

IN TRENO A VARESE L'ERRORE RIMEDIABILE

Fino al 1966 una linea diretta collegava Como con la città dei fiori. Togliere la fu uno sbaglio ma i collegamenti alternativi in programma (stazione unica di Camerlata e passaggio dalla Svizzera) sono preziosi e vanno sostenuti

CLEMENTE TAJANA

La ferrovia Como-Varese, chiamata dai comaschi "La Traversata" è stata in efficace esercizio per ottant'anni dal 1885 sino al 1966, anno in cui è stata dismessa commettendo un gravissimo errore territoriale (ufficialmente per scarso traffico e lontananza delle stazioni dai paesi serviti).

La Traversata dalla stazione di Grandate proseguiva in direzione Lucino sino a Varese ed il tracciato è in molte località ancora visibile, ma non è purtroppo ripristinabile perché in alcuni punti il sedime è stato occupato con insipienza da edifici. Attualmente per andare a Varese, dove ha peraltro sede l'Università degli Studi dell'Insubria con la facoltà di Medicina, con il treno si deve raggiungere Saronno, scendere e salire su quello diretto a Varese o in alternativa usare i bus del servizio pubblico su

ro che dal box sotto casa vogliono raggiungere, comodamente seduti, il parcheggio per lo studio, il lavoro ed il relax di fine settimana, sopportando le interminabili e stressanti code veicolari.

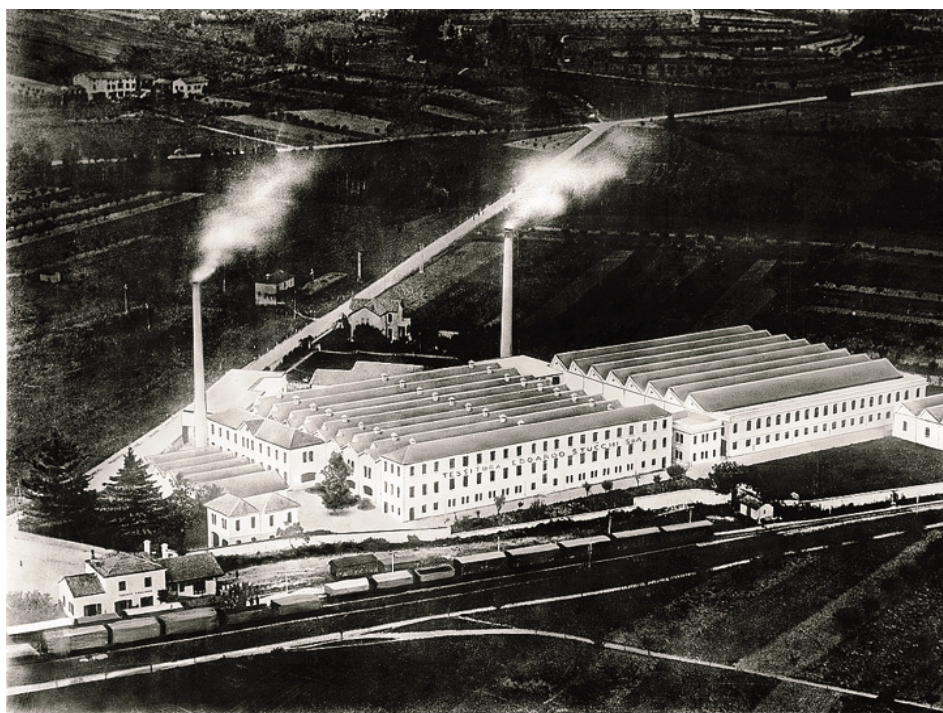
Le linee e una sfida

Il territorio comasco è fortunatamente attraversato da tre linee ferroviarie: le F.S. Milano-Canton Ticino con fermate ad Albate/Camerlata e San Giovanni, le F.N. Milano-Como con fermate a Grandate, Camerlata, Como Borghi e Lago e le F.S. Lecco-Como con fermate ad Albate/Treccallo, Albate/Camerlata e San Giovanni. Purtroppo le linee non sono collegate tra loro e non sono sufficientemente attrezzate per rispondere alla attuale e sempre più pressante "sfida" di spostamento delle persone dalla strada alla ferrovia.

