

TALE&A

TERRITORIO e AMBIENTE LARIANO EDILIZIA & ARCHITETTURA



CITTA' DI
OLGIATE COMASCO



LIONS CLUB
OLGIATE COMASCO

28 Maggio 2011 - NUMERO SPECIALE

OLGIATE IN TRENO



STORIA, CULTURA E PROSPETTIVE DEL TRASPORTO FERROVIARIO NELL'AREA COMASCA

Pag. 03 OLGIATE IN TRENO

Pag. 06 SULL'ORIGINE DELLE FERROVIE A COMO

Pag. 13 BINARI AD OLGIATE COMASCO

Pag. 19 "RIVAROSSI-COMO" NEI RICORDI DI UN OLGIATESE

Pag. 23 STRADE VERDI

Pag. 28 ALPTRANSIT SFIDA E OPPORTUNITÀ PER COMO



COPIA OMAGGIO

UNA NUOVA PIAZZA NEL CUORE DI OLGIATE

uffici, attività commerciali, attrezzature e servizi pubblici per la città



OLGIATE IN TRENO

Olgiate è scesa dal treno il 31 luglio 1966 e tutto lascia intendere che sulla vecchia Como-Varese non ci salirà mai più. Allora perché organizzare una "Olgiate in treno"? Almeno per tre buone ragioni + una.

Innanzitutto la città ha ospitato la strada ferrata per più di 80 anni (dal settembre del 1885)!

L'identità locale si è costruita anche attorno a questa presenza, al punto che una certa sensazione di vuoto è percepibile ancor'oggi (qui, come nelle altre comunità locali interessate). La prima questione riguarda quindi la salvaguardia della memoria storica locale.

La seconda ragione consiste nell'opportunità di salvaguardare e riutilizzare l'antico tracciato della "traversata" come via ciclo-pedonale a sfondo (evocativo) ferroviario. Olgiate ne ospita il tratto più lungo e quasi interamente sgombro. Su questo tema già si registra una certa vivacità: se ne studia da tempo la fattibilità progettuale, si organizzano escursioni ed azioni di tutela. Ci si augura unione di intenti ed efficacia di risultati.

La terza risiede nell'utilità di conoscere i progetti ferroviari allo studio ed in realizzazione, che avranno ripercussioni sull'area lariana. Il più importante è sicuramente "AlpTransit" il quale –contrariamente ad un diffuso luogo comune– vedrà proprio in Como il principale portale Sud, con addirittura un raddoppio dei transiti. Un problema o una grande opportunità?

Esiste anche –fermo nei cassetti dal 2003– un serio studio di fattibilità per una "Metro-Tramvia" nel capoluogo provinciale, con ipotesi anche di linee esterne, una delle quali verso il nuovo Ospedale e poi fino ad Olgiate... varrebbe la pena saperne di più. Così come anche dell'ipotetico Centro Intermodale nell'area di Grandate...

C'è poi una ragione aggiuntiva, che non riguarda i binari grandi, ma quelli piccoli.

Ci riferiamo al modellismo ferroviario, il quale a sua volta racconta storie interessanti (pensiamo ad una certa "Rivarossi-Como"); così come ricostruisce episodi ed epoche della storia reale. Sicuramente può essere opportunità di incontro, di ricerca, di impegno intellettuale e manuale alternativo alla dittatura dei video-games, benché con l'avvento del controllo digitale dei modelli, anche i più giovani e gli "smanettoni" dell'elettronica possono trovare pane per i loro denti.

Di tutto questo faremo cenno durante la manifestazione ed allora il titolo: "Olgiate in treno" non è poi così sbagliato!

Arch. Roberto Ghioldi

Tale&a e Club Treni Brianza esprimono sentiti ringraziamenti al Comune ed alla Pro Loco di Olgiate Comasco che ospitano l'evento, a Francesco Gallo (Presidente del Lions Club Olgiate Comasco) che ci ha benevolmente inserito nel ciclo di incontri "Terra Lariana", a Hornby-Rivarossi per i premi al concorso dei ragazzi, agli imprenditori il cui contributo economico ha reso possibile la stampa di questo speciale, a chi vi ha contribuito con scritti e testimonianze, all'associazione Jubilantes e a tutti gli amici che hanno dato una mano preziosa alla manifestazione.

TALE&A – Periodico bimestrale di Architettura - Como
Autorizzazione Tribunale di Como n° 6/2006 - Direttore responsabile: Giorgio Cortella
www.taleaonline.com

Stampa TECNOGRAFICA Srl - Lomazzo (Co)

"tutti i diritti per i contributi scritti sono riservati ai rispettivi autori"


IL SINDACO
 DI
OLGIATE COMASCO
 Circondario di Como
 Mandamento di Appiano
 N. 82
 OGGETTO
 Linea Como-Varese-Laveno
 Strada d'accesso
 Risposta alla Nota 13007/m. 1888
 N. 445. A. P.

Olgiate Comasco, il 16 maggio 1889
 N. 1099. A. P.
 P. 21/13/89

Società
 per la
 Ferrovie del Ticino
 Capitale sociale £ 1.200.000
 Ufficio
 Espropriazioni
 Como
 N. 928. A. P.
 P. 11/15/89
 Deputazione
 In risp.
 diretta al Sig. Ing. G. Pini
 in copia con la nota

Mod. 15
 Provincia di Como
 CIRCONDARIO DI COMO MANDAMENTO DI APPIANO
COMUNE DI OLGIATE COMASCO
 Estratto del Verbale di *Prima* convocazione del Consiglio comunale
 nella (?) — ordinaria Sessione tenutasi nel giorno 9 settembre 1888

Interventi i signori Consiglieri	Assenti i signori Consiglieri
1. Rossi Giovanni	1. Bernasconi Innocente
2. Bazzani Vittore	2. Ghisli di Schille
3. Sala Ferdinando	3. Luraschi Ferdinando
4. Rossi Antonio	4. Pastalacqua Conte Giovanni
5. " Cesare	5. Raimondi Marchese Giorgi
6. Stampa Angelo	6. Rossi Francesco
7. Costani Vittorio	
8. Turconi Antonio	
9. Bionchi Giovanni	

Sotto la Presidenza del Sig. Rossi Giovanni

Oggetto	Deliberazione
Strade deviate ed attraversate colla ferrovia Como-Varese-Laveno.	Darsi lettura al presente Consiglio della deliberazione della Deputazione Provinciale in data 30 agosto p. N. 957/A. P.

(1) Da accennarsi se prima o seconda convocazione.
 (2) Da indicarsi se la sessione è ordinaria o straordinaria; ed in questo secondo caso aggiungervi la data e il numero del Decreto con cui venne autorizzata.

Carteggio tra il Comune di Olgiate Comasco e la "società" per le ferrovie del Ticino (che in seguito diverrà "Ferrovie Nord Milano") in merito ad un contenzioso inerente indennizzi e manutenzioni di terreni espropriati per la strada ferrata. Se ne deduce la composizione del Consiglio Comunale olgiatese nell'anno 1888. - Fonte archivio storico provinciale.



CONCESSIONARIA - AUTORIMESSA

GRISONI s.n.c.



NUOVA PEUGEOT 3008



Via Roma, 99 - **OLGIATE COMASCO**

Tel. 031.945.021 - Fax 031.947.306



F.LLI DE AGOSTINI



vodafone

Telefonia mobile



Concessionaria
Olivetti

PERSONAL COMPUTER

FAX - FOTOCOPIATRICI

ARTICOLI TECNICI PER UFFICIO E CANCELLERIA

IMPIANTI TELEFONICI

MOBILI PER UFFICIO

22077 **OLGIATE COMASCO (CO)** - Viale Trieste (Angolo Via Gabelli)

Tel. 031.94.44.56 - Fax 031.94.52.31 - www.deago.it

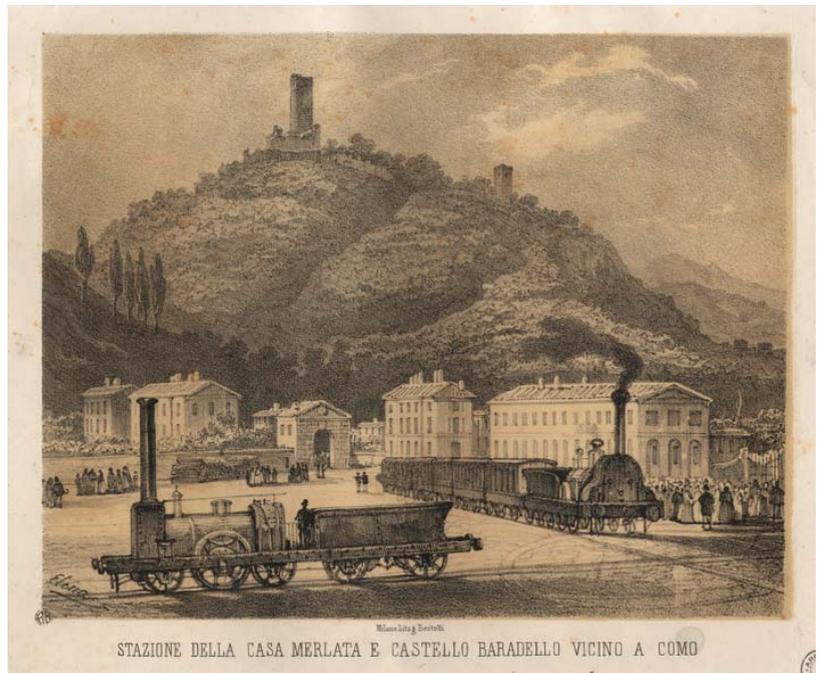
SULL'ORIGINE DELLE FERROVIE A COMO

Prof. Salvo Bordonaro

Sintesi tratta da Tale&a n. 23/2010 e 24/2010 e "Binari a Como" in corso di pubblicazione.

1-La via ferrata per il Centro Europa passante per Como.

Gli antefatti del lungo e complesso processo di sviluppo del collegamento ferroviario che da Milano raggiunge il cuore dell'Europa, interessando la città di Como, ci riportano al 17 agosto 1840 data in cui fu solennemente inaugurato il tronco di ferrovia Milano Porta Nuova-Monza. Quei 12,870 chilometri di ferrovia, fortemente voluti dall'Imperial-Regio Governo austriaco con decreto del 27 luglio 1837, a partire dal 1 ottobre 1849 raggiunsero dopo 15,972 Km Camnago di Lentate ed appena due mesi dopo, il 6 dicembre 1849, si completò il tronco di 13,790 Km fino alla "Stazione della Casa Merlata" detta più comunemente Camerlata. Qui il treno si attestò per poco più di un quarto di secolo affidando ad un efficientissimo sistema di diligenze uomini e merci in viaggio da e verso il versante settentrionale delle Alpi. Per la relazione ferroviaria tra la Lombardia ed il Centro Europa, passando per la Svizzera, il proposito iniziale fu giusto quello di ricalcare i solchi di quei tradizionali collegamenti con diligenza. Per ragioni di sintesi riportiamo che delle tre direttrici principali su cui si concentrava il dibattito sul miglior percorso, la direttrice del Lucomagno s'impose a lungo su tutte le altre e su questa furono impostati i primi progetti di collegamento ferroviario. Nel 1845 a Coira (CH) i rappresentanti del Re di Sardegna e dei Cantoni di San Gallo, Grigioni e Ticino avevano stipulato un trattato di cooperazione per la realizzazione di opere d'interesse comune e, sulla scorta di questo importante presupposto a Lugano, il 16 gennaio 1847, un nuovo trattato indicò le linee guida con cui realizzare un collegamento dal porto di Genova al Lucomagno passante per il lago Maggiore. A margine del percorso indicato maturavano rapidamente i tempi e le condizioni per la realizzazione di quella che passerà alla storia come la "Strada Ferrata Elvetica Meridionale" da Bellinzona al confine di Chiasso con il, sempre invocato, proseguimento verso Como.



