandosi solo in determinate stazioni strategiche come Molteno, Merone, Cantù e Como dove avvengono interscambi con altre direttrici, può servire l'utenza fino al cuore del Canton Ticino con lo scopo di favorire gli sposta-

PROPOSTE PD
**Un diretto
Lecco-Cantù-Lugano:
sfida per la Brianza**

Giovedì 12 aprile Cantù
Ore 21.00 presso il Salone dei Convegni in piazza Marconi n.1

Introduzione
Pedemontana ferroviaria brianza: i passi compiuti e le prospettive
Luca Gaffuri - Capogruppo Partito Democratico, Consiglio Regionale della Lombardia

Ferrovie ritirate: gli esempi di successo
La Merano-Malles - contributo filmato
La Foggia-Lucera - Prof. Salvatore Bordonaro, Ferrovie del Gargano

Un diretto Lecco-Cantù-Lugano
Progetto per la mobilità e il lavoro
Mauro Porcelli - Giancarlo Cagliani

Discussione
Parteciperanno:
La Merano-Malles - contributo filmato
Carlo Spreafico - Consigliere regionale della Lombardia, Segretario Presidenza Antonio Paganì - Candidato sindaco per il Comune di Cantù

Porterà un contributo:
Margherita Moiola, consigliera dell'Ordine degli Architetti P.R.C. della provincia di Como, ente promotore con la Consilia regionale lombarda degli Ordini provinciali degli Architetti P.R.C. del progetto Mobilità sostenibile in Lombardia - MOSLO

Sempre conosciuti.
Con la gente nel territorio.
Il filo del gruppo regionale
www.pdlombardia.it

Gruppo Consiliare
PD
Partito Democratico
dalla Lombardia

Il mio Comune
**SEMPRE
CONNESSI**
con i Lombardi



Sistema metropolitano ferroviario tra Como e Cantù: già ipotizzato e fattibile nel 1966!

Nello studio relativo alla rete ferroviaria regionali realizzato dal Centro lombardo per lo sviluppo economico nel 1966, oltre ad analizzare statisticamente le varie direttrici anche dell'area comasca e brianzola, molto interessante risulta la parte in cui vengono sviluppate anche alcune linee finalizzate al potenziamento del sistema ferroviario al fine di adeguarlo alle esigenze dettate dallo sviluppo economico. Leggendo quanto scritto si scopre che già 45 anni fa era ritenuto auspicabile realizzare una specie di metropolitana leggera al servizio di Como e del suo circondario da attuarsi attraverso uno sviluppo della rete delle Ferrovie Nord Milano: *“Le FNM - afferma questo studio - servono infatti una vastissima zona comprendente il triangolo Varese-Milano-Como, in cui lo sviluppo industriale e quello urbanistico hanno eliminato praticamente ogni soluzione di continuità tra centro e centro. Poiché tali linee servono in misura prevalente al trasporto dei pendolari che quotidianamente si trasferiscono al posto di lavoro, una loro trasformazione ed un loro ammodernamento renderebbero le attuali Ferrovie Nord Milano praticamente una vera e propria rete metropolitana.*

Una siffatta soluzione sarebbe vivamente auspicabile perché in grado di risolvere il complesso problema del trasporto in aree a forte concentrazione urbana ed industriale. La rete ferroviaria lombardia, dunque, dovrà sopportare la maggior parte dei traffici di merci per il futuro ed assicurare, al tempo stesso, il movimento delle grandi masse turistiche e di pendolari attraverso il territorio lombardo”.



Un vecchio convoglio delle FNM in sosta alla stazione di Fino Mornasco. (Foto L. Clerici)

menti dei lavoratori frontalieri ma anche dei semplici cittadini in direzione di Varese e dell'aeroporto di Milano Malpensa una volta ultimata la riattazione sulla direttrice Mendrisio-Stabio. In secondo luogo occorre intervenire sull'orario, incrementando il numero di corse così da rendere i treni su questa linea mezzi di trasporto autenticamente concorrenziali con l'auto privata. In modo particolare promuovendo un convoglio ogni 30 minuti nelle ore di punta e ogni ora nelle altre fasce orarie, studiando in modo particolare coincidenze con i treni della direttrice Milano-Erba alla stazione di Merone. Inoltre bisogna migliorare lo stato delle stazioni che, nella quasi totalità delle infrastrutture, risultano fatiscenti».



«L'idea del collegamento Lecco-Como-Lugano non è semplice propaganda elettorale bensì un progetto concreto e fattibile - è il pensiero del Consigliere Segretario del parlamento lombardo Carlo Spreafico -. E' un tassello importante nel lavoro di relazioni interfrontaliere col Canton Ticino su temi infra-strutturali di comune interesse per lo sviluppo delle nostre economie. Un collegamento tra Lecco, la parte orientale del territorio lariano e bassa Valtellina con la Svizzera attraverso quello che noi chiamiamo "Pedemontana ferroviaria" e loro "Treno Regio" porterebbe con sé benefici diffusi. Il rischio che questa area sia costretta a continuare a passare da Milano per andare in Europa, risultando però emarginata dai nuovi assi di collegamento continentale, è reale. Ci sono invece le condizioni per realizzare la Pedemontana ferroviaria brianza in tempi rapidi ed a costi accessibili anche utilizzando la



Sopra: i Consiglieri regionali Luca Gaffuri e Carlo Spreafico al tavolo dei relatori al convegno "Un diretto Lecco Cantù Lugano". Accanto: il pubblico presente alla serata. (Foto L. Clerici)

nuova società Trenord. Il territorio deve essere il principale motore di questa strategia che punta ad aprire la nostra area e il mercato del lavoro alle opportunità del Ticino”.

Durante l'incontro viene proiettata la simulazione virtuale del viaggio ferroviario da Lecco a Lugano per dimostrare, anche visivamente, le potenzialità di una linea che attualmente sono notevolmente superiori rispetto a quanto si creda. A dare man forte a queste ragioni alcuni esempi di linee in disuso riattivate con successo come la ferrovia della Val Venosta e la Lucera-Foggia. Scenari concreti sono esposti da Mauro Porcelli, esperto in ambito ferroviario: «Con alcuni piccoli miglioramenti infrastrutturali è già fin d'ora possibile riuscire ad abbassare i tempi di percorrenza lungo la direttrice Como-Lecco e renderla ancora più concorrenziale con l'auto privata, i cui costi sono sempre più evidenti in termini economici e di tempo. Un collegamento quanto mai necessario anche in direzione Svizzera perché con il completamento del sistema Alptransit oltreconfine si vuole disincentivare l'utilizzo all'auto privata». Porcelli ha poi lanciato una seconda idea: creare un collegamento suburbano tra Como e Cantù: «Corse ogni 30 minuti che possono portare un cittadino in pieno centro a Como in soli 18 minuti contro l'oltre mezz'ora che ci vuole in auto a metà mattina o pomeriggio. Il tutto sistemando la stazione di Cantù. E se poi trovasse concretizzazione un progetto per il ripristino del cosiddetto collegamento "Radetzky" tra le stazioni Trenitalia di Albate Camerlata e FNM di Como Camerlata, questi convogli potrebbero raggiungere addirittura in poco più di 20 minuti anche le stazioni di Como Borghi e Como Lago sfruttando la linea delle Ferrovie Nord».



Tavolo dei relatori della serata di Cantù.

Da sinistra:
Antonio Pagani,
Mauro Porcelli,
Luca Gaffuri e
Carlo Spreafico.
(Foto L. Clerici)

Il treno diretto Lecco-Como-Lugano

Dall'altra parte del confine, l'opinione di Fabio Pedrina

**Presidente di "Iniziativa delle Alpi",
già Deputato Consigliere Nazionale**

 **P**er far sì che dalla primavera infrastrutturale ferroviaria in corso si giunga anche alla primavera che conta, ossia quella dell'esercizio ferroviario e del conseguente recupero sul vettore "auto private", occorre ancora implementare una coerente e sistematica politica di promozione dei mezzi pubblici, in termini di qualità e di quantità, su ambo i lati della frontiera. Ma con un ulteriore corollario: la rinuncia a nuovi interventi infrastrutturali su strada, altrimenti si ritorna al palo, ma con altri deficit per il vettore ferroviario da finanziare a carico delle casse pubbli-



che, in Italia come in Svizzera (ad es. la nuova Stabio-Gaggiolo-Varese, per citare una strada di progetto ben conosciuta su ambo i lati della frontiera). Una nuova relazione su ferro in direzione della Svizzera che, facendo perno su Como, agganci il potenziale di utenza di Lecco e dei suoi territori, è di certo da salutare positivamente. La tecnica e le qualità dei treni Stadler potranno di certo dare un bel contributo in tal senso.

L'ormai prossima entrata in funzione dei collegamenti Alptransit avrà ripercussioni sull'area comasca. La paura è quella che la maggior parte dei convogli, da Chiasso, imbocchi la galleria Monte Olimpino2 per poi proseguire più celermente verso Milano...



Iniziativa delle Alpi

L'Iniziativa delle Alpi (Iniziativa da las Alps in romancio) è un'associazione svizzera per la protezione delle Alpi. Creata alla fine degli anni '80, vuole contenere la crescita del traffico pesante e trasferire il transito delle merci su ferrovia. Questi provvedimenti dovrebbero permettere di preservare l'unicità del territorio alpino.

Spetterà agli enti ferroviari coinvolti (in primis FFS e Trenitalia), ma anche alla politica, decidere il quanto e il dove. Con il rinvio di decenni (2030-50?) dei grossi lavori di completamento delle linee di accesso sud alla Galleria di base del Gottardo, la velocizzazione auspicata per assicurare coincidenze ottimali fra i nodi di Zurigo e Milano imporrà di sfruttare al massimo la rete esistente e un suo lifting tecnologico per far di necessità virtù. In questo contesto potranno rivelarsi importanti anche i minuti recuperabili utilizzando la Monte Olimpino II in luogo della vecchia linea.

Prossimamente dovrà cadere ufficialmente la scelta di tracciato della linea veloce fra Lugano e Milano, con presumibile conferma definitiva del transito da Chiasso: a partire da quel momento occorrerà concretamente trovare i soldoni, quindi dapprima la necessaria volontà politica su ambo i lati della frontiera, altrimenti i progetti rimarranno su carta.



Questa situazione, ovvero il bypassare Como, rilancia il discorso di una stazione unica Como-Chiasso. Secondo lei è una tematica ancora attuale, vista anche la fatiscenza dell'infrastruttura lariana?

Como ha giustamente nel cuore la sua San Giovanni FS, che merita una valorizzazione e un rilancio che la precedente amministrazione ha solo saputo decantare, senza giungere ad alcunché di concreto, oltretutto sbattendo la porta in faccia ai vicini di Chiasso. Questo va detto quale doverosa premessa per evidenziare che se su ambo i lati della frontiera non si riesce a far gioco di squadra, saranno altri a decidere, magari anche lasciando orfani di fermata ferroviaria i territori a cavallo del confine.

Tenuto conto di quel che ho detto nella risposta precedente sul ruolo delle Gallerie del Monte Olimpino nel nuovo contesto ferroviario, ritengo che il quesito di fondo è a sapere in che modo i due territori toccati, il Comasco e il Mendrisiotto, riusciranno a breve a mettere in rete al meglio le loro stazioni e la loro urbanità, in modo da essere pronti a cogliere la soluzione di fermata fra Lugano e Milano che i vincoli tecnici e le opportunità economico-commerciali del prossimo decennio imporranno (come detto, non è d'obbligo che la politica stia a guardare cosa decidono gli enti ferroviari!).

In questo contesto invito tutti a non più parlare di "stazione unica", che fa pensare che una debba morire per far vivere l'altra. Fu questa, purtroppo, la connotazione negativa che assunse quella denominazione, tarpando le ali alla riflessione comune transfrontaliera sullo sviluppo ferroviario e urbano, facendo perdere quasi dieci anni a questa essenziale riflessione comune ... e fra quattro anni saremo al dunque, ossia al più tardi nel dicembre del 2016 con l'inaugurazione della nuova Galleria di base del Gottardo.

In un contesto dove i collegamenti veloci raccolgono sempre di più l'interesse del mondo economico e politico, che posto avranno le linee ferroviarie regionali anche se transfrontaliere?

Rispondo in forma indiretta: se le linee regionali, anzi tutto il sistema dei trasporti pubblici regionali su ferro e su gomma, non alimentano adeguatamente le stazioni passeggeri lunga distanza, le cose non si mettono bene neppure per i treni veloci. In Svizzera, ma neppure in Italia, siamo in una situazione in cui possiamo piazzare nuove stazioni in campagna sperando di alimentarle solo con le auto ed i relativi park&ride. Se il mondo economico vuol fare evolvere le cose nel suo proprio interesse - per non soffocare nell'intasamento stradale sia con le merci che con i passeggeri - deve sostenere una politica dei trasporti che favorisce concretamente il trasferimento dalla strada su ferro. Ne approfitterà anche l'ambiente, quindi la salute della popolazione, ma, come detto, anche buona parte dell'economia otterrebbe significativi benefici.

Lombardia e Ticino

Crescita e sviluppo attraverso l'integrazione ragionata del sistema dei trasporti transfrontaliero

Ing. Stefano Wagner

Coordinatore tecnico della Commissione Regionale dei Trasporti del luganese, co-titolare della Studi Associati SA di Lugano

Ing. Mirko Baruffini

Collaboratore della Studi Associati SA di Lugano

L'ammodernamento del secolare sistema ferroviario per il transito attraverso le Alpicentrali è oramai in fase avanzata di realizzazione, laddove gli altri corridoi strategici per l'attraversamento del massiccio alpino (in particolare quello del Brennero e quello della Torino-Lione) paiono invece fermi ancora "al palo". Tra l'Oberland Bernese e il Vallese il tunnel del Lötschberg già in funzione sulla direttrice del Sempione, seconda porta della pianura Padana centrale e connessione privilegiata con l'ovest, dove i terminali al servizio della Lombardia e dell'intero sistema produttivo italiano presentano le necessarie capacità per il sistema merci, e dove è offerta la possibilità di realizzazione, previa costruzione del Terzo valico appenninico, di un corridoio completo fino al sistema portuale ligure. In aggiunta, con la Galleria di Base del Gottardo, che verrà verosimilmente aperta entro la fine del 2016, vi sarà anche una drastica riduzione dei tempi di percorrenza per i passeggeri da e per il sud delle Alpi, oltre ad un ulteriore notevole incremento di produttività per il traffico merci. A ciò si aggiungerà, nel 2019, l'apertura della Galleria del Ceneri, che avvicinerà ulteriormente Zurigo a Lugano (saranno necessarie meno di 2 ore invece delle 3 attuali) e a di riflesso a Milano (2 ore e 40 min.). A breve termine, entro soli due anni cioè, verrà poi completata una ulteriore connessione complementare di grande significato: il collegamento di carattere interurbano da Lugano a Varese-Malpensa, via Mendrisio. Esso andrà a colmare una importante lacuna dal punto di vista infrastrutturale, in quanto

connetterà la linea del Gottardo agli importanti bacini di traffico verso ovest e aprirà nuove prospettive interne al sistema lombardo con un asse orizzontale a nord del nodo milanese (Como e Varese saranno di nuovo connesse via ferrovia, attraverso Mendrisio).