Per collegarle è stato recentemente elaborato il progetto di Stazione Unica in via Scalabrini a Camerlata, con l'interscambio reso possibile dallo spostamento della fermata F.S. da Albate/Camerlata a ridosso dell'esistente stazione F.N. di via Scalabrini a Camerlata-Rebbio e da due semplicissime opere: il sovrappassaggio pedonale delle F.S. e il sottopassaggio delle F.N.

Il progetto di Stazione Unica è stato profeticamente pensato nel 1975 dall'architetto Enrico Mantero, relatore della tesi di laurea di un gruppo di laureandi in architettura, tra cui tre comaschi: Gabriele Roncoroni, Giuseppe Antonacci ed il sottoscritto. Il nuovo progetto di Stazione Unica, oltre a creare un punto nodale di interscambio ferroviario, prevede la dotazione di un parcheggio di 254 posti auto per lo spostamento da strada alla ferrovia ed è stato oggetto di richiesta di accesso a un fondo europeo di 5 milioni di euro, purtroppo perduto.

Come riportato sopra, tra le ferrovie di Como dal 1966 non vi è più la trasversale Como-Varese, ma fortunatamente in collaborazione stretta con il Canton Ticino (che crede fermamente nel trasporto ferroviario e fa grandi investimenti nel settore) si sta realizzando il potenziamento dei collegamenti tra Ticino e Lombardia, ivi compreso quello tra Como e Varese in parte in territorio svizzero. Co-



Una foto d'epoca della stazione di Lurate Cacciavo con gli stabilimenti della ditta Stucchi ARCHIVIO ASSOCIAZIONE COMO IN TRENO

Il collegamento ferroviario anche con Lecco fondamentale per spostare le utenze dalla strada

Un passaggio necessario per ridurre l'inquinamento

strada, con tempi di percorrenza ancora più lunghi.

L'errore urbanistico del 1966 è più evidente oggi, per i recenti fenomeni di inquinamento delle città pedemontane dovuti all'eccesso di polveri sottili causate dal traffico veicolare.

Ecologia contro pigrizza

I cittadini responsabili e soprattutto le giovani generazioni, attente al loro futuro, ritengono che l'utilizzo della ferrovia rappresenti una modalità di trasporto ecologica, economica, non stressante e che offre possibilità di comunicare fra i viaggiatori. L'automobile risponde, però, alla diffusa pigrizza di colo-

L'AUTORE



Clemente Tajana 76 ANNI, INGEGNERE

DIRIGENTE COMUNALE E DOCENTE ALLA GALLI

Clemente Tajana, nato nel 1941 a Como è docente dell'Accademia di Belle arti Aldo Galli. È stato dal 1972 dirigente all'Urbanistica del Comune di Como, dal 1988 al 2001 ingegnere capo.

Laureato in Ingegneria e Architettura, i lavori urbanistici di cui è orgoglioso sono la stesura del Piano Regolatore '75 che ha salvaguardato il centro storico e le colline di Como, il documento direttore del Piano territoriale di coordinamento provinciale e lo studio urbanistico del Campus del San Martino.

I restauri di rilievo: la Cattedrale, il chiostro di Sant'Abbondio, Palazzo Natta, l'ex convento di Santa Teresa, l'asilo Sant'Elia di Terragni.

mo è dal 2008 collegata a Mendrisio dal treno regionale (Ticino-Lombardia) TILO che nel 2014 ha raggiunto anche Stabio; è fortunatamente in fase di completamento anche la Stabio-Arcisate-Varese. Il 30 gennaio 2017, togliendo l'ultimo diaframma, è giunta la luce nel tunnel di Arcisate alla presenza di molte autorità tra cui il ministro Graziano Del Rio che ha sottolineato con vigore «quella cura del ferro voluta e perseguita dal Governo, una sfida che ci siamo dati per spostare merci e persone dalla strada alla ferrovia».