Stazione Casa Merlata - litografia
1850 circa -
g.c. Collezione A. Bertarelli.

A tal proposito, gli allegati progettuali permettevano d'individuare due distinti percorsi da seguirsi per raggiungere la città lariana. Il primo ricalcava la direttrice attuale, sebbene leggermente spostato verso Nord tra Mendriso e Coldrerio, e passava per Chiasso. Il secondo da Balerna si affiancava al corso della Breggia per raggiungere Il Lago di Como nei pressi di Tavernola, circostanza che avrebbe condizionato non poco lo sviluppo urbanistico di quella parte del territorio lariano nei decenni successivi! Per generare i presupposti migliori alla realizzazione delle opere progettate, sin dal dicembre 1846 si era costituita a Milano la "Società Anonima della Strada Ferrata Elvetica Meridionale" ma il tanto auspicato collegamento Chiasso-Como non ricevette dalla Cancelleria Austriaca, nel contesto di una tensione politico-sociale in costante ascesa, le dovute autorizzazioni (decreto del 3 febbraio 1848). In controtendenza il 18 gennaio 1850, in conseguenza dell'inaugurazione del Ponte di Melide avvenuta il 2 ottobre 1847, il Consiglio di Stato Ticinese autorizzava la costruzione del tronco tra Capolago e Chiasso, ma la realizzazione del progetto non ebbe ancora alcun seguito. Per lungo tempo dunque Como si trovò emarginata da quella ragnatela di rotaie che inesorabilmente andava tessendosi nell'area Nord-milanesa da una parte e Ticinese dall'altra. Nel 1864 il dibattito sulla via più breve distolse l'attenzione dal Lucomagno e propose la via del San Gottardo già indicata, seppure timidamente, da Carlo Cattaneo in una relazione del 1856. Questa direttrice finì per affermarsi a tal punto che nel 1872 ebbero inizio i lavori di costruzione della Linea del Gottardo lungo la quale il 6 dicembre 1874 s'inaugurò il tratto Lugano-Chiasso.

Questi avvenimenti condizionarono non poco l'agenda dei politici e degli imprenditori ferroviari anche nell'area lombarda. Il 30 giugno del 1864 una convenzione impose alla "Società per le Ferrovie dell'Alta Italia" di prolungare la linea Milano-Monza-Camerlata fino all'incontro con le ferrovie ticinesi passando per Como, contemporaneamente all'apertura della Lugano-Chiasso. Nella stessa convenzione si richiedeva il collegamento tra la stazione di Como ed il suo porto. Sullo stesso tema ritornò il trattato del 15 ottobre 1869 che sancì definitivamente la costruzione della Lugano-Chiasso entro tre anni (1872), obbligando l'Italia a realizzare il tronco da Camerlata a Chiasso nel medesimo arco temporale. Finalmente il 27 luglio 1875 i binari da Albate-Camerlata raggiunsero Como e, con la caduta dell'ultimo diaframma della galleria di Monteolimpino, il 28 settembre 1876 s'inaugurò anche il collegamento di 4,140 Km tra Chiasso e Como, quando già l'8 settembre 1876 era stata ufficialmente inaugurata la stazione internazionale di Chiasso. Dal successivo 16 giugno 1880 un breve tronco di linea di 1,003 km collegò la Stazione di Como San Giovanni allo "Scalo a Lago" ubicato nei pressi del Tempio voltiano.



Como San Giovanni – Cartolina fine '800.

Il 1 gennaio 1882 il primo treno attraversò la galleria del Gottardo ed il 21 maggio, dello stesso anno, solenni cerimonie accompagnarono l'inaugurazione dell'intera linea che fu ufficialmente aperta al pubblico il successivo 1 giugno. Finalmente la città di Como si trovò attraversata d'un colpo da quella direttrice che avrebbe costituito da lì in avanti uno dei principali assi ferroviari d'Europa con benefiche ricadute sul proprio tessuto socio-economico in conseguenza dei cospicui traffici di passeggeri e merci.

2 - Le stazioni di Como e Chiasso: il nodo sul confine.

Il 1872 fu un anno particolarmente movimentato per l'area di confine Como-Chiasso. L'inizio dei lavori sulla ferrovia del Gottardo richiamò gente da ogni luogo di quell'Italia dove il processo di formazione del mercato nazionale, nel contesto del neonato stato unitario, stava tumultuosamente smantellando gli antichi assetti sociali producendo



Chiasso - fotografia 1904.

l'esodo dalle campagne e, per conseguenza, formidabili moti migratori, mai così cospicui, che trovarono proprio nel Cantone Ticino uno degli sbocchi più naturali. Questi antefatti contribuirono ad alimentare le tensioni già molto forti nei rapporti tra Italia e Svizzera che si aggravarono allorquando le due delegazioni si sedettero al tavolo per raggiungere un accordo sulla ubicazione della stazione internazionale. Sul tema, divenuto scottante, intervenne direttamente il Ministro dei Lavori Pubblici On. Spaventa, in risposta ad una lunga serie d'interrogazioni parlamentari dai toni piuttosto duri, rassicurando *<che, poiché erano in gioco interessi commerciali dei riguardi generali e particolari, vi sono ancora delle considerazioni di difesa nazionale che debbano essere tenuti presenti >*. Il 5 marzo 1873 si svolse una conferenza a Chiasso per la definizione del nodo di confine ed il giorno dopo, 6 marzo, la conferenza si spostò a Como. Nell'ambito dei rituali preamboli ai lavori le delegazioni governative *<furono unanimes nel riconoscere l'opportunità e la convenienza ... di stabilire ... un'unica stazione internazionale sull'uno dei due territori>*. Con queste premesse gli Svizzeri sostennero le ragioni di Chiasso e gli Italiani osteggiarono con vigore quella scelta senza però mai indicare, in quella sede, la città di Como in alternativa. Lo stallo conseguente decretò il fallimento della conferenza. Ma il nodo andava sciolto e per questa ragione una nuova fase di confronto si aprì



a Berna il 27 settembre 1873 con l'impegno solenne, di entrambe le parti, a trovare finalmente la soluzione dello spinoso problema. Da parte italiana fu subito esposto il progetto di fissare le stazioni internazionali a Luino, con esclusione di Bellinzona, per il collegamento lungo l'asse del Lago Maggiore ed a Como (finalmente!) per il collegamento Lugano-Milano sostenendo con forza, in quest'ultimo caso, la necessità di *<risparmiare una sosta spesso inutile a Chiasso >*. La delegazione

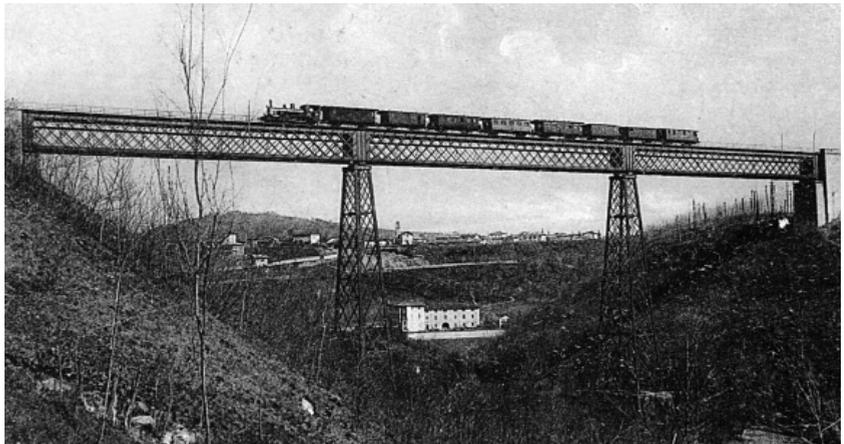
svizzera pose sul tavolo la questione di reciprocità e concordando sulla scelta di Luino, non potendosi fare altrimenti per questioni orografiche, indicò Chiasso come sede della stazione internazionale. Quando la Delegazione italiana diede il suo assenso, non trovando argomenti da contrapporre, a Chiasso suonavano già da un'ora le campane a distesa in segno di giubilo. Quella decisione imponeva l'allargamento della stazione esistente, consistente in un casottino di legno con stufa ed una latrina poco distante, o in alternativa la costruzione della seconda stazione, quella internazionale appunto. A causa dei nuovi oneri intervenuti, si determinò una crisi finanziaria gravissima della Compagnia del San Gottardo che richiese l'intervento risolutivo della Confederazione. Il 23 dicembre 1873 Svizzeri ed Italiani ratificarono la convenzione già stipulata in precedenza e si avviò la costruzione dei manufatti destinati ai diversi servizi daziari, postali, telegrafici, e di polizia sanitaria italiana e svizzera. Il 6 dicembre 1874 la prima locomotiva a vapore entrò nella stazione di Chiasso. Sul versante italiano la ferrovia continuò a stazionare a Camerlata ancora per qualche tempo, tra le proteste della Compagnia del San Gottardo, quelle del Governo ticinese, e quelle della Municipalità di Chiasso che temevano, di fronte ai ritardi italiani nell'esecuzione dei lavori di costruzione del tronco Camerlata-Chiasso, di vedere vanificati gli ingenti sforzi economici sostenuti per la costruzione dello scalo internazionale che intanto procedeva a ritmi molto sostenuti. In realtà sul versante italiano i lavori procedevano lentamente a causa degli innumerevoli ritrovamenti archeologici affiorati lungo il tracciato che costrinsero a ripetuti sopralluoghi di esperti, e soltanto il 27 luglio 1875 i binari raggiunsero la stazione di Como S. Giovanni, costruita là dove un tempo si ergeva il convento di San Giovanni in Pedemonte che fu sede del tribunale della Santa Inquisizione. Con ciò si decretò il definitivo abbandono del tratto dalla Casa Guzza (attuale stazione di Albate-Camerlata) alla stazione della Ca' Merlata ove, di lì a poco, il sedime ferroviario venne smantellato. Dal canto loro gli Svizzeri inaugurarono la stazione internazionale di Chiasso l'8 settembre 1876, sebbene non fosse ancora completato gran parte dello scalo sul versante italiano. Il 28 settembre 1876, con solenne cerimonia, Como S. Giovanni si collegò a Chiasso, poco prima che i lavori della stazione internazionale volgessero del tutto al termine. Che lo scalo di Chiasso dovesse svolgere un ruolo fortemente centrato sul traffico merci era già nei piani progettuali ma la realtà fu ben più generosa di ogni ottimistica aspettativa. Questo se da un lato confermò la validità della scelta della direttrice Zurigo-Genova passante per il Gottardo, dall'altra evidenziò sin da subito i limiti di capacità di impianti ferroviari dimensionati molto al di sotto delle effettive necessità. Già agli inizi del Novecento si progettò celermente l'ampliamento dello scalo sul confine ed in tale circostanza fu realizzato il nuovo cimitero liberando le aree ferroviarie del vecchio campo funerario che, nel corso del tempo, era rimasto letteralmente circondato dalle rotaie. Nel 1911 anche a Como si discuteva della nuova stazione ferroviaria ed il pensiero rivolto all'allargamento del parco merci, con l'istituzione dell'agenzia doganale, che venne realizzato solo negli anni Trenta unitamente ai lavori d'ampliamento del fabbricato viaggiatori e alla realizzazione degli impianti destinati all'elettrificazione del tracciato, avvenuta tra il 1938 ed il 1939, tra Milano e Chiasso. Lo scoppio del