Per il Ticino e per la Lombardiale le vie di comunicazione da sempre costituiscono un elemento determinante di integrazione dei propri mercati e di promozione economica (nelle relazioni fra i due paesi, la Svizzera registra infatti ca. 18 miliardi di franchi di importazioni dall'Italia (VI mercato per la penisola) e 16 miliardi di franchi di esportazioni in Italia (III mercato per la Confederazione). In questo contesto globale, si inserisce poi il potenziale di una "visione di sviluppo" regionale, recentemente proposta quale modello di riferimento per il futuro assetto socio-economico e territoriale del Luganese. Essa si ricava dal Programma d'agglomerato di 2a generazione (PAL2, www.pal2.ch) che è lo strumento attraverso il quale la regione del Luganese (il cui perimetro comprende 55 Comuni del circondario), per il tramite dell'omonima Commissione regionale dei trasporti (CRTL) e del Cantone Ticino, sottopone alla Confederazione una richiesta di cofinanziamento di misure infrastrutturali nel settore dei trasporti volte a migliorare il quadro complessivo delle condizioni di mobilità all'interno dell'agglomerato.

Il PAL2 si propone quindi quale base pianificatoria per un quadro di sviluppo regionale coordinato negli ambiti dell'insediamento e della mobilità, mediante la quale definire gli elementi strutturanti a livello socio-economico a partire dall'ipotesi di una crescita continua in termini quantitativi nei prossimi due decenni, paragonabile a quella vissuta negli ultimi due. Per il luganese questo significa, nell'ottica del rafforzamento del polo economico cantonale, ipotizzare all'orizzonte di attuazione delle misure programmate un aumento di ca. 20'000 abitanti (per un totale di ca. 155'000 abitanti nel 2025) ed almeno 10'000 nuovi posti di lavoro (per un totale di oltre 90'000 posti di lavoro nella regione). Una delle maggiori sfide per le istituzioni chiamate a gestire questo sviluppo, la CRTL in primis per quel che riguarda il delicato tema della mobilità, risulta essere quella di saper garantire una corretta gestione delle misure di ordinamento territoriale e di politica dei trasporti, con l'obiettivo di garantire una crescita non solo numerica ma anche qualitativa (dando così una risposta concreta a chi, come da alcune parti ipotizzato, chiede invece misure volte a rallentarla). Evidentemente, ed è inutile negarlo, questa dimensione di sviluppo e di crescita rende necessario il doversi confrontare con tutta una serie di relazioni transfrontaliere con la vicina Lombardia, in particolare su temi infrastrutturali di comune interesse per lo sviluppo delle due economie a ridosso del confine. Se Zurigo e Milano con le aree vicine potranno svilupparsi anche da sole, la crescita del luganese (e del Ticino) dipenderà assai

dalla capacità di partecipare con attività di nicchia a quella degli altri due poli, sempre che venga sviluppato un mercato altamente competitivo con la vicina zona di confine della Lombardia. Non è da dimenticare in questo contesto che il bacino lombardo raggiungibile dal Ticino in un'ora è di diversi milioni di abitanti, un multiplo dell'area zurighese. A questo proposito è utile ricordare anche che il pendolarismo transfrontaliero di lavoratori tra la vicina Italia ed il Ticino è una realtà storica, motivata dalle caratteristiche del locale mercato del lavoro, ma anche dalla conformazione geografica del territorio e da basi culturali simili presenti al di qua e al di là della frontiera. Dall'entrata in vigore degli Accordi Bilaterali sulla libera circolazione delle persone tra Unione Europea e Svizzera (agevolati dalla buona congiuntura economica) i flussi di lavoratori frontalieri hanno continuato ad accrescersi, anche dalle zone del territorio brianteo e della bassa Valtellina (cfr. tabella).

	2006		2010	
	Abitanti	Frontalieri	Abitanti	Frontalieri
Canturino	146'941	723	155'288	1'198
Erbese/Triangolo Iariano	50'986	268	52'392	431
Lecco/Valle del Lambro	14'356	12	15'240	33
Lecco/ Valsassina, Valvarrone, Val D'Esino e Riviera	28'273	29	29'306	53
Lecco/Lario orientale	63'622	11	66'109	42
	304'178	1'043	318'335	1'757

Popolazione residente (riferita ad un potenziale utilizzo del collegamento ferroviario) e numero di frontalieri nel territorio brianteo e lecchese (anno 2006; elaborazione Studi Associati SA su dati di Regione Lombardia; anno 2010:elaborazione Ustat su dati STAF (Ufficio federale di statistica) e SIMIC (Sistema d'informazione centrale sulla migrazione), Bellinzona)

Nel dettaglio, il lavoro frontaliere tra Italia e il Ticino coinvolge oggi più di 50'000 persone, le quali attraversano quotidianamente i confini per esercitare la propria professione. La quasi totalità di questi lavoratori effettua la trasferta con mezzi propri, e solo una minima parte condivide un mezzo privato con altri frontalieri. Il car pooling sembra non fare ancora breccia, forse a causa della distanza geografica tra i vari luoghi di partenza e di lavoro, o della difficoltà di far coincidere diversi orari di lavoro, o semplicemente per la voglia di indipendenza. Circa il 95% del flusso rimane comunque concentrato nelle fasce orarie mattutine o serali. Indubbiamente, per passare al trasporto pubblico, il lavoratore frontaliere chiede l'evidenza di un salto di qualità del servizio che solamente l'offerta concreta di una alternativa integrata può dare. Ciò è dimostrato dal successo di iniziative quali TILO o i parcheggi "Park+Ride", progettati in particolare sul fronte ticinese. Dove la proposta è comoda, completa e ben strutturata, la risposta è ottima.

È pertanto essenziale proseguire nell'opera di collegamento della rete del trasporto pubblico sui due lati del confine e di contestuale completamento

della rete tramite la realizzazione di nuove infrastrutture. I collegamenti, infatti, permangono ancora deficitari in alcune loro connessioni vitali e lacunosi in termini di gestione integrata della mobilità. A questo proposito, per il luganese, la dinamica da seguire può apparire chiara. La nuova ferrovia Mendrisio-Varese, citata in precedenza, offrirà anche una valvola di sfogo efficiente all'intenso traffico in arrivo dal mendrisiotto generato dagli ingressi dall'area varesina. Anche il prospettato collegamento lacustre attuato tramite servizio di navigazione veloce tra Porlezza e Lugano potrebbe offrire dei benefici indubbi all'alleggerimento del traffico in entrata da Gandria. Da ultimo, in aggiunta, l'integrazione nel sistema ferroviario regionale di tipo "S-Bahn" di una diramazione dal Ticino verso est e quindi potenzialmente anche verso la Valtellina, potrebbe rappresentare nei fatti una grande opportunità strategica in quanto favorirebbe una miglior collocazione di due realtà di riferimento forti, quella del Sottoceneri ticinese e quella brianzola settentrionale, nella geografia dei trasporti, nelle dinamiche socio-economiche e occupazionali, garantendo in termini di sostenibilità economica, ambientale e sociale sicuri vantaggi ad entrambi i territori.

Necessario è però, se si vuole sfruttare l'opportunità di un nuovo collegamento ferroviario con Lecco, far seguire anche da parte italiana una serie interventi strutturali necessari, laddove le stazioni con i posteggi di interscambio permangono ancora oggi in uno stato precario, così come il cadenzamento orario delle diverse offerte di trasporto pubblico. Diverrà a questo proposito necessario, integrando la relativa progettualità già in fase attuativa sul lato svizzero, realizzare in maniera imprescindibile nelle stazioni gli stalli protetti per biciclette e i parcheggi convenzionati tipo "Park+Ride", così come promuovere percorsi ciclo-pedonali sicuri, che rendano possibile un accesso di qualità al sistema ferroviario. Ma perché non estendere poi la visione ad un sistema di gestione della mobilità transfrontaliero, pensando ad esempio ad un servizio di car-sharing che possa svilupparsi a cavallo del confine? (da non intendersi solo come banale concorrenza tra il Car Sharing svizzero "Mobility" ed il Car Sharing abbinato al sistema ferroviario lombardo "Evai").

Spetta poi ai soggetti responsabili far sì che le due comunità tariffali lombarda ("io viaggio ovunque in Lombardia") e della svizzera italiana (Arcobaleno) possano integrarsi e perché no, estendere la loro validità a cavallo della frontiera tra i due Stati.

In conclusione, si può affermare che le Commissioni regionali dei trasporti lavorano insieme ai Comuni che le compongono per sviluppare e attuare progressivamente i Piani regionali dei trasporti e i Programmi di agglomerato, completando insieme al Cantone la visione di una "Città-regione" concepita lungo una spina dorsale del nuovo sistema dei trasporti regionale, altamente

qualitativo e quindi efficace. Il Ticino si sta quindi preparando a realizzare le potenzialità che AlpTransit proporrà lungo l'asse del Gottardo entro la fine di questo decennio. L'auspicio è che a tutto ciò si affianchi anche un quadro di gestione della mobilità integrato, in sintonia con gli indirizzi di sviluppo socio-economico e territoriali, attraverso una concreta politica di cooperazione transfrontaliera. E che non resti, alla fine, solo sulla carta.

«Non perdiamo il treno per la Svizzera»

Il consigliere Carlo Spreafico sposa l'impegno, previsto da una convenzione con il Canton Ticino, di riqualificare la linea Lecco-Como collegandola a Lugano: «Il futuro del territorio passa da qui»

MAURA GALLI

Non perdiamo il treno per la Svizzera.

L'appello è del consigliere regionale del Pd, **Carlo Spreafico**, che con il collega comasco **Luca Gaffuri** ha sposato la causa del rilancio in grande stile di quello che è sempre stato quasi un binario morto: alzino la mano i lecchesi che hanno preso spesso il treno per Como. Pochi, pochissimi.

Non un'idea campata in aria

Tantissimi invece coloro che affolleranno una linea ferroviaria Lecco-Como finalmente valorizzata con qualcosa in più: un collegamento diretto per Lugano - o anche un coordinamento ad Albate con i treni Tilo, cioè la linea ferroviaria del Canton Ticino che unisce Milano a Bellinzona - accorciando i tempi. Poco più di un'ora per arrivare nel ca-

poluogo della Svizzera italiana. Una bella idea campata in aria? Nemmeno per sogno, dice Spreafico: «Intendiamo supportare quanto è già previsto in una convenzione sottoscritta in autunno da Regione Lombardia e Canton Ticino per sviluppare l'offerta delle relazioni transfrontaliere interessando Bellinzona, Luino, Malpensa, Chiaso e Lecco».

Carta canta, ma non basta. Serve l'impegno ad attuare in concreto un progetto che, sostiene Spreafico, è assolutamente strategico per il futuro del Lecchese, territorio a rischio altrimenti di restare tagliato fuori dalle prospettive di sviluppo economico e turistico.

Tante le ragioni che premono affinché l'idea rapidamente si imponga e si cominci da subito a lavorare per metterla in pratica. Quella più interessante è che ora a lavorare in Svizzera non ci van-

no soltanto infermieri, muratori e qualche idraulico: un robusto flusso migratorio di altri lavoratori è destinato ad incrementarsi grazie anche al contributo delle nostre terre: le aziende guardano a Lugano e dintorni come un posto ideale dove trasferirsi.

La Svizzera infatti offre in questi tempi grami un habitat istituzionale più accogliente: un sistema fiscale meno oneroso, una burocrazia più snella.

E poi ci sono, fortissime, le ragioni, legate al trasporto. «Se non ci si impegna per la Pedemontana ferroviaria alta, potrebbe imponersi la Seregno-Bergamo, parallela alla Pedemontana stradale dalla quale il Lecchese e la Brianza sono i grandi esclusi - spiega Spreafico -. Non basta. Nel 2014 termineranno i lavori ferroviari di AlpTransit che mettono in comunicazione il nord Europa con l'Italia: dobbiamo esserci per

non perdere il treno dei collegamenti. Considerando anche che il Gottardo chiuderà per un paio d'anni, la ferrovia sarà l'unica strada per le merci: un motivo in più per rendere pressante il progetto finalizzato a immettere Lecco nel circuito internazionale del trasporto. Pena un drammatico isolamento».

Prima fermata qui

Cilegina sulla torta, il saldo allacciamento ferroviario a quello svizzero darebbe una spinta naturale al turismo: prima fermata Lecco, invece di Milano da dove poi, solo in seconda battuta i turisti decidono di prendere il treno per i nostri lidi.

Spreafico e Gaffuri invitano l'assessore regionale **Raffaele Cattaneo** a tour in treno per testare l'utilità del rilancio. Già un successo ha arriso a un "tramo secco" vivificato dalla linfa di un'offerta di trasporto riqualificata. È il Besanino. Da copiare. ■



La voce del territorio

Riflessioni sulla Pedemontana Ferroviaria Briantea

Bruno Anzani

Assessore al Comune di Costamasnaga

Le linee ferroviarie Como-Lecco; Lecco-Molteno-Monza-Milano e Milano-Asso hanno consentito alle popolazioni residenti nella fascia pedemontana brianzola, comasca e lecchese di elevare il proprio tenore di vita, favorendone la crescita sociale, economica e culturale. In una zona ad alta densità abitativa quale la nostra dette linee ferroviarie costituiscono le uniche significative infrastrutture di un servizio pubblico di trasporto ambientalmente sostenibile.