La linea Como-Varese sarà una linea moderna composta da quattro tratte: 1) Como-Chiasso-Mendrisio, 2) Mendrisio-Stabio mediante il realizzato raddoppio della ferrovia per le merci esistente dal 1928, 3) Stabio-Arcisate, iniziata nel 2009 ma rallentata per il ritrovamento di arsenico naturale oltre la soglia limite, che ha avuto nel tunnel una ripresa celere dal 2015 ad oggi, 4) la Arcisate-Varese raccordata alla esistente Porto Ceresio-Varese.

A fine lavori la nuova ferrovia "transfrontaliera" effettuerà due importanti servizi: il servizio regionale Como, Chiasso, Varese ed il servizio diretto Lugano-Malpensa. A regime essa avrà una notevole frequenza di treni passeggeri che passeranno nel territorio lombardo, normalmente ogni ora ed ogni mezz'ora negli orari di punta. Il letto-

re a questo punto si chiederà quando potrà usufruire del nuovo servizio ferroviario Como-Varese: fonti ufficiali prevedono il termine dei lavori a fine 2017; tenendo conto del tempo impiegato nelle altre tratte io penso che a fine 2018 i cittadini comaschi potranno utilizzare il nuovo collegamento, che risulterà molto più conveniente dell'attuale Como-Saronno-Varese.

Un servizio per le periferie

Con la realizzazione della Stazione Unica di via Scalabrini potranno usare il treno transfrontaliero non solo gli abitanti della convalle, ma anche gli abitanti di Como sud e Como ovest, che prima della dismissione del '66 avevano un comodo collegamento con Varese e che fra due anni potranno da via Scalabrini raggiungere in treno San Giovanni, Chiasso e quindi Varese. La stazione unica sarà anche un forte stimolo per la riqualificazione della esistente ferrovia trasversale Como-Cantù-Lecco non elettrificata, ma con ben tre stazioni nel comune di Como: San Giovanni, Albate/Treccallo e Camerlata.

Il collegamento ferroviario Varese-Como-Lecco sarà fondamentale al fine di spostare le utenze dalla strada alla ferrovia e contribuire a salvare l'ambiente e la salute dei cittadini dall'inquinamento provocato dall'eccessivo traffico veicolare. Esaminando l'intera Regione Lom-

bardia, oltre all'importanza del nuovo servizio regionale col Canton Ticino è da sottolineare la rilevanza territoriale del servizio diretto Lugano-Malpensa. L'aeroporto lombardo potrà catturare le direttrici ferroviarie provenienti dal Sempione e dal Gottardo; il 31 gennaio 2017 il Presidente Roberto Maroni alla caduta dell'ultimo diaframma del tunnel ha dichiarato «quando la Arcisate-Stabio entrerà in funzione, il nostro territorio diventerà un vero hub, un punto di riferimento per il trasporto aereo per tutta l'Europa centrale».

Como non avrà un beneficio immediato dal servizio diretto Lugano-Malpensa perché continuerà ad utilizzare il funzionale collegamento ferroviario all'aeroporto con interscambio a Saronno; poiché però l'inquinamento dovuto al traffico non si ferma dove viene prodotto ma si sposta a lunga distanza, il collegamento ferroviario diretto con l'aeroporto potrà togliere traffico alla tratta autostradale Lugano-Como-Malpensa, nella quale si formano lunghe code in galleria nocive all'ambiente.

Con l'aiuto del Canton Ticino, che crede fermamente nel trasporto ferroviario, nella Regione Lombardia non sarà più una visione utopistica degli studiosi di trasporti il riuscire a spostare persone dalla strada alla ferrovia, ma potrà diventare una realtà.