secondo conflitto mondiale contribuì ad incrementare ulteriormente i già grandi volumi di traffico merci e viaggiatori. In questi frangenti il 20 luglio 1941 alle ore 1.05 avvenne nei pressi del ponte della Val Mulini, nel tratto da Como S. Giovanni ad Albate Camerlata, uno dei più spaventosi incidenti della storia ferroviaria italiana e non solo con oltre quaranta vittime e ben più grave il bilancio dei feriti. L'opera di soccorso mobilitò un numero straordinario di Volontari, Civili, Vigili del Fuoco e Militari e la città intera si fermò per il grave lutto che aveva patito. Gli avvenimenti degli anni seguenti decretarono il crollo inesorabile dei traffici sia merci che viaggiatori che avrebbero conosciuto una nuova stagione di ripresa solo intorno al 1949 in coincidenza con l'ultimazione dei lavori della nuova stazione di Como San Giovanni. In quegli anni, nel fervore della ricostruzione post-bellica, si progettò un nuovo ampliamento dello scalo di Chiasso e nel contempo si tornò a parlare della bretella, a binario unico, tra Chiasso e Tavernola, con il proposito di inoltrare celermente le merci destinate all'Alto Lago nel porticciolo Iariano evitando il giro vizioso verso Como S. Giovanni e, in retrocessione, verso lo scalo lacustre di Como restituendo alla città le aree comprese tra il LungoLario ed il Tempio Voltiano consistenti in circa dodicimila metri quadrati. La bretella non venne mai realizzata mentre nei primi anni Sessanta venne definitivamente smantellato lo scalo lacustre la cui area, di alto pregio ambientale, fu destinata a verde pubblico. A Chiasso il nuovo fascio merci si realizzò solo alla fine degli anni Sessanta, mentre sul territorio italiano già nel 1958 s'iniziarono i lavori d'ampliamento dello scalo merci di Albate-Camerlata destinato ad accogliere buona parte delle operazioni di smistamento dei carri diretti a Lecco e Seregno.

3 - Origine delle vie ferrate d'interesse locale.

Nel 1873 si mise in evidenza, per la sua vivace iniziativa, la Provincia di Como che finanziò generosamente lo "Studio sulle linee ferroviarie che avrebbero potuto soddisfare i crescenti bisogni di mobilità della popolazione e le esigenze delle sue industrie e del suo



Antico ponte in ferro di Malnate.

commercio". Gli esperti incaricati sottolinearono l'importanza della "Ferrovia prealpina", già indicata da Carlo Cattaneo come "Ferrovia dei laghi", il cui tracciato avrebbe dovuto collegare tra loro le operose città di Lecco, Como, Varese e Laveno. Nello stesso anno, il 17 maggio, venne presentato alla Camera dei Deputati un disegno di legge che attribuiva molta importanza al collegamento Lecco-Como e, nel contempo, assegnava importanza minore al collegamento Como-Varese-Laveno. A seguito di ciò il Consiglio Provinciale di Como sollecitò la realizzazione della linea Como-Lecco. Il 20 luglio 1879 venne invece, contrariamente alle priorità individuate, promulgata la legge che autorizzava la costruzione delle linee ferroviarie complementari e nel contesto la Provincia di Como otteneva le risorse finanziarie per costruire e gestire la Como-Varese-Laveno e la Saronno-Malnate. Ne presero atto i rappresentanti della Provincia di Como che il 26 gennaio 1882 stipularono con i funzionari dello Stato una convenzione, successivamente approvata con Regio Decreto n° 670 serie 3 del 12 febbraio 1882, con la quale veniva affidato l'appalto per la costruzione alla "Società Generale per le Ferrovie Complementari" poi trasformata in "Società Anonima Ferrovie Provinciali Comasche". La costruenda ferrovia venne affidata per l'esercizio alla

"Società Anonima per le Ferrovie del Ticino (SFT)". Lungo il tratto di linea verso Varese vale la pena ricordare l'imponente opera d'arte costruita per scavalcare la valle dell'Olona. Il ponte, interamente metallico, fu costruito nel 1884 dall'Impresa Industriale Italiana di Napoli dell'ing. Alfredo Cottrau, contemporaneo di Gustave Eiffel e non meno abile in quelle ardite architetture metalliche che hanno segnato indelebilmente l'ultima parte dell'ottocento. Il 5 luglio 1886 veniva aperta al traffico l'intera linea Como-Varese-Laveno. In questo clima particolarmente favorevole alle nuove linee ferroviarie locali, il 30 maggio 1886 la Provincia di Como e la "Società Anonima delle Ferrovie del Ticino", gerente anche la tramvia a vapore Saronno-Fino Mornasco-Como, stipularono una convenzione per individuare il tracciato migliore per attraversare e servire il Comune di Como. Con il passaggio della gestione dalla SFT alle "Ferrovie Nord Milano" prima delle linee Saronno-Malnate e Como-Varese-Laveno, convenzione del 3 luglio 1888, e poi della tramvia a vapore Saronno-Fino-Como, atto del 27 luglio 1888, si concentrarono nella stessa società due linee ferrate che nell'ultimo tratto verso Como avevano sviluppo pressoché parallelo, sebbene a quote diverse. Al riguardo le FNM approntarono impegnativi progetti datati rispettivamente 15 aprile e 20 giugno 1895 e con il Regio Decreto n° 542 del 6 dicembre 1896 e successivo ordine di servizio FNM n° 7 del 31 maggio 1898 di quel doppiopione di strada ferrata se ne fece una sola, quella che ancora oggi scende nella Convalle lungo il tracciato attuale mentre il vecchio tracciato della tramvia a vapore, adagiato lungo la Via Napoleona, venne smantellato salvo poi essere ripristinato successivamente ad uso della rete tranviaria comasca. Il successivo 9 giugno 1898 il tracciato della Saronno-Fino-Como ormai completamente ricostruito riceveva i regolamenti di circolazione ferroviaria in sostituzione di quelli tranviari.

4 - Le infrastrutture principali oggi.

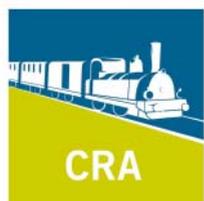
La città di Como, ma per estensione tutta la striscia di territorio sul confine, affrontò l'irripetibile stagione del boom economico con una dotazione ferroviaria decisamente invidiabile (Si stima che nel momento di massima estensione delle infrastrutture ferroviarie la superficie complessiva da esse occupata arrivò a rappresentare circa l'1,6% del territorio comunale - oggi l'incidenza delle infrastrutture di trasporto viene stimata all'incirca all'1,4%). Fatta eccezione per gli scali a Lago che furono soppressi (sia quello delle Ferrovie dello Stato che quello delle Ferrovie Nord Milano), tra la fine degli anni Cinquanta e la fine degli anni Ottanta tutti gli impianti ferroviari si mantennero nelle loro imponenti geometrie ricevendo prontamente tutte quelle innovazioni tecnologiche che garantivano una grande efficienza e la capacità di far fronte a volumi di traffico in costante ascesa. L'ultimo decennio del Novecento, caratterizzato dall'accelerazione del processo d'unificazione europea, s'incaricò di rimaneggiare in profondità la geografia economica e dei trasporti nel vecchio continente. Il trasporto ferroviario, sia merci che viaggiatori venne, a poco a poco, ridisegnato da nuove regole che hanno portato profondi mutamenti di tempi, metodi, luoghi e protagonisti, segnando la lenta ma inesorabile decadenza di gran parte delle vecchie infrastrutture, icone ormai fatiscenti di un passato ferroviario che può rivivere solo nei nostri ricordi.



Area stazione Como San Giovanni.



Convoglio TILO SBB - Bellinzona-Milano.



circolo ricreativo
aziendale FNM



La "Sezione Cultura Ferroviaria" nasce all'interno del Circolo Ricreativo Aziendale delle Ferrovie Nord Milano, al fine aggregare e incoraggiare i soci e fare da punto di riferimento per gli appassionati e gli amanti della "ferrovia" reale o ferromodellistica.

Esistono molti argomenti che possono entrare a pieno titolo nella "cultura ferroviaria": il materiale rotabile, i documenti, le fotografie, la riproduzione modellistica, il recupero di un rotabile, ma soprattutto la quotidianità del vivere la ferrovia con "Cultura" come dipendente o viaggiatore.

Quindi il CRA FNM, e la "Sezione Cultura Ferroviaria" si propongono di sviluppare, attraverso vari indirizzi, proposte per concretizzare: un archivio storico, produrre pubblicazioni editoriali, tutelare il materiale storico ferroviario di FNM, definire la conservazione dei rotabili storici FNM, organizzare gite, sostenere la conoscenza della ferrovia nelle scuole con progetti mirati, dare l'opportunità a persone diversamente abili di utilizzare il treno come mezzo di trasporto e divertimento, insomma diffondere la cultura della ferrovia al maggior numero di persone.

www.crafnm.it

www.crafnm.it/sezioni/cultura-ferroviaria

spaccio



erremoscia

abbigliamento donna

Tintoria Ruffini - Via Leopardi, 23

22075 - Lurate Caccivio

Tel. 031/490583

tintoria.ruffini@virgilio.it



BINARI AD OLGiate COMASCO

Arch. Luca Clerici

Le Ferrovie Nord Milano – le origini

L'origine delle Ferrovie Nord Milano risale al 1874 quando l'ingegnere belga Alberto Vaucamps presenta al competente Ministero dei Lavori Pubblici un progetto riguardante la costruzione di un tronco ferroviario tra Milano e Saronno elaborato dagli ingegneri italiani Ambrogio Campiglio ed Emilio Bianchi. Il Re, Vittorio Emanuele II, firma la concessione governativa il 5 dicembre 1875.

Questo è solo l'inizio della storia delle FNM, dove il primo treno a circolare fu, il 22 marzo 1879, un convoglio tra Milano e Saronno.

I binari raggiungono Olgiate Comasco, tramite la tratta Grandate – Malnate, qualche anno più tardi.

La tratta Grandate - Malnate

La storia di questa linea ferroviaria parte dal 1882 quando la provincia di Como, delega alla neo costituita "Società Anonima delle Ferrovie per il Ticino" la costruzione di una linea tra Como e Malnate che possa collegarsi ad un'ulteriore linea per Laveno. Il completamento dei lavori dovrebbe avvenire entro sette anni dalla data di inizio del cantiere.