Quest'anno ricorre il 100° anniversario dell'inaugurazione della linea ferroviaria Lecco-Molteno-Milano e il 124° della linea Lecco-Como. Già i nostri avi vedevano in queste tratte ferroviarie un'opportunità di crescita e di sviluppo della Brianza, sia verso Milano che verso Como e la Svizzera; negli anni 80/90 le due linee erano considerate dei rami secchi, ma grazie alla forte e determinata azione politica si è impedito la loro chiusura. Sulla tratta Lecco - Molteno - Milano negli anni 2000/2012 abbiamo ottenuto moltissimi risultati: l'allungamento della linea fino a Porta Garibaldi; il sistema di organizzazione detto cadenzamento; l'adozione sistema di sicurezza S.C.M.T. Con l'entrata in vigore delle nuove automotrici articolate diesel elettriche GTW4/12 Stadler, il servizio



è notevolmente migliorato con medie di puntualità del 90%, dati di Trenord ci danno prossimi ai 13.000 passeggeri giorno trasportati. Si è giunti a questi risultati grazie all'impegno di tutti, dal comitato pendolari alle amministrazioni coinvolte sulla linea ai rappresentanti politici in Regione Lombardia, Spreafico e Gaffuri, che hanno saputo supportare e portare a termine le richieste per valorizzare la linea.

Purtroppo tutto questo non si può dire per la linea Lecco-Como. Su questa direttrice non si è ancora intervenuti, quindi presenta ancora notevoli criticità che allontanano gli utenti all'utilizzo del treno, intasando così le vie d'accesso verso Como. Essendo oggi in un momento di recessione economica la linea Lecco-Molteno-Como potrebbe essere uno sfogo per l'occupazione e lo sviluppo del territorio sempre più in aumento a vocazione turistica, ma anche vista come collegamento per i frontalieri che cercano sempre più lavoro verso la vicina Svizzera passando per Como-Chiasso-Lugano.

La riqualificazione della linea Lecco-Como è sempre più urgente in ordine di mobilità, passeggeri e merci, all'istituzione di un servizio con adeguata frequenza di corse, allo sviluppo della potenzialità del collegamento trasversale fra gli aeroporti di Orio Alserio e Malpensa, nonché alla connessione con la direttrice ferroviaria Europea del Gottardo.

Se vogliamo rimanere al passo con le esigenze di una società moderna, dinamica e rispettosa dell'ambiente tutto questo non può più essere rimandato.

Livio Bonacina

Sindaco del Comune di Galbiate

Le tratte ferroviarie Lecco-Molteno-Como e Lecco-Molteno-Monza, se opportunamente valorizzate, possono costituire una validissima alternativa per attutire l'impatto del trasporto su gomma a cui le nostre infrastrutture viarie sono sottoposte quotidianamente. Ciò vuol dire diminuzione dell'inquinamento, maggior rapidità nella consegna delle merci e quindi risparmio di denaro, di tempo e riduzione delle code per i trasporti privati.

Con questa Pedemontana ferroviaria si può ragionare in termini di sviluppo sostenibile



di un intero territorio pensando ad un collegamento con Malpensa e con il Canton Ticino, quindi l'Europa diventerebbe più vicina.

Oltre ad un utilizzo prettamente commerciale e spostamenti di lavoro, la Pedemontana ferroviaria può essere sfruttata anche in termini turistici come, in modo intelligente, è stato fatto in altre parti in Italia. Il territorio insubrico è molto interessante e vale la pena valorizzarlo in modo intelligente e sostenibile. Dal punto di vista turistico abbiamo laghi, bellissime montagne, stupende ville storiche e preziosi monumenti: tutti elementi di un territorio che vanta una sua profonda cultura da far conoscere.

Un primo passo importante nel miglioramento di queste due tratte ferroviarie è stato fatto con l'introduzione dei nuovi treni. Ora bisognerebbe velocizzare i tempi di percorrenza intervenendo sull'armamento ferroviario e aumentando il numero di corse. Occorrerebbe migliorare la situazione delle stazioni: farle ritornare ad essere luogo di incontro e di socializzazione. Su questo versante penso un ruolo fondamentale l'abbiano le Amministrazioni Comunali. A Galbiate la stazione di Sala al Barro è stata valorizzata in quanto l'Amministrazione ha stipulato una convenzione con RFI e l'immobile è stato dato in gestione ad un'associazione del territorio, A.T.C. Meratese (Ambito Territoriale di Caccia), la quale ha il compito di assicurarne l'apertura, di mantenere in ordine l'interno e l'esterno, usufruendo in cambio di tali locali per avere un luogo dove ritrovarsi. In questo modo la stazione di Sala al Barro/Galbiate è ritornata ad essere un luogo accogliente e di aggregazione sociale. Penso sia indispensabile e non più procrastinabile la valorizzazione di questa Pedemontana ferroviaria che può diventare un'infrastruttura fondamentale e strategica per uno sviluppo sostenibile del nostro territorio, anche guardando ad Expo 2015. I Comuni interessanti penso che abbiano ormai compreso l'importanza di questa infrastruttura così come fondamentale è essere unite per avere una forza politica che possa interloquire con enti superiori come Regione Lombardia e RFI.

Marco Rusconi

Sindaco del Comune di Valmadrera

Nuovi convogli (il Besanino) sulla linea Lecco-Molteno-Monza ed ora anche sulla Molteno-Como. Finalmente un rilancio intelligente per i collegamenti ferroviari tra i due capoluoghi del Lario cui si aggiunge il ritorno del tema della elettrificazione della linea: argomento seppur affascinante per nulla concreto a causa delle enormi risorse necessarie. E allora l'aver introdotto nuovi convogli, tecnologicamente avanzati e poco inquinanti, è la solu-

zione migliore anche in considerazione delle velocità raggiunte dagli stessi treni. Non è però sufficiente: il prossimo passo è quello di migliorare la qualità dell'infrastruttura (rotaie, stazioni, eliminazione ove possibile dei passaggi a livello) e non da ultimo un incremento nel numero dei convogli: è indubbio che una maggior frequenza comporterebbe un incremento nell'utilizzo. In particolare per Valmadrera sarebbe importante riprendere il tema della metropolitana ferroviaria nel collegamento su Lecco.

Infatti, al fine di favorire l'interscambio ferro/gomma nel nostro paese, l'Amministrazione Comunale ha inserito nel documento di approvazione del Piano Integrato dell'area ex-FOMP il collegamento di questo nuovo polmone commerciale con la stazione ferroviaria nell'ottica di poter, alla fine, utilizzare gli oltre mille parcheggi previsti. C'è però molto da lavorare. La stazione è trascurata in termini di manutenzione e poco vissuta anche a causa della sua posizione decentrata rispetto al centro paese. Occorre capire, anche agendo sull'ampio spazio retrostante l'immobile stesso, se c'è la volontà di pensare a Valmadrera come un polo di interscambio ferro-gomma per l'accesso alla città di Lecco per chi arriva dall'area della Brianza. Ritengo che la vera scommessa sta nel rendere "più comodo" l'utilizzo del treno rispetto all'auto ossia rendere il trasporto su ferro più conveniente, puntuale e frequente, ordinato ed accogliente. Se questi obiettivi saranno raggiunti sarà naturale la modifica delle abitudini dei nostri cittadini in termini di mezzi di trasporto. Ma per far ciò ci vogliono sinergia tra i vari enti, interventi importanti per migliorare le infrastrutture e lungimiranza politica nel capire che i soldi spesi in questo settore non sono costi odierni ma investimenti strategici per un futuro in cui i nostri paesi dovranno sempre più essere a misura d'uomo.

Giorgio Cagliani

Sindacalista CISL

La mobilità è un diritto e accedere ai servizi e alle opportunità della comunità è una condizione di inclusione sociale e un indicatore di qualità della vita. Possedere territori con adeguati servizi è condizione necessaria, ma non sufficiente in sé per godere di una buona qualità della vita. Essa rinvia alla necessità di accedere a questi servizi ed alle nuove opportunità e di poterlo fare utilizzando percorsi di mobilità sostenibile, non solo dal punto di vista ambientale, ma anche e soprattutto sociale.

Ed in quest'ottica, la Pedemontana Ferroviaria, si candida a rispondere a tale richiesta, in modo convincente ed efficace, partendo dalle scelte di pianificazione del Servizio Ferroviario Regionale, inserendo la proposta in un nuovo

orario da concordare anche con Trenord e FN.

L'obiettivo è quello di migliorare i collegamenti tra il territorio lecchese con il comasco e la vicina Svizzera riducendo i tempi di percorrenza con interventi mirati, non escludendo il cadenzamento orario dei treni.

Di fatto, si può ragionevolmente pensare ad un aumento dei pendolari e utenti che possano abbandonare il mezzo privato per raggiungere il luogo di lavoro, per visitare le nostre realtà, per abitarci o insediare nuove attività imprenditoriali restituendo al territorio solidità e competitività dal punto di vista economico.

Certo, occorrerà che i treni consentano di viaggiare in orario e con dignità; sarà necessario un più forte dialogo tra gomma e ferro; servirà rendere più agevole l'accesso all'utenza con un solo biglietto d'area ed un'integrazione tariffaria. In ogni modo, il treno diretto tra Lecco e Como, con l'auspicio di un suo prolungamento fino a Lugano, è un eccellente punto di partenza.

Leonardo Mario Dossena

Sindaco del Comune di Lambrugo

Dal secondo dopoguerra la politica italiana ha favorito esclusivamente il trasporto su gomma, lasciando al loro destino le ferrovie. Questo in tutta Italia. Ma se ci soffermiamo ad analizzare la storia più recente della linea ferroviaria Como-Lecco va subito notato che, oltre alla cronica apatia verso qualsiasi investimento su questa strada ferrata ridotta negli anni '80 al rango di "ramo secco" col rischio più che paventato di una cessazione del servizio, hanno influito negativamente anche peculiari caratteristiche del boom economico lombardo ovvero la fine delle relazioni tra i due centri principali del Lario, Como e Lecco, e il ridimensionamento dei contatti verso il Canton Ticino. Per il comasco, per il lecchese e per la Brianza il polo di attrazione, progressivamente, è diventato uno solo: Milano. Solo ultimamente, ad esempio con l'istituzione delle sedi universitarie, Como e Lecco hanno posto le basi per crescere nuovamente nelle loro relazioni ma da tutto ciò la linea ferroviaria è rimasta finora del tutto esclusa. Le cose, comunque, sembra stiano fi-



nalmente cambiando. L'attuale periodo di crisi economica e il bisogno di spostarsi non più solo verso Milano e il suo hinterland per lavorare, come dimostra la vigorosa crescita del numero di frontalieri, hanno permesso di riportare d'attualità la linea Como-Lecco che, comunque, necessita sì di investimenti ma anche di una risposta da parte dell'utenza che giustifichi una presenza maggiore, più veloce, più intensa e più cadenzata di convogli. Per ottenere questi risultati ritengo sia quanto mai necessario che finalmente i principali centri del territorio, come i Comuni di Como, Cantù e Lecco, nonché le Camere di Commercio, vengano sempre più coinvolte nelle ipotesi di un suo rilancio. Solo in questo modo l'infrastruttura otterrebbe una maggiore valorizzazione. Un fronte unito, compatto e di spessore sociale ed economico sarebbe il presupposto fondamentale per indurre le istituzioni preposte, Regione Lombardia, e la società di gestione, Trenord, ad effettuare investimenti consistenti. La linea, infatti, lo meriterebbe per l'indiscusso valore che ricopre nell'agevolare lo spostamento del pendolarismo soprattutto verso la Svizzera, visto lo stato in cui versano le nostre strade per il traffico asfissiante, ma anche perché attraverso una gestione integrata con altri mezzi di trasporto come quelli della Navigazione Laghi potrebbe costituire un valido strumento di promozione turistica dell'alta Brianza. Cosa di cui potrebbe trovare beneficio l'economia locale. Un servizio serio ed efficace, inoltre, sarebbe il principale strumento di sensibilizzazione della popolazione a riscoprire non solo il fascino ma anche l'utilità di utilizzare il treno per i propri spostamenti.

Pietro Brindisi

Sindaco del Comune di Merone

Un eventuale collegamento ferroviario tra la Brianza e Lugano, con un occhio rivolto all'aeroporto di Milano Malpensa, sarebbe una cosa ottimale, così come poter contare su un numero maggiore di corse in transito. Merone, località posta al centro della linea ferroviaria Como-Lecco, non potrebbe che godere di ulteriori benefici da quel treno che tanto ha contribuito al suo sviluppo in passato. Mi preme però fare qualche considerazione. Innanzitutto è un fatto positivo che quest'anno, finalmente, siano stati ottenuti alcuni miglioramenti alla linea dopo un periodo caratterizzato quasi esclusivamente da disagi a ripetizione. Da febbraio, infatti, circolano sulla direttrice i nuovi treni Stadler e, da settembre, saranno introdotte due nuove corse. Ma per un effettivo rilancio di questa direttrice occorrerebbe che i gestori della tratta tenessero in maggiore considerazione le esigenze degli utenti. Infatti, se l'obiettivo vuole essere quello di veder crescere il numero dei passeggeri,

l'offerta dovrebbe cercare di soddisfare la domanda. Trovo, ad esempio, assurdo che nel mese di agosto e per tutte le domeniche estive fino a metà settembre il servizio venga sospeso. Questa linea potrebbe avere delle indubbe potenzialità turistiche o di svago. Insieme ai sette Comuni che toccano il lago di Pusiano, ad esempio, abbiamo promosso uno studio di fattibilità per la realizzazione di una pista ciclabile. Più corse, maggiori possibilità di interscambio con la direttrice della Brianza delle FNM e la creazione di punti per il noleggio di biciclette, consentirebbero di valorizzare le bellezze del nostro territorio. Penso ai laghetti del Baggero o al lido di Moiana, località molto frequentata negli anni '60. Inoltre è ormai prossimo l'avvio dei lavori alla stazione che consentiranno la creazione di sottopassaggi per raggiungere i binari, di prolungare le banchine e di sistemare il posteggio. Interventi che potrebbero invogliare la gente ad utilizzare di più il treno. Certo, per il nostro paese resterebbero ancora da affrontare le problematiche dovute ai passaggi a livello. In particolare ai tempi di chiusura delle sbarre su via Isacco per i convogli in arrivo da Molteno. E' inammissibile che il traffico venga interrotto circa 10' prima che passi il treno ed allo stesso tempo, per alcune peculiarità strettamente locali, non è auspicabile che il passaggio a livello venga abolito. Lo stesso discorso per un impianto simile a Moiana. Miglioramenti, quindi, ma con giudizio e ponderando bene le necessità e la consistenza della domanda. Non vorrei che una crescita del servizio, quanto mai necessaria, ma non supportata da adeguati riscontri economici finisca per rivelarsi un boomerang per la gestione e il futuro della linea ferroviaria Como-Lecco.