In realtà l'inaugurazione della tratta Como - Malnate avviene soltanto dopo 3 anni, il 24 settembre 1885. Essa viene subito chiamata la "Traversata" (in quanto unica linea trasversale e non radiale su Milano), ha un solo binario (l'incrocio tra i convogli avveniva alla stazione di Olgiate) e un percorso per quei tempi tortuoso e accidentato, caratterizzato da forti pendenze; infatti la linea raggiunge la quota altimetrica di 409 slm (la più alta dell'intera rete FNM) alla stazione di Solbiate – Albiolo e sono presenti numerosissimi ponti, curve e opere di movimenti terra.

La "Società anonima delle ferrovie per il Ticino" nel frattempo, ha avviato la Saronno - Malnate - Varese - Laveno, caratterizzata dai bellissimi ponti sulla Quadronna e sull'Olona, e il 14 agosto 1884 aveva raggiunto Malnate; in seguito raggiunge il capolinea di Laveno nel luglio 1886 e da quel momento la stazione di Malnate, alle porte di Varese e della valle dell'Olona, diventa il punto di interscambio fra la Como - Varese - Laveno e la Saronno - Varese - Laveno.



Il 27 luglio 1888, La "Società anonima delle ferrovie per il Ticino" cede alla "Società Anonima Ferrovie Nord Milano" le sue linee ferroviarie e da quel momento la linea per Malnate diventa pertinenza delle Ferrovie Nord Milano.

A Lurate Caccivio la linea ferrata incrocia e sovrappassa la tramvia intercomunale Como - Appiano Gentile - Mozzate (SECAV) attivata nel 1910.

Negli anni venti è ampliato il ponte sulla Quadronna (poco prima della stazione di Malnate in direzione Varese) così la linea proveniente da Como può continuare sul suo binario dedicato fino alla stazione di Malnate senza unirsi ai due binari provenienti da Saronno.

Nel 1941 le FNM presentano domanda alle competenti autorità proponendo l'elettificazione della linea, realizzata il 14 dicembre 1948, con la posa di una linea di contatto con sezione complessiva di 300 mmq; così il servizio passeggeri è svolto da un elettromotrice e da una rimorchiata pilota, mentre i trasporti merci, in rapido declino, sono svolti ancora con locomotive a vapore.

Durante gli anni di esercizio i fabbricati viaggiatori di Solbiate, Olgiate e Lurate vengono ampliati, e i primi due sono dotati anche di pensiline prospicienti la stazione vera e propria.

Alla fine degli anni '50 le corse feriali tra Como e Varese sono addirittura dodici e undici nel senso inverso con un tempo di percorrenza di circa cinquanta minuti (nel 1935 con le automotrici diesel OM a due assi il tempo di percorrenza tra Co-Va è inferiore ai quaranta minuti), ma il declino ormai è inarrestabile.

Meno di venti anni dopo l'elettificazione (1966) c'è la chiusura della linea Como - Varese, nel tratto Malnate - Grandate. Una chiusura preannunciata dalla limitatissima manutenzione della linea, il cui armamento, alla metà degli anni '60, ha raggiunto dei livelli tali da imporre la limitazione della velocità a soli 50 km/h e dalla riduzione delle corse. Nel 1966 il trasporto tra i due capoluoghi è garantito da otto coppie di treni, tre coppie di autobus sempre FNM e ventisette corse di un'altra autolinea. Perciò, anche a causa dello scarso numero di passeggeri, in parte motivato dalla distanza delle stazioni dai paesi, ma soprattutto dallo sviluppo dell'automobile, il 01 agosto 1966 il traffico passeggeri termina di esistere sostituito integralmente da corse automobilistiche, mentre qualche merci continua



sporadicamente a circolare fino al novembre dello stesso anno. Poi la chiusura definitiva e il rapido smantellamento della linea avviene nel corso del 1972, molto del materiale recuperato è utilizzato per la manutenzione di altre reti FNM.

Vengono così lasciati a loro stessi i quasi 18 Km di sedime ferroviario, abbandonate le 4 stazioni (Villa Guardia (Civello), Lurate Caccivio, Olgiate Comasco e Solbiate - Albiolo), la fermata di Binago - S. Salvatore e i 14 caselli presenti sulla tratta.

Cosa si può ancora vedere della ferrovia ad Olgiate?

Al confine tra i comuni di Olgiate e Lurate, superato il pittoresco rudere del casello N. 9, ci si addentra nel bosco lungo un sentiero (prima il trincea poi soprizzo) facilmente riconoscibile in quanto caratterizzato dalla presenza dei sassi della vecchia massicciata, plinti di fondazione dei pali della rete aerea e ceppi identificativi con la scritta S.F.C.; in seguito si passa sotto il bellissimo ponte a tre archi in mattoni della strada che congiunge l'abitato di Olgiate alla cava di Baragiola. Superata la strada che porta a Gironico al Monte ci si imbatte nel casello N. 10 e poco oltre nella stazione di Olgiate Comasco, stupendo e imponente edificio (più volte rimaneggiato e ampliato durante gli anni di esercizio) attualmente in uno stato di profondo degrado e adibito ad abitazione privata. Oltre la stazione si prosegue su un'agevole strada sterrata, si passa sotto l'elegante ponte in cemento armato (del 1916) che permette alla via Tarchini di superare la linea ferrata e si raggiunge il casello N. 11 (il meglio conservato dell'intera linea), si attraversa la strada provinciale Lomazzo - Bizzarone (una volta esisteva un piccolo ponte che permetteva ai binari di scavalcare l'allora stradina di campagna), poi nei boschi di Somaino scompaiono quasi completamente le tracce del sedime, spesso impraticabile, solo la presenza di piccoli ponti e di carrarecce laterali non fa perdere l'orientamento. Superati i ruderi del casello N. 12 e il probabile sito del numero N. 13, si entra nel comune di Solbiate e poco oltre si trova la stazione ora adibita a uffici del deposito bus.



La ferrovia a Olgiate raccontata da "Oita Olgiatese"



Pellegrinaggio a San Gerardo (aprile 1915)

Il 26 del corrente mese, nulla sopravvenendo in contrario, si avrà il consueto pellegrinaggio a Monza. L'itinerario è il medesimo degli altri anni e precisamente si parte da S. Biagio cantando le litanie, si fa visita in Duomo, alle Grazie. A S. Gerardo S. Messa in musica, bacio della S. Reliquia, Benedizione col Venerabile; indi ritorno processionalmente alle Grazie.

Orario andata

*Olgiate partenza ore 4.00
Lurate partenza ore 4.09
Civello partenza ore 4.16
Monza arrivo ore 5.50*

Orario ritorno

*Monza partenza ore 16.40
Civello arrivo ore 18.12
Lurate arrivo ore 18.19
Olgiate arrivo ore 18.26
Solbiate arrivo ore 18.42*

PREZZO: II Classe L. 2.80; III classe L. 2.45. (quelli di seconda classe sono in numero limitato)



Visita Notturna alla Stazione (maggio 1915)

16 Aprile. Alcuni ladri tuttora ignoti presero di mira la nostra Stazione per ivi compiere una loro abbastanza arditissima impresa. Strano il modo in cui penetrarono: servendosi di una fune si calarono dallo spiraglio laterale posto in alto del magazzino, ed aperta la porta principale vi asportarono tutto quanto trovarono di buono. Impossessatisi

poi di 2 bauli arrivati il giorno prima dall'America, rotte le serrature frugarono e si impadronirono di quanto a loro conveniva, lasciando il resto disordinatamente sparso sul piazzale. È la miseria, il bisogno che spinge a questi atti di teppismo? No certo, sono conseguenze di mala vita, di libertinaggio.

Incidente alla Stazione (luglio 1919)

Liberata dal carro una mula della Ditta M. di Via Indipendenza davasi a precipitosa corsa lungo la linea ferroviaria proprio mentre proveniva da Como un treno che data la velocità non potendo arrestarsi la trascinava sotto le ruote stritolandola. Il danno alla Ditta è abbastanza rilevante dato il valore dell'apprezzato animale.

L'elettrificazione delle Nord (maggio 1920)

Dall'Agenzia "Italia Nuova" venne annunciato l'accordo raggiunto tra le Ferrovie Nord Milano ed i Ministeri del Tesoro e Lavori Pubblici circa le condizioni e le modalità per l'elettrificazione delle Ferrovie Nord. Si dice che i lavori si potranno iniziare entro breve tempo, e così verrebbe risolto un problema importante destinato a recare grandi benefici alla nostra zona.

Disgraziato incidente (novembre 1920)

L'operaio L. E. di anni 64 la sera del 14 settembre incidentalmente trovava una tragica fine ai suoi giorni alla nostra Stazione Ferroviaria. Tornando da Como coll'ultima corsa, e percorrendo come ormai fanno tutti abusivamente, la banchina tra la linea ferroviaria e la campagna, visto l'arrivo del treno di Varese allungava il passo per raggiungere la strada carrozzabile. Data l'oscurità della sera, pare abbia inciampato nei fili dello scambio e perdendo l'equilibrio andava violentemente a cozzare col convoglio che entrava in stazione. Il colpo ricevuto lo faceva stramazzare al suolo boccheggiante e privo di sensi. Venne soccorso dei presenti intanto che si mandava pel medico che non poté far altro che constatarne la morte avvenuta qualche minuto dopo l'urto. Il povero L., riportava fratture interne, una larga e profonda ferita alla testa, e contusioni varie nel corpo. Il cadavere ricomposto nella sala d'aspetto, veniva poi colla portantina comunale trasportato alla propria abitazione. I funerali impotenti attestarono la partecipazione di Olgiate al dolore della famiglia duramente provata dalla triste e impressionante disgrazia. Il fatto vorremmo sia un richiamo per tutti ma specialmente per i numerosi operai che troppo imprudentemente, per guadagnare qualche minuto di tempo percorrono la linea ferroviaria; e sarebbe bene che la direzione ferroviaria si imponesse per l'osservanza del divieto di passaggio tra la stazione e il casello, a scanso di nuovi e brutti incidenti.

La fuga di un carro merci (luglio 1921)

Un carro ferroviario caricato alla nostra Stazione di mattoni, non si sa per quale brutto incidente si staccava dal treno merci proveniente da Varese e favorito dalla forte pendenza della strada incominciò una fuga precipitosa. Venne tosto telegrafato alle stazioni vicine e si poté fermarlo a Grandate facendolo deviare, evitando così possibili disgrazie e danni.

Stazione premiata (novembre 1931)

Anche quest'anno nel corso delle Stazioni fiorite indetto dalle Ferrovie Nord Milano, la nostra ebbe il primo premio. E ben se lo merita. Tenuta con diligenza e passione, abbellita da airole ricche di fiori, di verde che intrecciandosi artificialmente offrono meravigliosi disegni, linda ordinata, appaga veramente il viaggiatore. Ci compiaciamo cogli addetti alla medesima, augurandoci che sempre l'abbiano a conservare così. Il plauso generale li appaghi almeno in parte della loro assiduità e premura.



F.LLI
BALLAN
COSTRUZIONI METALLICHE • LATTONERIA

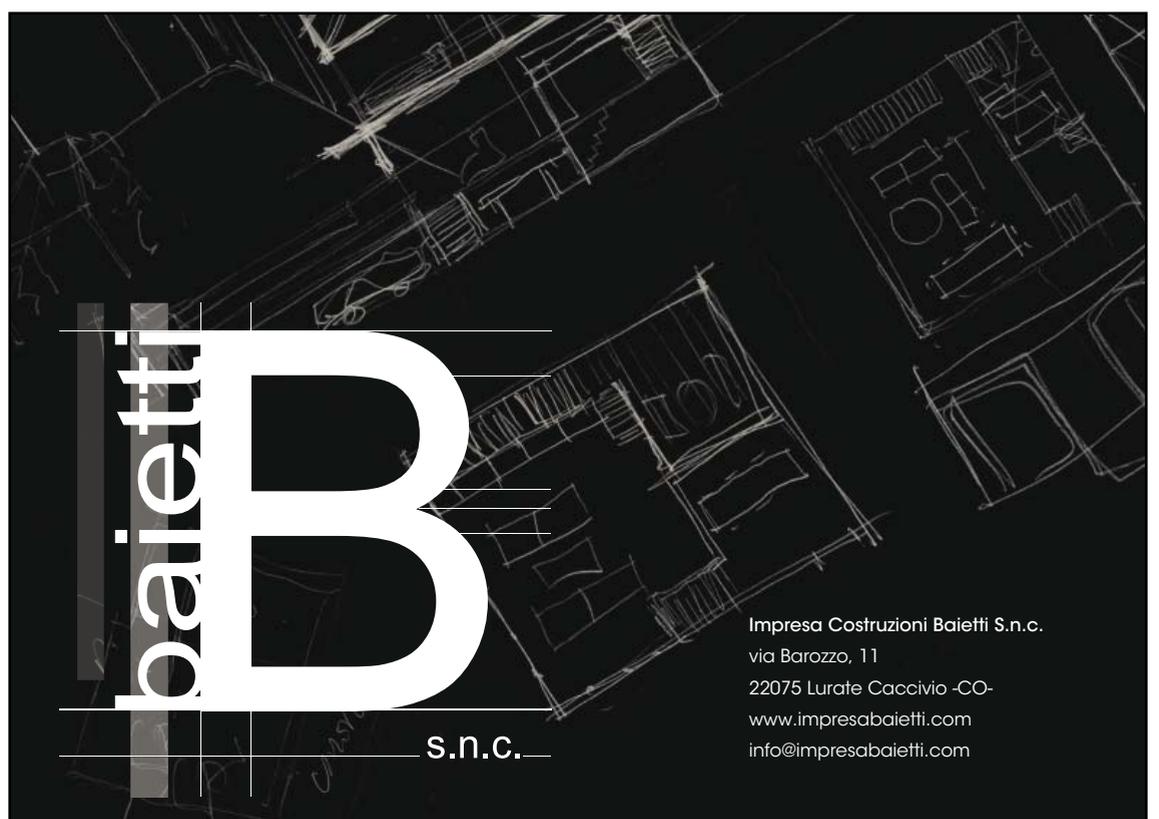
F.LLI BALLAN s.r.l.

Via Boscone, 12

22077 Olgiate Comasco (Co)

Tel. 031.98.66.98 - Fax 031.98.71.94

www.fratelliballan.it - info@fratelliballan.it



baietti
B

s.n.c.

Impresa Costruzioni Baietti S.n.c.

via Barozzo, 11

22075 Lurate Caccivio -CO-

www.impresabaietti.com

info@impresabaietti.com

“RIVAROSSI-COMO” NEI RICORDI DI UN OLGIATESE

Alessandro Civelli

Il mio primo approccio con la realtà modellistica ferroviaria risale ad anni ormai lontani quando, poco più che un ragazzo, in modo del tutto casuale e improvviso, mi trovai ad ammirare alcune realizzazioni stranamente esposte nella vetrina di un distributore di carburanti! In bella mostra alcuni modelli di locomotive ferroviarie in miniatura, semafori ad ala, un casello con passaggio a livello, la stazione di San Nazario e...(come folgorato!), mi parvero subito bellissimi.

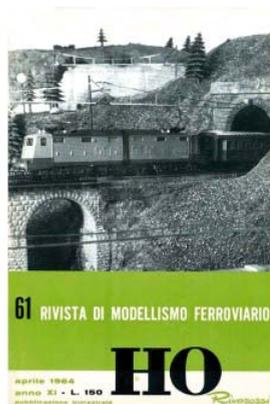
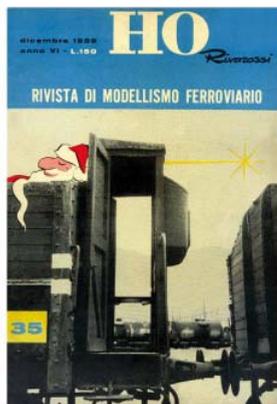
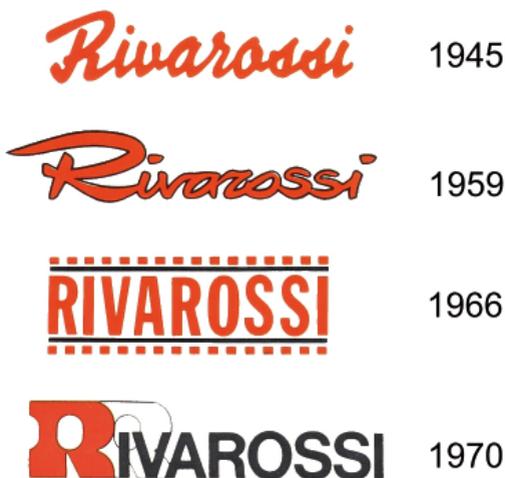
Il cartello pubblicitario all'angolo riportava il logo del produttore: “Rivarossi - Officine Miniature Elettroferroviarie - Como”.

Nato in Piemonte, nella occitana Valle Varaita in quel di Cuneo, cresciuto poi in un pittoresco paese nei dintorni del Gran Paradiso, ecco che quel giorno, nella vicina e più importante cittadina del Torinese, a qualche centinaio di chilometri da Como, improvvisamente scopro il modellismo ferroviario; non solo, ma anche che l'azienda era sita proprio nella città e provincia di origine della mia antica famiglia. Curiosità e simpatia furono sentimenti naturali e immediati, senza che potessi solo immaginare cosa mi avrebbe riservato questo incontro nel futuro.

Alcuni mesi dopo, fra i vari messaggi pubblicitari di un importante settimanale, notai quello di un noto negozio di giocattoli e modellismo di Torino. Appreso che era rappresentante di zona di Rivarossi e che i relativi cataloghi venivano spediti a richiesta (e gratuitamente!) scrissi subito ricevendo poco dopo sia quello di produzione sia quello per collezionisti, con relativo listino prezzi della casa comasca.

Certo i trenini avevano fatto breccia in me (forse già intimamente predisposto) e molto spesso mi trovai a giocare di immaginazione, azzardando anche qualche progettino di fattibilità per il futuro.

Poi accadde una cosa veramente imprevedibile: la famiglia si trasferiva, si tornava a casa nei luoghi d'origine, in provincia di Como. In attesa di un posto di lavoro che non si concretizzava, si decise di trovare qualche cosa di alternativo, un'occupazione temporanea.



Copertine della rivista "HO" edita dal 1954 al 1967.

Fra una infruttuosa ricerca e l'altra, pensando a Rivarossi ebbi la curiosità di andare a vedere dove fosse esattamente, senza proprio pensare al posto di lavoro. Ma poi giunto lassù decisi di provare a chiedere... dopo pochi minuti di sala d'aspetto, giunse un signore dai capelli grigio-argento, sorridente e gentile (il Sig. Luciano Ostinelli) che, dopo poche domande sulla mia persona (ma forse anche per aver notato che sembrava conoscessi a memoria il catalogo di produzione), mi propose immediata assunzione se ero disposto a lavorare nel reparto motori.



La vecchia sede di Sagnino negli anni '60.



Vista anche la necessità, non ci pensai due volte e accettai. La marcia di avvicinamento a Rivarossi si era inaspettatamente conclusa: fui assunto giovedì 26 Ottobre 1960 ed alle ore 8.30 cominciai la mia vita di lavoro nel "Reparto Motori, Trasformatori e Dispositivi Elettrici" alle dipendenze del Capo reparto Sig. Paolo Cantelli.

Dopo soli undici mesi, venni trasferito nel "Reparto Montaggio Locomotive", dove imparai a conoscere minutamente tutte le macchie in produzione, e alcuni anni dopo passai al "Reparto Collaudo", dove rimasi sino al termine della mia attività lavorativa anche con mansioni di riparatore, manutenzione occasionale di plastici e campionature fiere. Ben 39 anni! con Rivarossi, mitico Marchio (ancora oggi presente nel gruppo inglese Hornby che ne mantiene vivo il blasone), per lungo tempo ditta primaria in Italia, pietra miliare nel settore a livello mondiale.

Alessandro Civelli nel corso di un controllo periodico di un Plastico da esposizione - 1988.

Tanta qualità di idee e di produzione non nasceva davvero a caso. La grande intuizione dell'Ing. Rossi è stata quella di creare attorno ai singoli modelli, un vero e proprio "sistema Rivarossi", ovvero (citando direttamente il Manuale dei Tracciati del 1970): "... non unicamente il solito convoglio col solito giro di binari o poco più, ma un complesso ferroviario completo con tutte le attrezzature fisse e mobili, comandate a distanza od automaticamente come nella realtà".

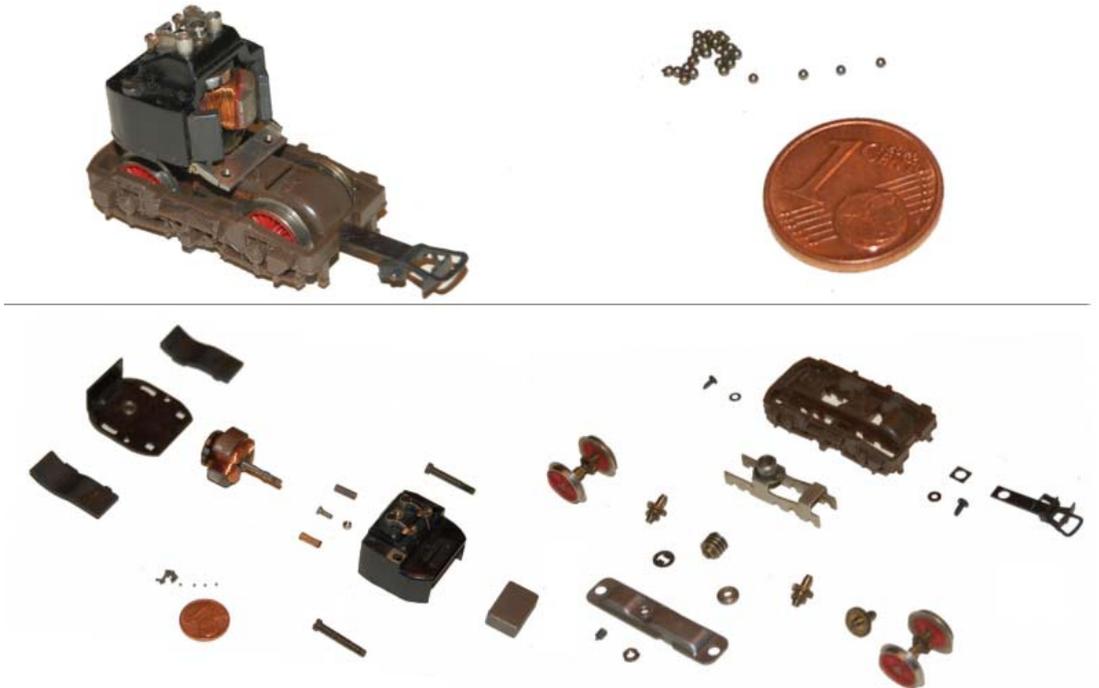
È difficile spiegare nel dettaglio come si svolgeva il lavoro, meglio dare un esempio concreto.