Vittorio Spinelli

Consigliere comunale a Cantù

L'attenzione per una valorizzazione della linea ferroviaria Como-Lecco non è mai mancata, soprattutto negli ultimi anni. Per Cantù, infatti, l'area limitrofa alla stazione, immobile attualmente in stato fatiscente ma che dovrebbe essere recuperato grazie dall'accordo sottoscritto con alcune associazioni del territorio che si occuperanno anche del mantenimento della struttura, avrebbe dovuto costituire il principale punto di interscambio dei mezzi pubblici. Purtroppo tutta una serie di circostanze non hanno permesso di conseguire questo obiettivo. Eppure oggi riteniamo che questo ampio spazio costituisca il punto strategico-nodale per il futuro del trasporto canturino. Un'area sosta per gli autobus e per il treno che permetterebbe di ridisegnare l'attuale fallimentare gestione delle linee urbane mettendo in relazione questa stazione con quella di Cantù Asnago posta sul tracciato Como-Milano. La linea Como-

Lecco, inoltre, ha in sé altre peculiarità da non trascurare. Innanzitutto il suo percorso si snoda su parte del futuro parco della Brughiera. Potrebbe, quindi, costituire un valore aggiunto per il parco. Il potenziamento del servizio, con un numero maggiore di corse potrebbe anche costituire una valida alternativa al dispendioso e dannoso progetto autostradale "Varese-Como-Lecco". Invece di distruggere l'ambiente, infatti, si ricorrerebbe ad un'infrastruttura già esistente per dare una risposta al bisogno di mobilità delle persone mettendo in pratica quel concetto di sviluppo sostenibile che troppo spesso rimane "lettera morta". A livello politico, dunque, occorre creare maggiori occasioni di dialogo tra le società che si occupano di trasporto pubblico. L'obiettivo finale deve essere quello di soddisfare l'utente che chiede solo un sistema di trasporto più efficiente ed efficace. Le ipotesi relative alla creazione di collegamenti ferroviari approfittando di questa linea con la Svizzera ed, in prospettiva, con l'aeroporto di Malpensa non possono infine che essere giudicate favorevolmente. A Cantù il numero di persone che lavora in Svizzera è sorprendente. Se ci fosse un collegamento funzionale, il treno diventerebbe una più che valida alternativa all'auto, così come se migliorassero i collegamenti con Como. Meno traffico e affollamento sulle strade, maggiore qualità della vita e meno stress nella mobilità. Senza poi dimenticare, infine, le trasformazioni a livello economico cui Cantù è stata protagonista negli ultimi anni. Avere collegamenti con altre realtà importanti è un ulteriore aspetto da non trascurare.

Mauro Porcelli

Sindacalista

Vi sono tutte le condizioni perché già da quest'anno la linea Como-Molteno-Lecco diventi una direttrice del trasporto pubblico che possa attrarre utenti da tutta l'area del Nord Brianza. Per ottenere tale risultato è necessario, però, trasformare il servizio offerto da questa linea ferroviaria, che attualmente assolve ad una funzione prettamente scolastica. La linea, infatti, deve fornire risposte al bisogno generalizzato di mobilità cioè diventare attrattiva anche da parte di tutti gli altri target di utenza non legati al fenomeno del pendolarismo come i turisti. Inoltre deve inserirsi nell'attuale contesto di rete dei trasporti locali. Per questo vanno in particolar modo valorizzate le direttrici che possono consentire di assorbire quell'utenza che oggi è in parte servita dalle linee automobilistiche C50 (Como - Olmeda - Cantù) e C40 (Como-Erba-Lecco) ma anche, e soprattutto, per diventare una valida alternativa all'utilizzo dell'autovettura privata.

Per vincere questa scommessa occorre però intervenire concretamente in diversi ambiti. Innanzitutto la linea Como-Lecco ha bisogno di investimenti ed ammodernamenti. Molte stazioni necessitano di interventi al fine di migliorarne l'accessibilità. Ancora oggi, infatti, alcuni tragitti che portano alle stazioni non sono asfaltati ma in terra battuta e, salvo le fermate di Como (con l'eccezione di Albate Trecallo), Cantù e Merone, si sale e scende dal treno attraversando un prato. Inoltre occorre predisporre adeguate aree di parcheggio in prossimità delle stesse stazioni. Grazie alla nuova flotta di treni diesel che Trenord ha immesso sulla tratta (i convogli Gtw 4/12 detti anche "Besanino"), attraverso un adeguato cadenzamento con corse ogni 30 minuti nelle ore di punta ed una programmazione degli orari che consenta di poter usufruire di coincidenze a Merone, Albate Camerlata e Molteno, stazioni di interscambio tra le altre linee della rete Trenitalia e delle FNM, oggi che stiamo vivendo un periodo di intensa crisi economica, il servizio potrebbe attrarre una significativa quota di attuali automobilisti.

A mio parere gli obiettivi strategici a cui il progetto dovrà dare risposta sono:

1) Valorizzazione del servizio ferroviario nei seguenti ambiti: creazione di un collegamento suburbano Como-Cantù attraverso l'istituzione di una navetta che abbia come capolinea le stazioni di Cantù centro e Como San Giovanni. Lungo il tragitto andrebbe realizzata una fermata a Senna Comasco mentre a Camerlata occorrerebbe recuperare l'antico asse di collegamento tra la stazione di Camerlata/Albate di Trenitalia con Como Camerlata lungo la linea FNM per consentire agli utenti una comoda connessione rispettivamente con le direttrici Como Lago/Milano Cadorna ed Albate/Bellinzona, quest'ultima servita dalla TI.LO. Sicuramente maggiori opportunità sarebbero possibili se la linea fosse elettrificata fino a Cantù; potenziare le corse che consentono un collegamento diretto tra i Como e Lecco; assicurare una puntuale connessione con i bacini di utenza serviti dalla linea FNM della Brianza (Milano-Asso) e con la Lecco-Monza. E' strategico consentire un adeguato cadenzamento con queste due linee in modo che gli utenti dell'erbeso a nord e del marianese a sud possano usufruire della stazione di cambio a Merone per raggiungere Como in tempi decisamente competitivi rispetto al mezzo privato; creare le condizioni per rendere la tratta ad interesse frontaliere soprattutto sfruttando le opportunità offerte dai nuovi collegamenti Alptransit e dalla nuova entrata in servizio della Arcisate-Stabio (relazione Como-Varese) dal 2014. Praticamente gli utenti della direttrice Lecco-Como sfrutterebbero la stazione di scambio di Camerlata per utilizzare i convogli Ti.Lo. e connettersi, così, con il Canton Ticino sulle direttrici Mendrisio-Lugano-Bellinzona e Mendrisio-Varese-Malpensa; infine realizzare un autentico sistema di rete, fattore decisivo per convincere l'utenza che risiede sulla direttrice Como-Lecco



a sfruttare la presenza della rete ferroviaria. Ciò si concretizzerebbe attraverso la promozione di uno schema cadenzato su alcuni snodi: alla stazione di Merone con la linea Asso-Milano; a Camerlata con le linee Milano-Como Lago, Milano-Como San Giovanni, Camerlata-Bellinzona e con la nuova linea Camerlata-Mendrisio-Varese-Malpensa prevista

dal 2014; alla stazione di Molteno con la linea Lecco-Monza.

2) Valorizzazione dei servizi automobilistici come supporto alle dorsali ferroviarie. E' importante che la ferrovia, come asse strategico, sia servita dai bus che, in coincidenza con le partenze e gli arrivi, portino gli utenti dai comuni limitrofi alle stazioni. In particolare vanno riorganizzate le linee ASF C50 (revisione programma di esercizio in sinergia con ipotesi di potenziamento della relazione suburbana Como - Cantù), ASF C40 (revisione programma di esercizio con integrazione completa del nodo di Erba), autolinee attestate a Cantù (introduzione di un servizio navetta che colleghi la stazione di Cantù con il centro città e con quella di Cantù/Asnago. Si tratta di una linea circolare che permetta ai canturini di collegarsi con le due stazioni cittadine).

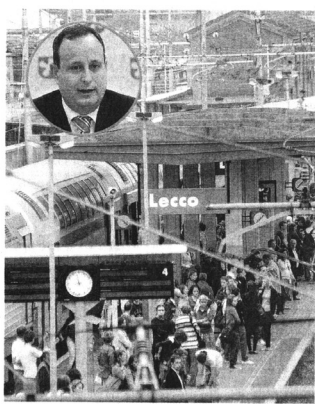
3) Agevolare l'uso del treno e in generale del trasporto pubblico significa anche consentire di emettere in ogni stazione (tramite biglietterie automatiche, con convenzioni con esercizi pubblici nei paesi limitrofi, con la possibilità diretta degli utenti di poter acquistare abbonamenti tramite i siti web dei gestori) biglietti integrati da utilizzare su tutte le tratte ferroviarie, e automobilistiche, avendo oggi un unico gestore ferroviario regionale; garantire la continuità del servizio anche nel mese di agosto e nei giorni festivi; programmare un piano di informazione e comunicazione costante con gli utenti, coinvolgendo amministrazioni locali, scuole, aziende e il mondo delle associazioni.

Decisiva e strategica, per ottenere questi risultati, la convinzione di tutti i soggetti istituzionali interessati: Regione, Province e Comuni del territorio insieme ai gestori del servizio ed ai rappresentanti del mondo economico e sociale. Bisogna riuscire a trasmettere il messaggio che il potenziamento di un servizio pubblico come quello ferroviario può risolvere tanti problemi di mobilità, decongestionando il traffico che soffoca le nostre strade. Una scommessa che si può vincere se si dimostra che utilizzare il treno conviene.

Rilancio in un contesto di crisi

La promessa di nuove corse sulla Como-Lecco

“Due nuove corse che possono contribuire a rendere più interessante il collegamento ferroviario Molteno-Como e che si inseriscono nell’ottica di quell’interscambio fondamentale per rilanciare il mezzo di trasporto pubblico grazie alle coincidenze, rispettivamente, con convogli in transito a Como San Giovanni e Merone”. Così Luca Gaffuri, capogruppo del PD in Consiglio Regionale, commenta il 15 giugno la decisione di introdurre due nuovi convogli sulla direttrice Como-Molteno-Lecco a partire dal 9 settembre. Decisione presa nell’ambito degli impegni assunti dal Tavolo Territoriale Quadrante Nord del 27 febbraio 2012. “Dopo l’introduzione di nuovi convogli finalmente si incomincia ad ampliare l’offerta di corse – sottolinea Gaffuri –, condizione necessaria affinché venga recepita come concorrenziale all’auto privata per l’utenza pendolare, sia questa lavorativa o studentesca. In particolar modo mi fa piacere constatare che le due nuove corse, in partenza rispettivamente da Molteno alle 18.37 con arrivo a Como San Giovanni alle 19.19 e dal capoluogo Iariano alle 19.41 per giungere poi a Lecco alle 20.43, si inseriscono



DISAGI La stazione di Lecco, nel tavolo il capogruppo Pd, Luca Gaffuri

MOBILITÀ CRITICI I PENDOLARI: «IN REGIONE CI SONO ALTRE PRIORITÀ»

Nuovi convogli sulla Lecco-Como

LE PROVINCE di Lecco e di Como saranno meno distanti per diversi pendolari ma anche per tanti turisti e villeggianti grazie all’istituzione di due nuove corse ferroviarie. A settembre i viaggiatori potranno disporre di una partenza da Molteno alle 18.37 con arrivo alla stazione San Giovanni del capoluogo Iariano alle 19.19 e un’altra da Como alle 19.41 con arrivo a Lecco alle 20.43.

LE DUE CORSE dovrebbero consentire ai viaggiatori di sfruttare anche le coincidenze con le altre direttrici. Orari alla mano, il convoglio in partenza da Molteno potrà essere sfruttato dall’utenza in arrivo da Milano Cadorna o Affori che arriva a Merone alle 18.37. Il convoglio da Molteno impiega otto minuti per arrivare a Merone, un tempo più che sufficiente per consentire un interscambio. Allo stesso modo la corsa in partenza da Como San Giovanni delle 19.41, oltre ad ampliare lo spettro orario giornaliero del-

la linea, dove finora l’ultimo treno in partenza per Lecco è in programma alle 18.41, potrà essere utilizzata dagli utenti della corsa in arrivo a Como da Milano alle 19.38, senza dimenticare che è possibile effettuare il cambio del treno anche ad Albate Camerlata. La soluzione elaborata dai vertici di Trenord, la società nata dalla

LUCA GAFFURI
«È un primo passo per raggiungere l’obiettivo di corse ogni mezz’ora»

fusione tra Trenitalia e Le Nord che si occupa della gestione del servizio di trasporto ferroviario, insieme ai funzionari del Fretlone, sembra che una volta tanto abbia messo d’accordo tutti, esponenti di destra e di sinistra. «Due nuove corse che possono contribuire a rendere più interessante il collegamento ferroviario Molteno - Como e che trovano anche una certa corrispondenza d’orario nelle coincidenze rispettivamente

con altre corse in transito a Como San Giovanni e Merone - commenta ad esempio Luca Gaffuri, capogruppo del Pd in Consiglio regionale - Si tratta di un primo passo per raggiungere quello che ritengo debba essere l’obiettivo finale su questa direttrice ovvero l’introduzione di corse ogni mezz’ora nelle ore di punta del mattino e della sera e ogni ora nel resto della giornata durante le cosiddette fasce morbide».

GLI UNICI ad essere scettici sono forse coloro che il treno lo prendono tutti i giorni. «A mio avviso c’erano altre priorità da privilegiare, su tratte che coinvolgono molta più gente - spiega ad esempio Giorgio Dabo, ex responsabile del Comitato pendolari di Lecco e del Coordinamento dei pendolari lombardi -. Invece è stato preferito investire su un tragitto non molto frequentato senza nemmeno conoscere le reali motivazioni».