L'ing. Alessandro Rossi con l'immagine dello stabilimento negli anni '80.

Nella composizione fotografica possiamo osservare quanto segue:

- In alto a sinistra il complesso motore+carrello "standard" dei primi anni '60
- In basso a sinistra l'esploso parziale del motore (non si sono infatti asportate le minuterie)
- In basso a destra l'esploso parziale del carrello
- In alto a destra il dettaglio delle 15 sfere del diametro di 1 millimetro che dovevano essere collocate a mano (!) nelle sedi superiore ed inferiore di rotazione dell'albero motore.



Com'è facile intuire questa particolare fase di montaggio richiedeva molta precisione: un gioco di dita da vero e proprio "gioco di prestigio".

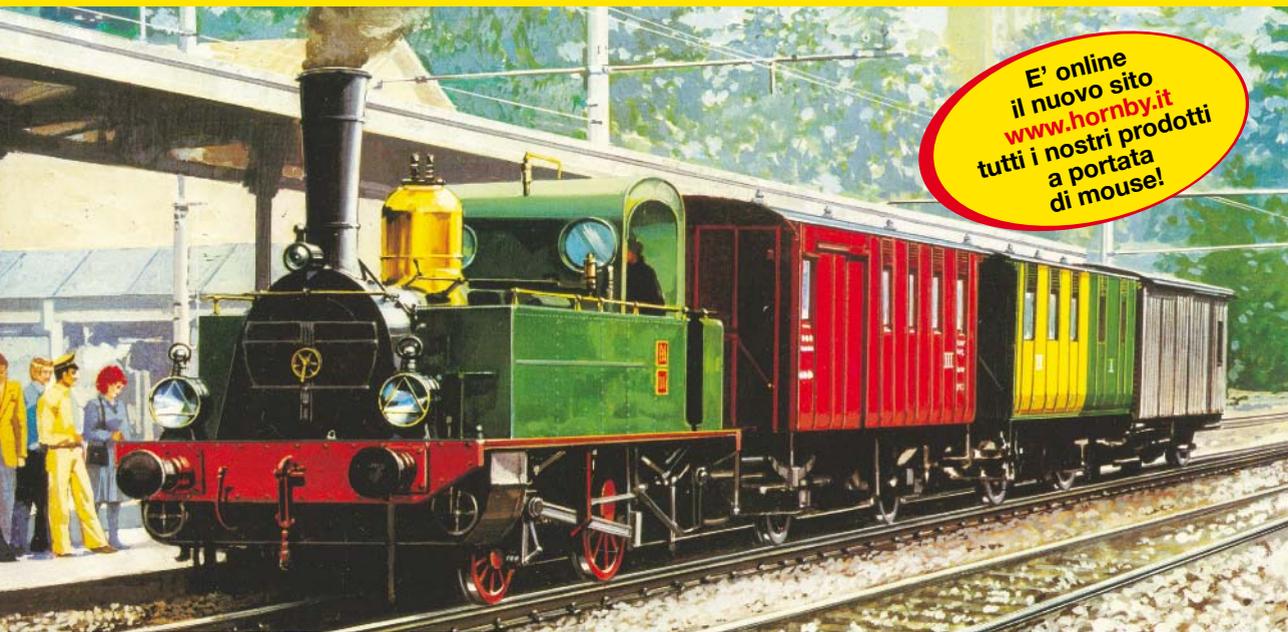
Certo i trenini continuano ad essere una delle mie più grandi passioni e, a parte l'intimo desiderio di tornare a vedere convogli veri transitare sui binari della stazione di Olgiate Comasco, un mio sogno è quello che Como torni ad ospitare, se non proprio la fabbrica, almeno il Museo della Rivarossi. Si tratta di una collezione imponente che raccoglie sia i modelli di produzione propria, sia una vastissima campionatura di tutte le marche mondiali, su un'epoca di diversi decenni (dalla bachelite ai polimeri plastici, dai motori solidali al carrello ai primi esperimenti di digitale. Che fine ha fatto? Si potrà ricreare a Como con quei modelli, piuttosto che con altri magari da collezioni private? ...

Tornando alla realtà olgiatese formulo una proposta: nell'ottica del recupero della memoria storica, perché non adibire la pensilina prospiciente l'ex Fabbricato Viaggiatori a sede di associazioni che ne prendano in carico la tutela e la valorizzazione? Qualcosa del tipo "Club Treni Olgiate Comasco"!



da sinistra: il Sig. Paolo Proserpio (primo direttore della produzione) con i capireparto nel 1966 (ventennale della azienda); scorcio del Museo Rivarossi.

Rivarossi dal 1945...



E' online
il nuovo sito
www.hornby.it
tutti i nostri prodotti
a portata
di mouse!



HR 2272 Locomotiva elettrica E.428 006 F.S. I serie con prese d'aria basse, livrea grigio pietra e fascio littorio in ottone.
Prezzo consigliato al pubblico: € 209,00



HR 2191 Locomotiva Trifase E432.033 F. S. in livrea Castano-Isabella. **Prezzo consigliato al pubblico: € 229,00**
HR 2192 Versione con Sound System **Prezzo consigliato al pubblico: € 339,00**

Rivarossi®

In tutti i negozi
autorizzati Rivarossi in Italia

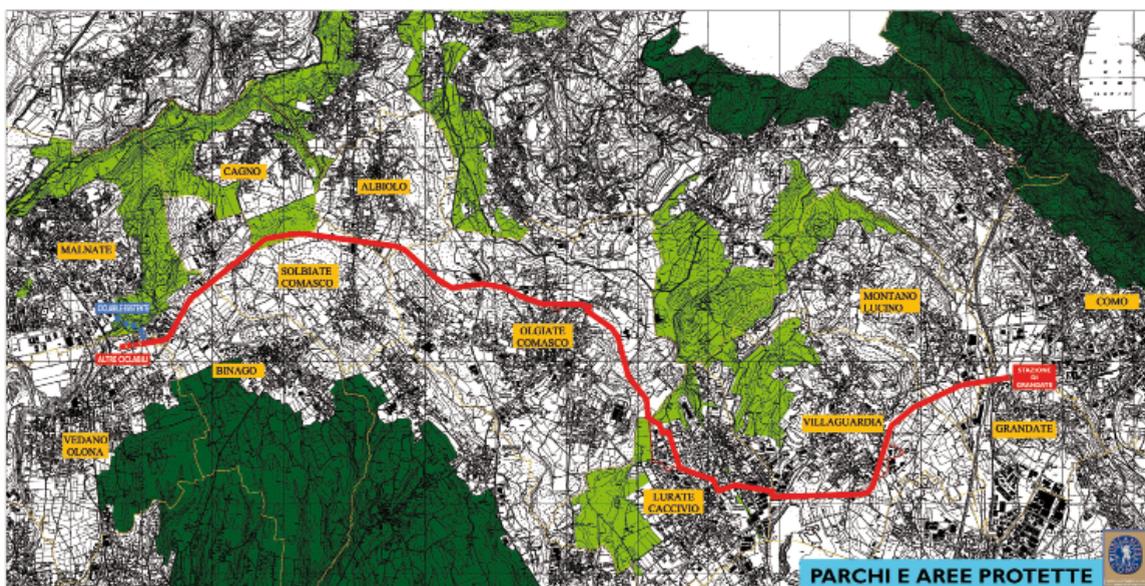
...dal 1945

Hornby Italia S.r.L. 25010 Borgosatollo (BS) via Ferri, 14
www.hornby.it

La Regione Lombardia ha ulteriormente definito il tema. Il recente Piano Territoriale Regionale del 2010 ed il Piano Paesaggistico trattano in particolare anche di Ferrovie dismesse. Vengono individuati 13 tracciati ferroviari dismessi e non ancora recuperati tra questi al n.5 troviamo la "Malnate-Grandate, km 16,4, dismessa con sedime ancora per gran parte agibile". In quella sede inoltre si chiarisce meglio che "non tutti i percorsi elencati sono possibili di recupero e trasformazione. Molti di essi sono ormai del tutto perduti ... le sole tratte sulle quali si può ipotizzare una realistica ed auspicabile operazione di recupero sono la Malnate-Grandate e la Voghera-Varzi. La prima è già oggetto di attenzioni da parte di comitati locali e costituirebbe un valido corridoio "verde" alternativo alla percorrenza ciclabile della strada Varese-Como ...".

Sempre la Regione Lombardia attraverso l'E.R.S.A.F. di Lecco ha effettuato nel settembre del 2008 un approfondito rilievo GPS dell'intero percorso nell'ambito di un progetto InterReg IIIA denominato Charta Itinerum. In quell'occasione la lubilantes ha provveduto ad accompagnare i tecnici lungo quel percorso. Il rilievo effettuato secondo il protocollo del Sistema Informatico WebGis - ProtSis adottato dalla Regione è stato quindi successivamente richiamato ed opportunamente segnalato dalla lubilantes stessa alla Direzione Generale Sistemi Verdi e Paesaggio - Parchi e Rete Natura 2000 - Valorizzazione delle aree protette e Biodiversità in occasione dell'avvio della predisposizione del Piano della Mobilità Dolce che è un preciso strumento regionale che si pone l'obiettivo di rappresentare un riferimento unitario riguardo alle previsioni pianificatorie in materia sentieristica, mobilità ciclistica per definire una rete tra le numerose aree protette lombarde.

È evidente a questo punto dei rilievi programmatici di indirizzo e normativi l'assoluta valenza ambientale come corridoio verde dell'ex ferrovia tanto che la sua tutela diviene "naturale" a nostro parere proprio anche come "bene materiale ed immateriale" ai sensi del Codice Urbani (Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 recante il "Codice dei beni culturali e del paesaggio"). Gli elementi per definire l'ex ferrovia "bene culturale" anche in senso lato ci sono tutti non solo per le sue valenze ambientali (ed è in questa direzione che si sta muovendo la Regione Lombardia) ma anche, se non soprattutto, per l'unicità delle sue caratteristiche complessive di "bene" che se non salvaguardato si perde irrimediabilmente. Ci si riferisce all'insieme delle stazioni che connotano il territorio, alla linea stessa del suo tracciato che lo segna tra i tanti tratti ancora incredibilmente boscati e verdi (tra tanta antropizzazione ed urbanizzazione molte volte disordinata, anonima e senz'anima né progetto) ai ponti e ponticelli



La "greenway" dell'ex ferrovia come connessione tra i diversi parchi esistenti nel territorio.

che superano i dislivelli e tutto un reticolo minore di corsi d'acqua, cioè ad una tipologia edilizia costruttiva nel suo insieme tipica e propria della fine del XIX secolo un secolo quello di strutturazione e non di consumo/sfruttamento del territorio.



Il tracciato dismesso rimane riconoscibile in moltissimi tratti, alcuni dei quali rivelano autentiche valenze paesaggistiche di interesse. Nella foto il tratto di Villa Guardia tra le località Plonino e Basterna.

L'associazione lubilantes e l'ex ferrovia Grandate - Malnate

È da qualche tempo ormai che il sodalizio comasco lubilantes (organizzazione di volontariato culturale - onlus) "lavora" intorno all'idea del recupero dell'itinerario dell'ex linea ferroviaria FNM Grandate-Malnate come percorso pedonale e ciclabile. Questa idea ha preso "corpo" fin dal marzo del 2004 per fare della vecchia linea FNM Grandate-Malnate la "nostra" greenway.

Un piccolo gruppo di volontari lubilantes, costituito dalla professoressa Ambra Garancini, presidente, dall'architetto Giorgio Costanzo, socio fondatore, e dall'assessore alla cultura di Appiano Gentile, professoressa Maria Chiara Sibilia, si resero disponibili a verificare personalmente lo stato dell'ex

linea ferroviaria (1° maggio 2004) riscontrando uno stato di generale degrado con la sporadica presenza di segni ancora leggibili del passato ferroviario.

Dopo quella prima ricognizione "entusiasmante" l'associazione ha promosso numerosi e significativi incontri ed occasioni di riscoperta dei luoghi, che gradualmente hanno fatto riscoprire interesse sul tema, sia livello di opinione pubblica, sia nei confronti dei responsabili amministrativi e politici. Ricordiamo fra i tanti il convegno tenuto presso il Centro Medioevo di Olgiate Comasco il 22 novembre 2006 "A piedi e in bici sulla vecchia ferrovia" per la presentazione ed il dibattito sullo Studio di Fattibilità del recupero della linea dismessa Como/Grandate - Malnate/Varese come percorso pedonale e ciclabile che ha visto la partecipazione di tre assessori provinciali (Novajra, Cinquesanti, Frigerio), di diversi Sindaci del territorio oltre a tecnici e pubblico/cittadini.



Le infrastrutture (anticamente definite "opere d'arte"), seppur in assenza dell'armamento, rivelano ancora la propria identità catalizzando l'immagine del contesto circostante. Ponticello in muratura a tre arcate ad Olgiate Comasco.



Corridoio verde in Albiolo verso la stazione Albiolo-Solbiate.

La fattibilità di un recupero

Chi dovrebbe o potrebbe intervenire? Le due domande sono assolutamente lecite e opportune. L'associazione lubilantes si è fatta carico del progetto di fattibilità nel 2006 e di successivi "presidi" sul territorio con una serie di iniziative riconosciute dai cittadini e da alcuni Comuni i quali in occasione del proprio PGT hanno puntualmente e specificatamente recepito lo stesso progetto di fattibilità.

Il riferimento per un "recupero" corre puntuale per esempio ad alcuni esempi significativi a riguardo:

- nel tratto di pertinenza del comune di Grandate l'importante e rilevante intervento sull'asse autostradale della A9 (terza corsia e riorganizzazione delle uscite proprio in contiguità con la stazione ferroviaria) prevede la realizzazione di un'altra corsia automobilistica che recupera proprio il primo tratto dell'ex ferrovia, passando sotto l'autostrada che la scavalca, ed è opportunamente e doverosamente prevista anche la realizzazione in sede propria di un marciapiede pedonale e ciclabile largo almeno m 2,5 (in origine questo marciapiede era poco più che nominale) come opportunamente segnalato attraverso l'ing. Pirantonio Lorini, dirigente responsabile della mobilità del comune di Como;
- nel territorio del comune di Villa Guardia (già oggetto da parte della lubilantes di un intervento di ripristino della continuità in località Basterna) interessato alla realizzazione del Collegamento Autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo da parte della Società Autostrade Pedemontana Lombarda (un suo tratto infatti attraversa Villa Guardia) nell'ambito delle Opere e Misure di Compensazione dell'Impatto Territoriale e Sociale articolate nella Rete dei Progetti Locali (ottobre 2008) è individuato, tra i 45 progetti da realizzarsi, al n.43 la "Ciclabile sulla Vecchia Ferrovia Malnate Grandate". "Il progetto sviluppa una prima ipotesi di studio di fattibilità di recupero a fini ciclabili del tracciato dismesso della ferrovia Malnate Grandate limitatamente al territorio del Comune di Villa Guardia e su richiesta dell'amministrazione comunale" che aveva fatto rilevare, proponendolo, lo studio complessivo dell'intera tratta elaborato dalla lubilantes ed in particolare quello individuato specificatamente sul proprio territorio;
- in occasione dei recenti Bandi Regionali sulla Mobilità Ciclistica e del Bando del Ministero dell'Ambiente sul tema del bike sharing (scadenza ottobre 2010) il Comune di Solbiate, nel partecipare con un progetto elaborato dallo studio Lapis srl di Como e dichiarato finanziabile (ma i fondi si sono rivelati scarsi ed insufficienti) ha voluto mettere in rilievo come il percorso dell'ex ferrovia che interessa l'ambito del suo territorio diviene importante elemento di collegamento rispetto alla sua propria rete ciclabile che le consente di collegare fra loro le sue due frazioni (Solbiate e Concagno) oltre che le proprie importanti strutture pubbliche (scuole, centri sportivi, etc.) anche in funzione ed in relazione con le altre realtà vicine e contigue (strutture sportive, commerciali, P.L.I.S., Parchi Regionali - Spina Verde e Parco Pineta -, etc.).



Queste "occasioni" sinteticamente qui rilevate e tra l'altro oggetto dell'ultimo incontro/dibattito organizzato dalla lubilantes sul tema "Una Rete per il Treno" Concagno-Solbiate, 04.03.2011 mettono in evidenza alcuni elementi essenziali.

È chiaro che, stante la contingenza economica in essere, un intervento complessivo e totale con un unico finanziamento sull'intero percorso risulta assolutamente impraticabile. Però diverse possono essere le occasioni di "reperimento fondi", cioè di finanziamento, in presenza di un progetto di fattibilità come quello elaborato dalla lubilantes (qui si vuol ricordare anche che è stato consegnato ulteriormente e formalmente anche all'Assessore Provinciale avv. Sergio Mina e all'arch. Giuseppe Cosenza - Dirigente Settore Programmazione e Territorio della Provincia di Como - già nel luglio del 2009) e pubblicamente discusso diverse volte ed occasioni mettendo sempre in evidenza oltre che l'oggettività di una memoria mai di fatto persa anche la reale consistenza, la realtà e lo stato dei luoghi e le criticità oltre che i suoi propri elementi caratteristici sia in termini ambientali che di mobilità.

Il lavoro della lubilantes quindi continua nella doppia direzione: una quella della politica dei piccoli passi perché proceda e si consolidi il recupero culturale in senso lato continuando a sensibilizzare le varie realtà in tal senso e l'altra attenta al coinvolgimento delle istituzioni perché continuino nel lavoro della salvaguardia intraprendendo e rendendosi parte attiva nell'individuazione di occasioni oltre che di recupero anche quello della valorizzazione sia in sé (dell'ex ferrovia) che del territorio nel suo complesso.



Ulteriore esempio di riqualificazione con un confronto della situazione prima e dopo il riordino. Villa Guardia.

Purtroppo negli anni '60 prevalse una fretta demolitrice oggi considerata da tutti, anche dalle Ferrovie stesse, sicuramente colpevolmente miope ed ottusamente prona alle lusinghe di una falsa moderna libertà per niente sostenibile (vedi l'odierna conseguenze di inquinamento e di alti consumi energetici, etc.) soprattutto per il limite che viviamo a poter esercitare oggi quella stessa libertà allora vantata come conquista di un galoppante capitalismo consumista.

Per il nostro territorio sarebbe un pesante aggravio di colpa, un persistere cioè nell'errore, il lasciarsi sfuggire l'opportunità offerta dal recupero della vecchia ferrovia come "strada verde".

Una greenway come tante altre già normalmente esistenti anche in luoghi a noi vicini.

Sarebbe altresì un passo di avvicinamento verso una "normalità" europea ed importante segnale culturale di superamento di quel concetto distorto che concepisce lo spostamento unicamente tramite veicoli a motore.

Nella pagina accanto: il recupero non è un'utopia, anzi è già iniziato! Interventi mirati di ripristino, con un impegno di costo normalmente modesto, permettono una riappropriazione fruizionale e visiva di parti di territorio diversamente votate all'abbandono. Riqualificazione di un manufatto di scavalco e sentiero ciclo-pedonale sul sedime ex ferroviario a Lurate Caccivio.

ALPTRANSIT SFIDA E OPPORTUNITA' PER COMO

Arch. Roberto Ghioldi

Testo integrale su Tale&a n. 25/2011 e consultabile anche sul sito www.taleaonline.com

Dal 15 ottobre 2010 Italia e Svizzera sono collegate dal tunnel ferroviario più lungo del mondo: 57 chilometri sotto le Alpi. Secondo i programmi entrerà in esercizio tra circa cinque anni.

L'impatto di un'opera come AlpTransit si misura in "milioni di persone". Basterebbe questo per indurre qualche seria riflessione su un argomento che invece appare molto, molto lontano dai temi correntemente dibattuti. Eppure Como e il suo territorio occupano una posizione particolarissima in questo scenario: l'essere città di frontiera immediatamente a valle del più grande tunnel ferroviario del mondo, qualcosa vorrà pur dire!

C'è infatti chi identifica AlpTransit come un'opera esclusivamente di interesse svizzero. Vi è inoltre chi ritiene, a torto, che il vero sbocco verso l'Italia risieda soprattutto o esclusivamente nella nuova tratta Mendrisio-Stabio-Arcisate-Malpensa. È bene però precisare che la corrispondente opera primaria sul versante italiano rimane il potenziamento e il ripensamento della linea da Chiasso verso Milano... capoluogo lariano in testa. **In sostanza l'intento di questo scritto è**

documentare e sensibilizzare di come AlpTransit interessi direttamente Como, delle grandi opportunità che possa offrire e dei nuovi problemi che introduce, ma soprattutto di come costringa ad affrontare nodi non più eludibili connessi alla vocazione turistica (e non solo) della città e del suo indotto urbanistico.

Per avere maggiori e più precise informazioni sia d'inquadramento generale, sia sullo specifico lariano, ci siamo rivolti ad un qualificato (ed appassionato) responsabile del progetto AlpTransit per il Canton Ticino: il Dr. Riccardo De Gottardi: **Direttore cantonale della Divisione Sviluppo Territoriale e Mobilità.**



Dr. De Gottardi, da quanti anni sta seguendo il progetto AlpTransit e con che ruolo?