Daniele De Salvo

L’articolo del quotidiano “Il Giorno” che sabato 16 giugno annunciava l’introduzione di nuovi convogli sulla direttrice Como-Lecco a partire dal prossimo 9 settembre.

bene in un'ottica di un interscambio con da altre direttrici. Un primo passo per raggiungere quello che ritengo debba essere l'obiettivo finale su questa linea ovvero l'introduzione di corse ogni mezz'ora nelle ore di punta del mattino e della sera e ogni ora nel resto della giornata durante le cosiddette fasce morbide". In effetti, orari alla mano, il convoglio in partenza da Molteno può essere sfruttato dall'utenza in arrivo da Milano Cadorna/Affori che arriva a Merone alle 18.37. Il convoglio da Molteno impiega 8 minuti per arrivare a Merone: tempo più che sufficiente per consentire un interscambio. Allo stesso modo la corsa in partenza da Como San Giovanni delle 19.41, oltre ad ampliare lo spettro orario giornaliero della linea, dove finora l'ultimo treno in partenza per Lecco è in programma alle 18.41 (alle 17.35 da Molteno per Como), può essere utilizzata dagli utenti della corsa S11 in arrivo nel capoluogo Iariano da Milano alle 19.38, ricordando che è possibile effettuare il cambio del treno anche ad Albate Camerlata. "Sono soddisfatto che Regione Lombardia abbia preso nella dovuta considerazione alcune proposte avanzate dai pendolari della linea Como-Molteno-Lecco – conclude Gaffuri -. Credo che queste due nuove corse serali, grazie anche ad una campagna di comunicazione, possano incrementare il numero di utenti che abitualmente, finora, non utilizzavano il treno. Un mezzo di trasporto sempre più richiesto e frequentato soprattutto in questi momenti di crisi".

Tutto bene quindi ed un futuro roseo all'orizzonte? Non proprio in quanto qualche settimana dopo, a luglio, a Milano arriva la comunicazione da Roma sull'entità dei tagli economici relativi al trasporto pubblico locale. Una diminuzione di finanziamenti che rischia, quindi, di vanificare anche la possibilità di incrementare il servizio sulla linea ferroviaria Como-Lecco (la stima dei minori finanziamenti è pari al 40% per i fondi statali relativamente al 2012 e dell'80% per il 2013). L'entità dei tagli porta il tutto il Consiglio Regionale ad approvare, all'unanimità, un ordine del giorno per chiedere al Governo di rivedere questa decisione. Dopo un'azione bipartisan dei rappresentanti degli enti locali regionali, a fine luglio, il Governo rivede il testo della "Spending review" che non rende dunque necessarie manovre straordinarie per il 2012. Da segnalare che il Consiglio Regionale lombardo, con l'Ordine del Giorno approvato all'unanimità, ha chiesto al Governo non solo di ripristinare i fondi ma anche di cambiare il modo con cui si finanzia il trasporto pubblico. La proposta è che, dal 2013, i contributi non devono dipendere più dalle decisioni prese dal Governo bensì siano fiscalizzati, cioè direttamente correlati ad una tassa o un'imposta.

Per la sola Trenord, la società creata da Ferrovie Nord e Ferrovie dello Stato, per il trasporto regionale in Lombardia, i tagli preventivati avrebbero oscillato tra i 100 e i 120 milioni di euro.

La voce ai pendolari

Noi, utenti delle linee ferroviarie della Brianza

Cristina Vaccani

Portavoce pendolari Como-Lecco

Tagli al settore ferroviario a parte, il 2012 sembra essere l'anno per un primo rilancio di questa direttrice. L'introduzione dei nuovi GTW ha sicuramente portato a miglioramenti soprattutto eliminando i cronici ritardi che riscontravamo sulle corse in orario di punta, oltre ovviamente a portare una qualità del servizio oltre ogni aspettativa. Ma sappiamo che questo è collegato allo sviluppo della direttrice Milano-Monza-Molteno-Lecco che rappresenta l'asse ferroviario principale per il territorio Monzese e della Brianza orientale. In questo periodo a dire il vero questi GTW, che avevano fatto la loro prima comparsa verso la fine di febbraio 2012, con circa 2+2 di A.R. al dì per 3 mesi circa (periodo marzo-aprile-maggio), dal mese di giugno non si vedono quasi più, se non comparire sporadicamente. Presumo questo fatto sia dovuto a problemi di manutenzione per cui quando i GTW sono in riparazione vengono fatte circolare ancora le vecchie 668. Dato che a settembre saranno introdotte due corse in più sulla linea, grazie soprattutto al contributo dei comitati pendolari (oltre a quello di cui sono portavoce ossia il Comitato Como-Lecco, anche a quello dei due Comitati citati sopra rappresentati dai sigg. Viganò e Rech), si potrebbe pensare, magari con una fase inizialmente sperimentale, di introdurre più corse durante il giorno, tutti i giorni (festivi compresi) e tutto l'anno (agosto e vacanze natalizie comprese). Mi auguro che a settembre potranno circolare più GTW e che finalmente i sindaci dei comuni interessati da questa direttrice, facciano leva con gli strumenti politici che hanno per "attirare" utenti su una linea che altrimenti rischia, nonostante le sue indubbie potenzialità, di essere considerato un "ramo secco". Al momento, dunque, parlare di rilancio è ancora prematuro. Diciamo che ci sono segnali di interessamento per portare la linea ad uno sviluppo in termini

di numero passeggeri trasportati e di maggiori relazioni con gli altri servizi di trasporto pubblico dei territori interessati.

Da utente, cosa crede abbia bisogno la linea ferroviaria Como-Lecco per essere più incisiva e per attrarre a sé un numero maggiore di utenti?

Aumentando la frequenza del servizio. Non si può costringere la gente ad utilizzare il treno ma la si deve attrarre fornendo informazioni e cercando di organizzare servizi in linea con le esigenze di mobilità del territorio. Non solo, quindi, servizi agli studenti ma anche a chi deve raggiungere strutture pubbliche e di servizio, ospedali, tribunali, mercati. Senza tralasciare le potenzialità turistiche viste la particolarità del nostro territorio. Proprio su questi punti ci siamo confrontati con i tecnici di Regione Lombardia e di Trenord, ovvero sulla possibilità di organizzare corse dirette, comunque con maggior frequenza, fra Cantù e Como: due centri importanti che vantano strette relazioni in termini di servizi e attività economiche. Siamo ancora alla fase propositiva ma la fattibilità di questo progetto è alta.

Crede che una maggiore interrelazione con la direttrice FNM Canzo-Erba-Milano possa contribuire a far crescere l'interesse e quindi il servizio sulla Como-Lecco?

Credo proprio di sì. In questo modo si otterrebbe un segmento di collegamento fra la MMMOLEcco e la Linea Milano Asso, due parallele su due aree ad alta densità abitativa. La Como-Lecco da Merone a Molteno permetterebbe una sorta di circuito chiuso da e per Milano. Così come un collegamento ferroviario alternativo all'automobilistico dall'erbeso verso Lecco. Non si deve costruire nulla, non si deve aggredire territorio con ciclopiche strutture: è già tutto tracciato, bastano pochi accorgimenti.

Già oggi con l'orario attuale sono ottime le coincidenze da tutte le località a sud di Merone con tutte le località a est di Merone (ad esempio Mariano-Lecco), sono buone le coincidenze tra le località a sud di Merone e quelle a ovest di Merone (ad esempio Mariano-Cantù) anche se questo è possibile solo quando sulla linea Milano-Asso c'è la frequenza ogni 30 minuti (grazie al Comitato Milano-Asso sono state introdotte nuove corse.) Le coincidenze tra le località a nord di Merone e Lecco/Como invece sono un po' più "larghe" (circa 20 min di sosta a Merone) ma il problema sarebbe risolvibile estendendo gli attuali treni S10 da Albate Camerlata ad Erba.

La linea Como-Lecco è caratterizzata da tante stazioni, in molti casi fatiscenti. Ritiene che è proprio necessario conservare tutte le fermate attuali?

Alcune sono fatiscenti solo perché RFI non se ne cura, ma non certo sono da sopprimere visto che sono molto vicine alle case. C'è una sola fermata

che è molto distante dai centri abitati ed è difficilmente raggiungibile a piedi: Brenna-Alzate. Al posto di tenere aperta questa fermata che vanta un'utenza pressoché nulla, si potrebbe introdurre un nuovo scalo a Senna Comasco dove la ferrovia passa vicinissima alle case. In questo modo la linea C50 verrebbe completamente sostituita dalla ferrovia e i bus/km risparmiati potrebbero essere reinvestiti per aumentare le frequenze su quelle autolinee che collegano paesi senza ferrovia con la stazione più vicina (ad esempio la linea C10 Como-Menaggio, mettendo sempre almeno un bus ogni ora). Anche sulla linea ferroviaria MMML ci sono stazioni decentrate rispetto ai centri abitati e spesso questo è motivo dello scarso numero di utenti giorno (poco più di 600 sulla Como-Lecco). Per l'utenza scolastica e lavorativa è importante mantenere le fermate alle stazioni attuali per garantire servizio ed anche per mantenere l'attenzione sulla linea.

Potrebbe essere ottimizzato il servizio con corse su alcune stazioni principali e integrando un servizio automobilistico navetta che porti dalle minori alle stazioni principali. Ma questo rappresenta un costo e il costo si giustifica solo con un numero di sufficiente di utenti. Ma su questo come Comitato pendolari possiamo fare poco. Serve una politica sul trasporto che coinvolga i sindaci e li responsabilizzi con progetti e obiettivi da raggiungere. Concretamente, come ho già fatto presente all'ultimo convegno sulla Pedemontana Ferroviaria, non è togliendo le fermate che diminuisce la velocità di percorrenza e si attira più utenza. Per noi pendolari è già difficile raggiungere queste stazioncine di paese. Se venissero tolte anche altre fermate, la situazione non potrebbe che peggiorare date le crescenti difficoltà di collegamento con gli scali rimasti.

Devo aggiungere però che, anche se RFI non si cura delle stazioni, ha pensato bene di darne alcune in comodato per alcuni anni ai Comuni. E' quanto si è verificato a Rogeno (nove anni di uso in comodato gratuito) e Cantù dove la ristrutturazione porterà non solo alla riapertura della sala d'aspetto, ma anche alla creazione di locali destinati ad alcune associazioni la cui presenza renderebbe più viva la stazioni, contribuendo anche ad una "vigilanza" che impedirà il ripetersi degli episodi di vandalismo propri dei manufatti abbandonati a se stessi.

La Como-Lecco può diventare una linea strategica anche in vista dei nuovi collegamenti con l'aeroporto di Milano Malpensa assicurati con l'entrata in servizio del tratto Mendrisio-Stabio. Condividi questo scenario futuro?

Su quest'ultima domanda si potrebbero trovare delle alternative. Potrebbe non essere necessario inserire collegamenti "diretti" e a tariffa speciale che andrebbero a distruggere il sistema. Ciò che serve è elettrificare la linea da

Albate Camerlata a Merone e mandare i treni S10 Castione Arbedo - Albate Camerlata fino a Erba garantendo così due treni l'ora tra Cantù e Merone (un S10 ogni ora tra Como ed Erba e un Regionale ogni ora tra Como e Molteno/Lecco) e dando un collegamento diretto tra Cantù e la Svizzera con la possibilità di cambiare una sola volta (a Mendrisio) per raggiungere l'aeroporto attraverso i nuovi collegamenti Lugano-Malpensa. Dall'altra parte, dato che i collegamenti da e per Malpensa sono spesso motivo di investimenti a favore del treno per cui ben vengano ma, con i tempi di percorrenza dati dalle velocità commerciali della nostra linea, non so quanto possa essere funzionale al trasporto passeggeri. Da Lecco a Milano con i treni diretti Sondrio-Lecco-Milano e con la prossima apertura della Bergamo-Carnate-Seregno, agganciata al progetto Pedemontana, velocità e tempi saranno sicuramente più funzionali. Poi da Como ci sono direttrici ampiamente all'altezza della situazione.

Un'ultima riflessione in proposito: ma quanta gente va tutti i giorni a Malpensa dai nostri paesi? La maggior parte delle persone che prendono l'aereo a Malpensa ancora ci vanno in auto o si fanno accompagnare; ancora una volta penso che occorra "inculcare" nella testa degli italiani la cultura del "trasporto pubblico" più economico, più salutare e meno inquinante del trasporto su gomma (anche se a dire il vero il mezzo che in assoluto inquina di più è proprio l'aereo!).

Christian Reich

Portavoce utenti delle linee ferroviarie della Brianza

I treni che verranno aggiunti a settembre sulla Milano-Asso e sulla Como-Molteno sono esattamente quelli che abbiamo chiesto noi del Comitato Milano Asso. In particolare voglio sottolineare i grandi benefici che si otterranno da settembre con questi nuovi convogli:

- un treno per gli studenti (14.18 da Erba verso Milano) che farà risparmiare loro ben 30 minuti (uscendo alle ore 14.00 oggi il treno per Milano è alle 14.48);
- un treno per lavoratori e studenti alle 12.39 da Milano Cadorna per Asso. Sia per i lavoratori part-time che per gli studenti che fanno 5 ore, questo treno è veramente utile e permette risparmi di tempo anche di oltre 40 minuti;
- una nuova coppia di S2 tra Milano Rogoredo e Mariano che agevolerà studenti universitari e lavoratori.

Ovviamente questi benefici si avranno anche per i viaggiatori occasionali che potranno contare su più scelta. Grazie a questi treni manca davvero poco a completare il servizio: con due coppie S2 il servizio sarà continuo dalle 11.52

fino alle 24 così come con un paio di coppie di Regionali Milano-Asso si potrà avere un treno ogni 30 minuti dalle 12 alle 21.

Per quanto riguarda la Como-Lecco, nonostante sia stata introdotta una sola coppia in più, il beneficio è sensibile perchè finalmente si avrà frequenza oraria tra le 17 e le 19 anche da Lecco verso Como (oggi infatti c'è il buco alle 18.00) mentre da Como verso Lecco si guadagnerà un ora in più di arco di servizio (l'ultimo treno sarà alle 19.41 anzichè 18.41).

Miglioramenti hanno interessato anche la principale linea ferroviaria della Brianza: la Canzo/Asso-Erba-Milano. Quali sono ancora, però, le “note dolenti” di questo collegamento ferroviario?

Infrastruttura, materiale rotabile. Quasi tutte le stazioni della Milano-Asso (ad eccezione di Meda) non permettono l'ingresso contemporaneo di due treni e questo è molto penalizzante perchè il treno che incrocia e arriva per primo in stazione deve attendere 5 minuti per permettere all'altro treno di entrare. Ci auspichiamo che i lavori alla stazione di Merone comincino presto e che soprattutto vengano garantiti il maggior numero di ingressi contemporanei (ad esempio sia possibile ricevere contemporaneamente sia da Lecco che da Como che da Erba o Milano). Altra nota dolente dell'infrastruttura sono i passaggi a livello che spesso si chiudono troppo tardi e rallentano la corsa del treno. L'effetto è molto penalizzante soprattutto quando il treno è già in ritardo (e quindi, al posto di recuperare, perde altri minuti). Infine il materiale rotabile che circola è piuttosto vecchio: elettromotrici 740 e 750. Se la composizione 750 + 2 piani almeno è capiente (anche se non dotata di aria condizionata), le elettromotrici 740 (quelle più vecchie con le porte a soffietto) sono poco capienti, scomode e senza aria condizionata. I nuovi treni TSR hanno il vantaggio di avere ottima accelerazione e aria condizionata ma purtroppo per le linee Regionali non sono il massimo dato che hanno troppi pochi posti a sedere; vanno benissimo invece sulle linee suburbane, per le quali questo materiale è stato appositamente studiato.

Crede che un maggiore interrelazione con la direttrice FNM Canzo-Erba-Milano possa contribuire a far crescere l'interesse e quindi il servizio sulla Como-Lecco?

Assolutamente sì. E' da quando è nato il nostro Comitato che stiamo spingendo per avere maggiore integrazione. E gli articoli usciti su “La Provincia di Como” in merito ne danno testimonianza. Il primo passo che abbiamo fatto è stato quello di spingere per ottenere l'integrazione tariffaria del nodo di Merone. Il prossimo passo è quello di avere un treno ogni 60 minuti per tutto il giorno e tutti i giorni (domenica, festivi, agosto e vacanze natalizie comprese). Serve però anche un forte supporto da parte di Trenord e delle amministrazioni Comunali che devono pubblicizzare al massimo il servizio. Le province in-

vece devono provvedere a eliminare le linee di bus che corrono parallele alla ferrovia e reinvestire questi bus/km creando linee che afferiscono alle stazioni ferroviarie (ad es. prolungamento delle linee di bus alla stazione di Cantù).

Ritiene inoltre che sia fattibile una maggiore integrazione tra corse che, partendo da alcune stazioni di questa linea come Mariano o Canzo, a Merone poi proseguano poi per Como?

Per spiegarmi meglio definiamo "Brianza sud" le stazioni a sud di Merone e analogamente Brianza nord, est e ovest tutte le stazioni che si trovano rispettivamente intorno a Merone. Collegamenti diretti tra la Brianza sud e la Brianza ovest a mio parere sarebbero perdenti e comunque non compatibili con l'attuale modello di esercizio. Altri treni sulla Milano-Asso non ce ne stanno e comunque un treno Mariano-Como dovrebbe invertire la marcia a Merone e questo comporterebbe un perditempo. Purtroppo questa relazione credo che sia la più debole visto che per fare pochi chilometri in linea d'aria bisogna farne molti di più via ferrovia. Diciamo che la relazione diventa maggiormente vincente quanto più ci si avvicina a Merone (ad esempio è perdente per fare Meda-Como ma può essere interessante per fare Inverigo-Como). Per questo motivo questa relazione può essere soddisfatta bene con le coincidenze di oggi (considerando però di avere un treno ogni 60 minuti sulla Como-Molteno e un treno ogni 30 sulla Milano-Asso).

L'altra relazione un po' "sfortunata" è quella Brianza Nord - Brianza est anche se in questo caso l'utenza sarebbe molto maggiore rispetto al caso precedente. Anche qui fare corse senza cambio mi sembrerebbe poco funzionale data anche la necessità di invertire la marcia. Le coincidenze, con l'orario di oggi, sono ahimè piuttosto scomode (circa 20-25 minuti di attesa) ma forse una soluzione. Le due relazioni maggiormente interessanti sono Brianza sud - Brianza est e Brianza nord - Brianza ovest. La prima relazione è fondamentale poichè mette in comunicazione tutti i paesi della valle del Seveso e le città di Meda/Mariano con Lecco (e di conseguenza anche con la Valtellina). Non c'è infatti nessun collegamento ferroviario comodo tra queste due aree e anche dal punto di vista automobilistico, per andare da Meda/Mariano verso Lecco bisogna per forza prendere la Novedratese e la nuova Valassina, strade perennemente trafficate, soprattutto nei periodi di vacanza. Nessuno s'è mai curato di pensare a coloro che si recano in montagna in Valtellina e nelle valli trasversali. Questo collegamento sarebbe fondamentale... Invece ad agosto la Como-Molteno è chiusa.

Questa relazione ha il vantaggio di avere delle coincidenze ottime ma purtroppo sono necessari due cambi, uno a Merone e uno a Molteno. Seppur questi cambi siano davvero agevoli (sia a Merone che a Molteno le coincidenze sono comodissime, circa 7 minuti), l'utenza non è abituata a cambiare

due volte (cosa che invece in Svizzera si fa usualmente) forse anche perchè le ferrovie fanno fatica a garantire le coincidenze. Nel nostro caso, le coincidenze a Molteno vengono sempre garantite mentre a Merone no.

La soluzione per questa relazione può essere, in un'ottima di breve termine, quella di far proseguire i treni Como-Molteno fino a Lecco agganciandoli ai treni provenienti da Monza nella stazione di Molteno. In pratica, mantenendo l'orario attuale, a Molteno viene ricevuto il treno che viene da Como; dopo 5 minuti arriva il treno da Monza sullo stesso binario di quello arrivato da Como, i due treni agganciano e proseguono in doppia trazione fino a Lecco. Lo stesso accade in maniera duale in direzione opposta. E' chiaro che dal punto di vista del tempo totale di viaggio non c'è nessun vantaggio ma almeno si evita di cambiare treno. L'opzione a medio termine invece è quella di far proseguire i treni da Como fino a Lecco senza fermate intermedie (o al massimo con una sola fermata) tra Molteno e Lecco. In questo modo disporremo di un servizio su due livelli tra Lecco e Molteno (cioè uno schema S-R tipo quello che c'è tra Seveso e Milano). Per fare ciò però occorre avere il binario di incrocio a Sala al Barro che purtroppo oggi ha solo un binario.

Infine l'altra relazione importante è Brianza nord - Brianza ovest. Anche in questo caso l'utenza potenziale è veramente alta (di sicuro un collegamento tra Erba e Como attirerebbe molta gente) però purtroppo le coincidenze con l'orario attuale non sono ottimali (circa 20-25 minuti di attesa) e purtroppo anche qui c'è da fare il cambio a Merone. La soluzione ottimale in questo caso sarebbe quella di estendere gli attuali treni S10 Castione Arbedo - Albate Camerlata fino ad Erba. Per fare ciò però è necessario elettrificare il tratto Albate-Merone. Avere dei treni come gli S10 a Erba sarebbe veramente il massimo in quanto si incasterebbero perfettamente con l'orario della Milano-Asso (partenza al minuto 25 circa da Erba); si tratta di materiale rotabile nuovo e dotato di ogni comfort; sono treni che collegano senza cambio non solo con Como ma anche con tutto il Canton Ticino. Credo che il primo passo da compiere sia l'elettrificazione della tratta Albate-Cantù che non richiede costi elevati perchè non serve costruire una sottostazione ma basta posare la linea aerea. Inserire invece treni "a caso" tra Erba e Como a mio parere non servirebbe quasi a nulla: o si riesce a creare un sistema oppure i treni spot rischiano solo di distruggere quel poco di sistema che c'è. In definitiva, comunque, credo che la primissima cosa da fare sia quella di inserire un treno Regionale Como-Molteno ogni ora con la traccia oraria attuale, prevedendo magari l'aggancio-sgancio a Molteno per garantire corse dirette tra Como e Lecco. Come seconda fase l'elettrificazione della tratta Albate-Merone, il prolungamento degli S10 fino ad Erba, costruire il binario di incrocio a Sala al Barro e prolungare le corse Como-Molteno sino a Lecco, senza fermate intermedie.

Analisi del tracciato ferroviario



Caratteristiche della linea

Pendenze:	Tratta Como-Albate Camerlata	18/1000
	Tratta Albate Camerlata-Cantù	16/1000
	Tratta Cantù-Brenna Alzate	12/1000
	Tratta Merone-Molteno	7/1000
Ponti:	ponte sull'Adda in prossimità del segnale di protezione della stazione di Lecco. ponte sul torrente Caldane all'interno del segnale di protezione della stazione di Lecco.	
Gallerie:	Albate Trecallo, Oggiono, Valmadrera (inferiori a m. 1.000).	
Passaggi a livello:	Tratta Albate C.-Molteno n° 8; Molteno-Lecco n° 11	
Relazioni con altre linee:	Como San Giovanni	linea per Chiasso S11 linea TILO per Bellinzona S10 diretti da e per Zurigo
	Albate Camerlata	linea per Milano (FS) linea TILO per Bellinzona S10
	Merone	linea Asso-Milano (FNM)
	Molteno	linea per Monza (FS)
	Lecco	linea per Milano (FS) linea per la Valtellina (FS) linea per Bergamo (FS)
Tempi di percorrenza:	60' circa.	
Frequenze:	una corsa ogni ora (esclusi i festivi) ma non tra le ore 9 e le 13	
Flusso viaggiatori:	500 al mese tra abbonati e singole corse.	
Trasporto merci:	non è più effettuato.	

Le stazioni:

Como S. Giovanni

Non è stata il primo approdo ferroviario di Como, in quanto la ferrovia proveniente da Milano nel 1849 si fermava alla stazione della cosiddetta "Casa Merlata" (l'odierna frazione di Camerlata), ma è da anni il principale scalo di Como. La stazione è da anni oggetto di un intervento di ristrutturazione mai del tutto completato e dove non mancano incuria e desolazione. Como San Giovanni aprì i battenti il 27 luglio 1875, una volta ultimato il collegamento tra Camerlata e la convalle che occupò ben quasi trent'anni di tempo a causa delle sue difficili pendenze per l'epoca. Sul sedime che dal 1233 al 1810, quando venne secularizzato, ospitò il convento dei frati domenicani di "San Giovanni in Pedemonte" (da qui il nome), nell'arco di settant'anni vennero realizzati due edifici. Il primo, inaugurato il 2 giugno 1878, ed il secondo, l'attuale, i cui lavori iniziati nel 1939 si conclusero solo dieci anni più tardi solo grazie agli aiuti economici assicurati dal piano Marshall. Un edificio del tutto simile a quello di buona parte dell'architettura ferroviaria del periodo (progetto di Paolo Perilli) che non riscosse partico-



La nuova stazione di S. Giovanni è una costruzione nè bella nè brutta

La nostra edilizia ferroviaria continua a dare esca alle polemiche - Non si potrebbe tener conto dei desideri e dei gusti delle popolazioni interessate?

La benaria Musa comasca, con la firma di Plinio il Vecchio, sta prendendo di petto la nuova stazione ferroviaria di Como, che ormai sta affrontando la fase finale dopo dieci anni di attesa. Non ha tutti i torti, la Musa comasca: la nuova stazione non sarà certo un abbellimento per la città dei Maestri comasini. Ma non è nemmeno un orrore, però, dobbiamo essere giusti con i costruttori ferroviari. Non è bella, è ispirata a quello stile che fece furbo in Italia fra il 1900 ed il 1960 potrebbe servire indifferentemente come esposizione di mobili o come colonia marina. E

...maschi, hanno concetti veri: il nuovo edificio ma è tutto quello che si può fare, poi che ormai i muri sono in piedi, e non si può ricominciare tutto da capo, ci asteneremo anche a vederlo, il baro edificio sarà fuori asse, come ci siamo abituati a vedere tanto altre cose gradevoli nella città.

M. C.

Centro Italiano Femminile

Colonia montana per bambini

Nell'ex albergo San Giorgio di Valerona, a m. 700 s. m., fra folte bosche, e prati



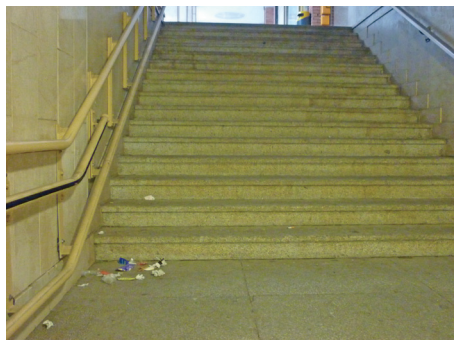
Immagini della stazione di Como San Giovanni (foto L. Clerici) e l'articolo del quotidiano "La Provincia" che annuncia l'inaugurazione della nuova stazione (1949) (Collezione L. Clerici).

lare gradimento e fin dalla sua apertura fu oggetto di vivaci critiche come riportarono i quotidiani dell'epoca.

Nel veloce scorrere del tempo della seconda parte del XX secolo, la stazione di Como San Giovanni perse buona parte delle ulteriori sue emanazioni. Nel 1966 venne chiuso, e poi progressivamente smantellato, il viadotto che consentiva in passato ai treni di merci di raggiungere una zona degli attuali giardini a lago per rifornire le imbarcazioni che sarebbero salpate alla volta di Dongo. Con gli anni '70, invece, a causa della grave crisi che investì il comparto ferroviario italiano provocato anche dal completo disinteresse manifestato dalle autorità governative per questo mezzo di trasporto a tutto vantaggio di mezzi motorizzati, l'oblio interessò la vasta area dello scalo merci che dalla stazione vera e propria si snoda fino a poche decine di metri dalla basilica di Sant'Abbondio.

Attualmente la stazione è ancora dotata di un binario, a nord, che serve l'ufficio postale di Como Ferrovia e non sono stati smantellati, a sud, i due binari che mettono ancora in collegamento con l'area ex scalo merci, parte della quale oggi occupata dall'Agenzia delle Dogane. I quattro binari dedicati al trasporto passeggeri, sono dotati di banchina, coperti da una pensilina in cemento e collegati fra loro da un sottopassaggio ma tutta l'infrastruttura manca di manutenzione.

Muri scrostati, erbacce nei binari, pannelli non funzionanti, bacheche con orari parzialmente consultabili in quanto i fogli sono staccati, fili elettrici sono soltanto alcune delle criticità più facilmente riscontrabili dai viaggiatori in transito dalla stazione.