Seguo lo sviluppo del progetto AlpTransit dalla fine degli anni '80, quando la Confederazione svizzera avviò la pianificazione dell'opera. La costruzione della più lunga galleria ferroviaria al mondo – che costituisce l'elemento centrale dell'asse gottardiano – è sicuramente un'opera pionieristica paragonabile a quella realizzata a fine '800.

Il mio è un ruolo di coordinamento ed interfaccia tecnico tra Cantone Ticino, Confederazione e AlpTransit San Gottardo SA, la società

incaricata di realizzare le opere per conto della Confederazione, che è il committente.

Quali sono gli obiettivi del progetto e a che punto si è giunti?

L'obiettivo iniziale era soprattutto volto a creare una nuova linea ferroviaria attrattiva e competitiva con la strada per il trasporto delle merci. Si voleva così porre le basi per evitare il collasso della rete stradale. Successivamente si è affermato anche un altro obiettivo: quello di velocizzare il traffico dei viaggiatori e di allacciare la Svizzera alla rete ferroviaria europea ad alta velocità, che sta pure conoscendo un forte sviluppo.

Oggi il progetto è molto avanzato. La messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo è prevista al più tardi nel 2017. La galleria di base del Ceneri, di cui si è già scavato il 20% circa, seguirà nel 2019.

Quali vantaggi porterà il progetto?

Le nuove opere permetteranno di ridurre drasticamente i tempi di percorrenza da Lugano a Zurigo: sarà sufficiente 1h45' invece delle attuali 2h45'. Milano disterà da Zurigo 2h40'.

Il traffico merci disporrà di una linea di pianura, un percorso più corto e senza le attuali elevatissime pendenze: si viaggerà dunque più in fretta, con pesi maggiori e con minor impiego di locomotive. Anche il traffico regionale diventerà molto più attrattivo: ci si sposterà da Bellinzona a Lugano in 12' invece degli attuali 25', da Locarno a Lugano in 25' invece di 50'. Anche i collegamenti diretti con Como, senza cambio alla frontiera, già attivati dal 2009, e quelli con Varese, che saranno avviati nel 2013, potranno beneficiare delle nuove infrastrutture. In questo spirito stiamo lavorando con la Regione Lombardia per costruire insieme un sistema integrato a vantaggio di tutti gli utenti e del territorio, che potrà beneficiarne in termini di migliore accessibilità. Possiamo ben dire che con questo progetto si offre la possibilità di disporre di una ferrovia all'altezza delle esigenze della mobilità del XXI secolo.

AlpTransit ha dunque una portata internazionale.

Che futuro per le stazioni ferroviarie servite?

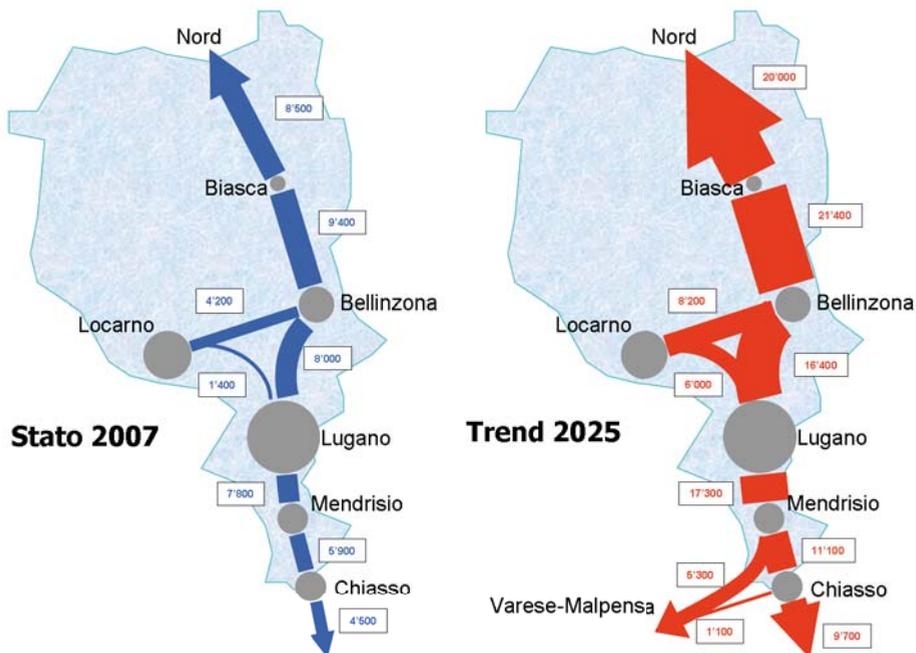
Grazie alle opere in corso di costruzione il sistema ferroviario ha l'opportunità di riprendere un ruolo importante nel soddisfare i bisogni di mobilità.

Senza un rinnovamento il declino iniziato nel secondo dopoguerra sarebbe stato inarrestabile. I risultati ottenuti laddove la ferrovia è stata modernizzata lo dimostrano: basta vedere il successo dell'alta velocità in Francia e anche in Italia. Anche il servizio regionale sta ritornando a giocare un ruolo di primo piano. Lo constatiamo anche in Ticino dove, tra il 2005 e il 2009, i viaggiatori trasportati sono aumentati del 65%. Questo grazie ad orari più fitti, materiale rotabile rinnovato, informazione capillare e tariffe attrattive.

Le prospettive al 2020 mostrano una domanda di trasporto più che raddoppiata. In questo quadro anche le stazioni giocheranno una funzione fondamentale: saranno punti di riferimento del traffico viaggiatori, nodi di interscambio con i servizi urbani e suburbani di raccolta e distribuzione nel territorio, luoghi privilegiati per il trasbordo strada-ferrovia (impianti P+R). Diventeranno anche centri strategici per nuove localizzazioni di servizio e commercio; un'opportunità dunque per riqualificare quartieri o aree che beneficeranno di una elevata accessibilità. Negli ultimi anni abbiamo già promosso e sostenuto diversi progetti in tal senso e altri sono imminenti (a Bellinzona, Lugano, Mendrisio, Chiasso, Minusio). In quest'ottica anche per la stazione di Como e per quanto le sta attorno potrebbe essere un'occasione straordinaria di recupero e rilancio.

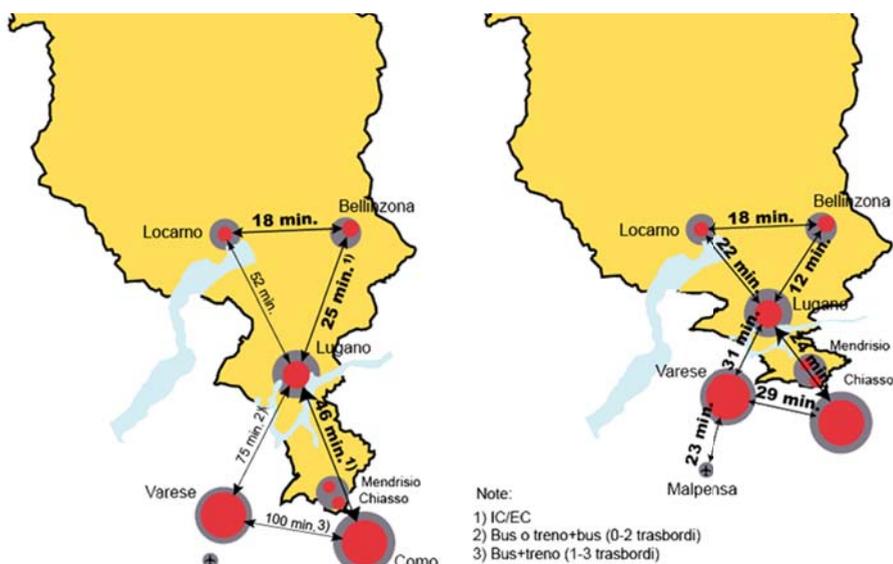
Esistono dati numerici di simulazione rispetto all'incremento dei transiti?

Le due figure a confronto mostrano il carico attuale della rete FFS (media di passaggi al giorno) e quello pronosticato per il 2025. Questa previsione si fonda sull'evoluzione delle principali variabili demografiche e socio-economiche e considera gli effetti prodotti dal miglioramento dei servizi ferroviari, in particolare grazie alle nuove gallerie di base. In base a questa prognosi avremo un volume di utenti più che raddoppiato.



E sui tempi di percorrenza?

Entro i prossimi 10 anni grazie alle nuove infrastrutture oggi in costruzione i tempi di percorrenza tra gli agglomerati della regione insubrica saranno nettamente ridotti e quindi la distanza virtuale tra di essi, come mostra la figura, sarà molto più breve. Ci si potrà spostare come su un "metrò".



Porgiamo sentiti ringraziamenti al nostro interlocutore per la sua gentilezza e competenza.

Vogliamo evitare di strumentalizzare opinioni così autorevoli in questioni localistiche, però non possiamo fare a meno di chiedere alla città (al suo territorio) e ai suoi amministratori: saprà Como attrarre e meritarsi un ruolo nel sistema ferroviario europeo?

Saprà mettere in atto creatività, responsabilità politica e rischio imprenditoriale finalizzando tutto ciò ad investimenti mirati (ad esempio ripensando una stazione di Como San Giovanni al passo con i nuovi standard internazionali e ben servita rispetto al resto della città) e creare l'indotto infrastrutturale necessario (parcheggi di interscambio, linee secondarie ed urbane, servizi)?



Utilizzo delle immagini come consentito dai titolari dei rispettivi diritti:

- Slide: DSTM – Mobilità – Cantone Ticino - <http://www4.ti.ch/dt/dstm>

- Foto: AlpTransit San Gottardo SA - <http://www.AlpTransit.ch/it>

GIRONICO (CONFINE OLGiate COMASCO)

Area commerciale industriale e artigianale

Opportunità in affitto vendita

Varie metrature

Ampia possibilità di personalizzazione

Infrastrutture e servizi disponibili

INFO: Tel 031 49 04 97 - Cell 335 62 60 579

T E C H N O
P O L O
G I R O N I C O



TECHNOPOLO GIRONICO - Via Tettamanti, 1 - 22020 Gironico - Tel 031 49 04 97 - Cell 335 62 60 579

www.technopolo.it



arrediamo con
PERSONALITÀ

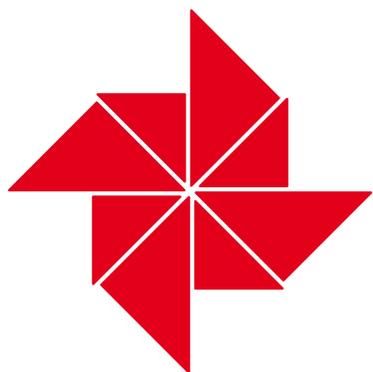
www.arredibelloni.it

Via Roma, 163 - 22077 Olgiate Comasco - Como

A r r e d i



Belloni



MANTOVANI MODELLISMO

di Facchini A. & Bernasconi G.

VIA VITTORIO EMANUELE, 74 - 22100 - COMO

e-mail: mantovanimodellismo@live.it

Tel./Fax. 031/268424 - Tel. 031/268458



Lun. 15.00/19.30 - Mar/Sab. 09.30/12.30 e 15.00/19.30