Altre immagini che testimoniano la mancanza di cura nella gestione della stazione di Como San Giovanni: pannelli a messaggio variabile non funzionanti, intonaci scrostati rifiuti sulle scale del sottopassaggio ed erbacce che crescono impunemente senza alcuna manutenzione nei binari dedicati allo smistamento dei treni ed ora sottoutilizzati.
Foto L. Clerici



Albate Camerlata

Costruita nel 1849 e principale capoluogo ferroviario per Como fin quando non venne costruito il raccordo con la convalle, la stazione di Albate Camerlata si raggiunge da Como San Giovanni percorrendo un tratto a doppio binario elettrificato in comune con la linea ferroviaria Milano-Como. La gestione degli impianti è affidata a Rete Ferroviaria Italiana (RFI) controllata del gruppo Ferrovie dello Stato. Il fabbricato viaggiatori è una struttura su due livelli. Al servizio dell'attività ferroviaria è il piano terra con locale di attesa per i viaggiatori e uffici di movimento. Sono presenti altri fabbricati minori che ospitano i servizi igienici (chiusi da tempo in seguito ad atti vandalici), il deposito e la cabina elettrica della stazione dove i writers hanno lasciato numerose testimonianze della loro attività.

La stazione è priva di biglietteria con personale o automatica.

La stazione aveva anche uno scalo merci con annesso magazzino del tutto smantellato con la sola eccezione di un binario.

Presso questa stazione sono attivi sette binari. I primi quattro per il transito e la sosta dei convogli provenienti o diretti a Milano (binari 1 e 2), per Lecco (binario 3) mentre il binario 4 è il capolinea della linea TILO S 10 con destinazione Bellinzona/Castione Arbedo. Singolarità di questo servizio è il fatto che presso la stazione di Albate Camerlata bisogna "annunciare" l'intenzione di salire su un convoglio S10 al personale del treno, andandolo a cercare se è il caso, altrimenti si incorre in una pesante multa in quanto si viaggerebbe senza biglietto. Altra singolarità è che il personale di Trenitalia rilascia biglietti solo fino alla stazione di Chiasso. Per proseguire in territorio cantonale bisogna scendere alla stazione di confine e fare il biglietto per le altre località ma essendo la sosta di soli 30 secondi è impossibile effettuare tale disbrigo utilizzando ancora la corsa con cui si è raggiunta la Svizzera e quindi il viaggio dovrà proseguire con il convoglio TILO



successivo (a Chiasso le partenze di questi treni avvengono ogni 30 minuti).

I primi quattro binari sono dotati di banchina e collegati fra loro da una passerella in cemento. Gli scivoli per i portatori di handicap ci sono fino al binario 3. Un gradino impedisce di raggiungere ai disabili il binario 4 dove sostano i convogli TILO che sono dotati di apposite passerelle per consentire l'accesso al loro interno per le persone con difficoltà di deambulazione.

Fino al 1965 era attivo alla stazione di Albate Camerlata un raccordo ferroviario, denominato "raccordo Radetzky" che collegava questa stazione con la stazione di Como Camerlata delle Ferrovie Nord Milano. Attualmente la realizzazione di un collegamento pedonale tra le due stazioni è al centro di un progetto approvato da Regione Lombardia, Amministrazione provinciale di Como, Comune di Como e Trenord che prevede come Rete ferroviaria italiana, braccio operativo di Trenitalia, entro il 2014/15 provveda alla demolizione dell'attuale stazione di Albate, spostandola verso la stazione di FNM Como Camerlata. Tra i progetti futuri dell'aria va segnalata anche la realizzazione di un grande parcheggio di interscambio in sostituzione degli attuali posti auto ricavati nel 2008 dalla demolizione di parte del sedime dell'ex fabbrica Rasa. Un intervento che si inserisce nel ben più ambizioso obiettivo di dar vita ad un polo di interscambio nella zona "Como sud" in vista del completamento delle opere relative al sistema ferroviario Alptransit la cui conclusione è prevista per il 2018.

Alcuni dei disservizi alla stazione di Albate Camerlata: il gradino che impedisce ai portatori di handicap di raggiungere il binario 4 servito dai treni TILO; le scritte dei writers sugli immobili di servizio della stazione e i servizi igienici chiusi da tempo "a seguito di atti vandalici". (Foto L. Clerici)



Speciale
Lungo i binari
frontalieri

a cura di
Prisca Colombini
fotoreportage di Prisca
Colombini e Gabriele Putz



Bellinona-Albate Camerlata, Mendrisio-Stabio Vispese. Il progetto di collegamento ferroviario transfrontaliero. La prima linea è operativa dal 2006. La seconda dovrebbe essere messa in esercizio alla fine del 2014. Per entrambe sono stati sottoscritti degli accordi tra Ticino e Italia. In attesa del riassetto, ci siamo rivolti ad Albate per verificare se quanto sottoscritto oggi riguardo sia stato effettivamente realizzato.

Sull'auto il Tilo proveniente da Cusano d'Arbio alla stazione di Chiasso. È l'inizio pomeridiano di un giorno festivo. Sul cordoglio, oltre a noi, una decina di persone, che per buona parte, terminano la loro corsa oltre la galleria, a Como. Dopo averci congedati, ci siamo rivolti al capolinea della stazione di Albate Camerlata, dove il Tilaro arriverà poco meno di un'ora prima del martedì verso il Ticino. Appena mettiamo piede sul marciapiede siamo a Tirose per una questione di abitudine, ci viene spontaneo parlarci con il sottopassaggio. Ma non ci resta che seguirlo in altre due persone con noi: l'unico modo per guadagnare l'uscita e parlarci quello di attraversare i binari. Notiamo subito che il binario è una pista per un'indagine diversa rispetto ad altri. È stato creato ex novo proprio per il prolungamento della tratta ferroviaria. Un tratto rispettato solo in parte, la barriera architettonica che si presenta davanti ai nostri occhi - forse sarebbe meglio dire sotto ai nostri piedi - è piuttosto evidente a scendere il binario 4 dalla passerella utilizzata dai passeggeri vi è infatti un gradino piuttosto alto. Tra gli altri binari l'accesso si partorisce di bancale e garantito da una scivola. Non sappiamo quanto siano le persone disabili che utilizzano questo collegamento - considerato che il Tilo è un servizio di trasporto per il servizio ferroviario, ci viene da pensare che il binario è stato creato per un servizio di trasporto occasionale. Altrimenti la scivola a Milano. Quando scendiamo il binario, ci viene da pensare che il binario è stato creato per un servizio di trasporto occasionale. Altrimenti la scivola a Milano. Quando scendiamo il binario, ci viene da pensare che il binario è stato creato per un servizio di trasporto occasionale. Altrimenti la scivola a Milano.

Al capolinea di Albate

Per diventare un nodo di interscambio

Il 29 gennaio 2006 la Regione Lombardia si è impegnata con il Canton Ticino a garantire l'accessibilità della stazione, in corrispondenza con il lancio del servizio Tilo fino ad Albate Camerlata. Gli interventi, a preventivo un investimento di 2,8 milioni di euro, consistevano in particolare: nella realizzazione di un sottopassaggio ciclopedonale; nel prolungamento del sottopassaggio ciclopedonale; nella realizzazione di un parcheggio di interscambio modale; nell'adeguamento dell'accessibilità e visibilità al lato sud.



Attraversare i binari è l'unico modo per uscire dalla stazione

Senza biglietto costa 42 euro

La disavventura di un frontaliere occasionale

«L'adempimento non sufficiente è il collegamento Tilo per tornare in Ticino, Albate Camerlata, a preventivo un investimento di 2,8 milioni di euro, consistevano in particolare: nella realizzazione di un sottopassaggio ciclopedonale; nel prolungamento del sottopassaggio ciclopedonale; nella realizzazione di un parcheggio di interscambio modale; nell'adeguamento dell'accessibilità e visibilità al lato sud. Il prolungamento fino ad Albate Camerlata non è partito con il piede giusto - quanto raccontato nel nostro reportage e la descrizione del nodo di quello che abbiamo visto - ma le premesse per migliorarlo ce le sono. Un investimento a lungo termine anche in vista dell'apertura della tratta che collegherà Mendrisio a Varese».

La città del futuro. Tra i diversi problemi di cui il nuovo primo cittadino del capoluogo dovrà occuparsi ci sarà anche l'importante questione del trasporto urbano.

Tra i possibili collegamenti rapidi e veloci importanti anche la rete ferroviaria.

«Ho scelto di utilizzare il Tilo perché so che in autostrada ci sono spesso code - ci racconta -. Raggiungo la stazione di Albate Camerlata, ho comperato l'adempimento per acquistare il biglietto. Una ricerca però vana perché la stazione non è questo tipo di servizio. È quello nonostante la presenza di un obsoleto nella sala d'aspetto, «sforzo non pochi minuti alla partenza del treno e a causa di un equipaggiamento fatiscente, non posso aspettare quello successivo - conti-».

Le Ffs: 'Confermiamo l'interesse ma possiamo solo aspettare'

«Quando le Ferrovie federali svizzere hanno detto in passato, è ancora valida e confermata. Le Ffs sono quindi sempre interessate al collegamento verso Albate Camerlata e soprattutto al nodo di Chiasso. In merito al nodo di Chiasso, il portavoce Roberto Trevisani, «La nostra intenzione è come il nostro interesse ci sono, ma come Tilo non possiamo fare nulla - ci spiega Roberto Trevisani -». «Il nostro interesse è di natura politica, ma se dall'una parte non si muove nulla, non si ottiene nulla».



C'è chi ferma qui



[IN STAZIONE]

Posteggio di Albate a 1 euro al giorno Gaffuri: «Ma i parcheggi sono pochi»

Alcuni titoli di giornale che ripercorrono la contrastata storia recente della stazione di Albate Camerlata dopo la sottoscrizione degli accordi con le autorità elvetiche che hanno portato all'introduzione dei treni S 10 TIL0. Il 15 dicembre 2006 il "Giornale di Como" titolava trionfalmente l'avvenuta sottoscrizione dell'accordo per il riassetto del nodo ferroviario. Solo due anni dopo, il 21 novembre, il consigliere regionale Luca Gaffuri, denunciava il mancato rispetto degli accordi: al posto di un grande posteggio a servizio dei pendolari nel sedime un tempo occupato dall'ex ditta Rasa il Comune di Como realizzò solo qualche decina di posti auto a raso. La mancata riqualificazione odierna della stazione è stata recentemente affrontata dal Settimanale della Diocesi di Como e da un'inchiesta del quotidiano elvetico "La Regione Ticino" (1 giugno 2012)

GIORNALE di COMO
Com07 del 15/12/06
INIZIATIVE
Il progetto prevede il riassetto del nodo ferroviario e la costruzione di un grande posteggio a servizio dei pendolari nel sedime un tempo occupato dall'ex ditta Rasa il Comune di Como realizzò solo qualche decina di posti auto a raso. La mancata riqualificazione odierna della stazione è stata recentemente affrontata dal Settimanale della Diocesi di Como e da un'inchiesta del quotidiano elvetico "La Regione Ticino" (1 giugno 2012)

STAZIONE DI ALBATE-CAMERLATA: SOTTOSCRITTO L'ACCORDO
Il progetto prevede il riassetto del nodo ferroviario e la costruzione di un grande posteggio a servizio dei pendolari nel sedime un tempo occupato dall'ex ditta Rasa il Comune di Como realizzò solo qualche decina di posti auto a raso. La mancata riqualificazione odierna della stazione è stata recentemente affrontata dal Settimanale della Diocesi di Como e da un'inchiesta del quotidiano elvetico "La Regione Ticino" (1 giugno 2012)

il Settimanale
La città del futuro. Tra i diversi problemi di cui il nuovo primo cittadino del capoluogo dovrà occuparsi ci sarà anche l'importante questione del trasporto urbano. Tra i possibili collegamenti rapidi e veloci importanti anche la rete ferroviaria.

Albate Trecallo

La stazione è stata aperta nel 1888 all'attivazione della linea Como-Lecce. La fermata possiede un fabbricato viaggiatori a due piani, risalente all'epoca dell'apertura della linea ma solo un locale è a disposizione dell'utenza. La stazione serve un unico binario e non è dotata di marciapiede. Si accede ai convogli direttamente da un prato. Non ci sono altri tipi di servizio.



Alcune immagini relative allo stato attuale della stazione di Albate Trecallo e dell'interno della sala di attesa. Accanto: il vecchio edificio dei servizi igienici e lo spazio di fermata del treno. Sotto: la galleria che supera Trecallo. (Foto L. Clerici)



Cantù

La stazione di Cantù, atta ad incroci e precedenze ed unica abilitata sulla linea RFI nella tratta Albate Camerlata-Molteno, è gestita in telecomando dalla stazione di Albate Camerlata. L'immobile della stazione venne costruito tra il 1880 e il 1888 è stato oggetto di un ultimo ammodernamento all'inizio degli anni '90 del XX secolo quando venne realizzato il polo d'interscambio ferro-gomma, progetto poi abbandonato. Pur essendo una delle fermate più importanti non esiste alcun servizio. L'immobile è chiuso e privo, ovviamente, di biglietteria anche automatica. I tagliandi o si acquistano nella biglietteria alla stazione di Como San Giovanni, oppure alla rivendita del bar presso la stazione di Cantù Asnago. Eppure questa stazione avrebbe grandi potenzialità in quanto nelle ore di punta in autobus da Cantù per Como ci vuole anche fino quasi a quattro volte i 14 minuti che si percorrono in treno. Dopo anni di autentico degrado e fatiscenza presso la palazzina principale della stazione di proprietà di Rete ferroviaria italiana (l'ex scalo merci è stato ceduto a Radio Cantù) sono iniziati i lavori per una sua sistemazione. L'edificio ospiterà, quindi, non solo la sala d'aspetto ma anche le sedi di tre sodalizi cittadini (boy scout, Club ciclistico Canturino, Associazione Alpini).

[VIA VITTORIO VENETO]

Stazione fantasma: manca tutto Niente orari, sala d'attesa chiusa

Per i biglietti bisogna andare a Cantù Asnago, dall'altra parte della città

Inizi degli anni Novanta per realizzare il polo d'interscambio ferro-gomma. «In agosto la ferrovia non funziona proprio», ricorda Felice Borghi, responsabile di Radio Cantù. «Molte persone si rivolgono a noi disperate per avere informazioni, perché non sanno che posti gliave».

L'unica rivendita autorizzata della Rete Ferroviaria Italiana è il Bar Station, che si trova

Cantù Coronato nella linea internazionale del San Gotardo. Praticamente dall'altra parte della città rispetto a via Vittorio Veneto. Lì si trovano i biglietti a fascia chilometrica che possono essere utilizzati anche sulla Como-Locco. «Unica alternativa è il posto di

Per avere informazioni si deve rivolgere alla sede dello scalo

aggiunge Felice Borghi. «Bisogna però farlo immediatamente, altrimenti si rischia di essere multati». Multati per non aver fatto il biglietto nella stazione fantasma. Tra l'altro all'interno della stazione funzionava anche la così detta "collettoria", per timbrare il biglietto

ma si pagano 50 euro di multa non soltanto quando si viaggia senza biglietto, ma anche quando questo non è, come si dice nel gergo ferroviario, "obblionato". La stazione di Cantù resta, come si dice nella stessa gergo, "impresenziata". Il prossimo inverno o la prossima stagione delle piogge si può approfittare dal fatto del magazzino merci dove si trova

Radio Cantù ma all'addosso.



immagini della stazione di Cantù: da via Vittorio Veneto sembra in stato discreto. Una volta sul posto e raggiungi i binari emerge la fatiscenza del manufatto, con porte sprangate, finestre divelte, nessuna panchina ma solo qualche mattone per attendere i convogli ovviamente all'aperto e senza coperture. (Foto L. Clerici)



Immagini che testimoniano l'attuale degrado in cui versa la stazione di Cantù cui la nuova gestione dell'immobile dovrebbe contribuire a rendere soltanto un brutto ricordo. Ma un titolo del quotidiano La Provincia annuncia una nuova speranza per la stazione (14 marzo 2012).
(Foto L. Clerici)

[VIA VITTORIO VENETO]

La stazione trasformata Nuova casa per tre gruppi

Sarà firmata la convenzione con scout, Cc Canturino e alpini



Brenna Alzate

Si può certo affermare che il tempo non è quasi passato alla stazione di Brenna/Alzate Brianza da quel 20 novembre 1888 quando i primi convogli iniziarono regolarmente a transitarvi con l'avvio del servizio lungo la tratta ferroviaria Como-Lecco. La stazione rimane infatti muta testimone in un contesto campestre che ben si è prestato, qualche anno fa, ad ospitare un set cinematografico. Dopo tutto la strada con cui la stazione è collegata all'unica via di comunicazione che mette in relazione i due paesi è ancora sterrata e paiono essere ancora d'attualità resoconti di fine XIX secolo nei quali i membri del Consiglio Comunale di Brenna votavano delibere finalizzate alla "definitiva costruzione della strada di accesso alla stazione consorziale (28 dicembre 1888, 28 febbraio 1891). Priva di posteggio, presso la stazione di Brenna Alzate si raggiunge il binario superando un prato e senza, quindi, alcuna infrastruttura relativa alla sicurezza. A differenza, infatti, delle stazioni di Albate Trecallo, di Moiana e Casletto Rogeno, simili come manufatti, non vi è alcun cancelletto che impedisce l'accesso al sedime ferroviario quando il treno non transita o nelle ore notturne. La vecchia costruzione adibita un tempo a servizi pubblici è ridotta ormai ad un rudere parzialmente distrutto.



Anzano del Parco

La stazione di Anzano del Parco, situata abbastanza vicino al centro abitato, fu inaugurata nel 1888 all'apertura della Como-Lecco. La stazione è un classico manufatto a due piani, risalente all'epoca dell'avvio dell'esercizio, ma come per la maggior parte degli immobili ferroviari della direttrice per i viaggiatori è disponibile un solo locale per attendere i treni. La linea è servita da un unico binario cui si accede superando, anche in questo caso, un prato. E' una stazione impresenziata. In passato qui erano presenti un binario di raddoppio e un piccolo scalo merci, con un magazzino merci tuttora esistente ma ricoperto da arbusti e rampicanti.



Immagini della stazione di Anzano del Parco vista dai binari e dalla strada; il vecchio scalo merci, la porta di ingresso e l'interno dell'unico locale adibito all'attesa dei viaggiatori. A pagina 86 foto della stazione di Brenna/Alzate, immersa nel verde... forse fin troppo. (Foto L. Clerici)



Merone

La stazione di Merone è l'unica stazione della tratta Como-Lecco che appartiene al gruppo FNM ed è gestita da Ferrovie Nord. È ubicata infatti all'incrocio fra le linee Milano - Asso FNM e Como - Lecco FS, ambedue ora gestite da Trenord. La prima stazione di Merone fu aperta nel 1879 con l'inaugurazione della ferrovia Milano - Erba. Viste le difficoltà finanziarie del Comune fu la famiglia degli industriali Isacco a finanziare il transito di una linea ferroviaria nella località giudicandola un ottimo investimento per la filanda che possiedono in paese. Nel 1888 viene anche servita dalla linea Como-Lecco. Poiché il progetto di questa tratta ferroviaria prevedeva infatti il passaggio nei pressi del paese, la società costruttrice della linea, la Società Italiana per le strade ferrate meridionali, chiese ed ottenne la possibilità di incrociarla con la linea delle Ferrovie Nord Milano. Le due società ferroviarie cooperarono per la costruzione di un nuovo impianto nei pressi della località di Ponte Nuovo, da cui il nome alternativo di Merone - Ponte Nuovo, il quale fu aperto all'esercizio il 27 settembre 1888, pochi giorni prima dell'apertura della Como - Lecco. Grazie proprio al fatto che era servita da due direttrici, qui venne realizzato il Cementificio di Merone ora di proprietà della Holcim che ha ripreso, dopo decenni di abbandono, a far circolare anche treni merci. Stazione dalle vaste opportunità in quanto principale punto di interscambio in direzione di Milano Cadorna, Merone paga però la mancanza di un numero adeguato di corse sulla direttrice Como-Lecco e della mancanza di orari sincronizzati. A febbraio del 2012 è stata



inoltre al centro del caso “biglietti” in quanto non era possibile acquistare titoli di viaggio che consentissero, da Asso o Erba, di raggiungere direttamente Como. La vicenda, che ha avuto una discreta eco sui giornali, è stata risolta in quanto ora è l'unica società Trenord che gestisce le tratte Como-Lecco e Asso-Milano.

In queste pagine alcune vedute, dall'esterno, della stazione di Merone. (Foto L. Clerici)



[STORIE DI PENDOLARISMO]

Un biglietto per attraversare i binari Da Merone a Merone si paga 5,15 euro

Paradossi del sistema informatico: impossibile andare da Asso a Como con il treno

[L'INCONTRO AL PIRELLONE]

Treni, in Regione le condizioni dei pendolari

La prima vittoria: riammesso il biglietto da Erba per Como e Lecco con cambio alla stazione di Merone



Sopra: l'interno della sala di attesa/biglietteria della stazione e, accanto, l'ingresso per treni merci alla Holcim. In alto, il titolo del quotidiano

denunciava l'impossibilità di poter acquistare un biglietto che da Asso consentisse direttamente di raggiungere Como e quello del successivo 15 marzo che annuncia la riammissione del biglietto Asso-Como. (Foto L. Clerici)

Moiana

La stazione di Moiana, situata accanto alla piccola frazione del Comune di Merone, fu inaugurata nel 1888 all'apertura della linea Como-Lecco. La stazione è un classico manufatto a due piani, risalente all'epoca dell'apertura della linea, ed anche in questo caso un solo locale



dell'immobile è destinato ai viaggiatori in attesa dei convogli ferroviari. A differenza di altre stazioni, però, quando non è previsto l'arrivo di convogli, un cancello impedisce di raggiungere il sedime ferroviario che comunque è recintato. La linea è servita da un unico binario cui si accede superando, anche in questo caso, un prato.

In passato qui erano presenti un binario di raddoppio e un piccolo scalo merci, ora inesistenti.



Casletto Rogeno

La stazione di Casletto Rogeno è ubicata nell'omonima frazione del Comune di Rogeno. La sua situazione è simile a quella di Moiana con la differenza che l'immobile non è curato da una famiglia residente e quindi, con la sola eccezione del locale adibito all'attesa dei treni, la struttura risulta fatiscente e oggetto di atti vandalici. Anche in questo caso la stazione fu inaugurata nel 1888 all'apertura della linea Como-Lecco. E' ancora visibile il piccolo scalo merci in disuso da anni. E' una stazione impreziosita.

L'edificio della stazione di Casletto Rogeno prima e durante i lavori di sistemazione della struttura, iniziati lo scorso mese di agosto dopo anni di incuria (foto L. Clerici e foto G. Rossin).



Molteno

La stazione di Molteno fu aperta nel 1888 a completamento della linea Como-Lecco. Dopo poco più di un ventennio, nel 1911 con la realizzazione della linea per Monza, divenne stazione di diramazione. Presso questa stazione, servita da quattro binari, infatti transitano sia i convogli della linea S7 Milano-Monza-Molteno-Lecco, sia i treni regionali Como-Lecco. Con la sola eccezione di due sole corse al giorno i convogli da e per Como hanno come capolinea la stazione di Molteno dove bisogna utiliz-

zare le corse S7 per raggiungere Lecco o viceversa dalle quali scendere per poi proseguire verso il territorio lariano.

Da Molteno, dunque, si dipana il tracciato per Lecco anche in questo caso a binario unico gestito con blocco elettrico manuale tipo FS. Questa tratta dispone di segnalazione di prima categoria con segnali luminosi di avviso e protezione, deviatori elettrificati ad esclusione della radice di ingresso lato Merone, dove vengono manovrati sul posto. La stazione è presenziata da un Dirigente di Movimento RFI (stazione atta a incroci e precedenza). Presso la stazione è stata posta una targa in occasione del 65° anniversario della Liberazione.

Alcune immagini della stazione di Molteno



Oggiono

La stazione di Oggiono fu inaugurata nel 1888, come la totalità della linea. Il corpo centrale, recentemente oggetto di lavori di tinteggiatura, si presenta maggiormente confortevole rispetto ad altre stazioni della linea. L'infrastruttura è servita da due binari per il servizio passeggeri ed è ancora utilizzabile un piccolo scalo merci con annesso magazzino merci. Da segnalare, a differenza di tante altre stazioni sulla direttrice Como-Lecco, la presenza di un vasto parcheggio per auto e di una grande rastrelliera per le biciclette.





In questa e nella pagina precedente vedute della stazione di Oggiono. A pagina XX la grande rastrelliera coperta per il deposito delle biciclette a lato del vasto parcheggio per auto e moto. La stazione di Oggiono è l'unica della direttrice Como-Lecco a vantare questa serie di servizi a favore degli utenti del treno. (Foto L. Clerici)

Sala al Barro / Galbiate

La stazione di Sala al Barro/Galbiate è l'unica, insieme a quella di Civate, ad essere impresenziata sulla direttrice Molteno-Lecco. La struttura fu inaugurata nel 1888, come la totalità della linea. Nel 1993 venne declassata a fermata. Attualmente l'immobile è stato dato in gestione ad un'associazione del territorio, l'A.T.C. Meratese (Ambito Territoriale di Caccia), la quale ha il compito di assicurarne l'apertura, di mantenere in ordine l'interno e l'esterno, usufruendo in cambio di tali locali per avere un luogo dove ritrovarsi. La stazione, dunque, si presenta ben curata e ordinata. E' servita da un unico binario cui si accede percorrendo un ampio spazio con pavimentazione. Un tempo era attivo anche piccolo scalo merci, con un piccolo magazzino merci tuttora esistente. Si tratta senza dubbio della stazione meglio mantenuta di tutta la linea ferroviaria Como-Lecco.



La stazione, dunque, si presenta ben curata e ordinata. E' servita da un unico binario cui si accede percorrendo un ampio spazio con pavimentazione. Un tempo era attivo anche piccolo scalo merci, con un piccolo magazzino merci tuttora esistente. Si tratta senza dubbio della stazione meglio mantenuta di tutta la linea ferroviaria Como-Lecco.



Civate

La stazione di Civate rappresenta una fermata lungo la direttrice Lecco-Molteno. La struttura è impresenziata e si presenta agli utenti come "Proprietà privata". In effetti solo una piccola apertura consente di raggiungere i binari. Si tratta inoltre della stazione più scomoda di tutta linea perché, benché a poca distanza dal paese, può essere raggiunta in modo non certo agevole. Bisogna infatti superare il vecchio tracciato della Superstrada 36 a due corsie. E in caso di utilizzo di autovettura i disagi sono ancora più evidenti. Per raggiungere la stazione, infatti, bisogna imboccare la strada per Oggiono e successivamente tornare verso il vecchio tracciato a due corsie per Lecco.

Una volta arrivati non si sa dove posteggiare l'auto in quanto vi è mancanza di un parcheggio. Per tornare a casa il pendolare o lo studente, una volta salito sull'auto, deve fare un nuovo "giro dell'oca" in quanto si deve obbligatoriamente imboccare il vecchio tracciato della strada per Lecco fino a Valmadrera da dove, finalmente, è possibile ripiegare su Civate.



Valmadrera

Pur essendo una stazione presenziata da Dirigente Movimento RFI (atta a incroci e precedenza) la struttura si presenta come la peggior tenuta del tratto Molteno-Lecco. Inaugurata nel 1888, come la totalità della linea, è servita da un doppio binario. E' presente anche

La stazione di Valmadrera ha grandi potenzialità ma al momento versa in uno stato di assoluto degrado. (Foto L. Clerici)



un binario tronco ed uno scalo merci attualmente in avanzato stato di degrado. Per i viaggiatori è a disposizione una sala di aspetto che si presenta quasi in stato di abbandono per i ripetuti atti di vandalismo che hanno, del resto, interessato tutto l'immobile ferroviario. E' presente una struttura adibita a servizi igienici. A queste carenze strutturali va poi sommata una disponibilità di posti auto limitata (circa 8) ed il fatto che la stazione è posta accanto al vecchio tracciato della strada 36 per Lecco a doppia corsia il che rende difficoltoso il raggiungimento a piedi pur essendo posta abbastanza vicino al centro abitato.

Lecco

Aperta nel 1863 la stazione di Lecco è il capolinea non solo della linea verso Como ma anche di quella verso Bergamo nonché punto obbligato di fermata per i convogli diretti, rispettivamente, in Valtellina o a Milano. L'infrastruttura si compone di tre corpi, secondo il tipico schema delle stazioni ferroviarie italiane, con quello principale al centro, a due piani, dove sono ospitati i servizi per i viaggiatori e i locali del capostazione. Accanto a questo edificio si trova una piccola struttura che ospita i servizi.

La stazione di Lecco, in passato, disponeva di uno scalo merci, smantellato nel 2010, con annesso magazzino convertito a deposito. La stazione è servita da cinque binari di transito (collegati da due sottopassaggi) più un binario tronco che accogliere i treni provenienti dalla direttrice Molteno/Como.

In questa pagina alcune immagini della stazione di Lecco. (Foto L. Clerici)

