



[www.aecitalia.org](http://www.aecitalia.org)

MEMBER OF:



SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA  
[aec.lombardia.italia@gmail.com](mailto:aec.lombardia.italia@gmail.com)

**INFORMATIVA DELL'AEC - ASSOCIATION EUROPÉENNE DES CHEMINOTS \* SEZIONE LOMBARDIA**

**14 DICEMBRE 2020**

A TUTTI I SOCI/SIMPATIZZANTI DI **AEC LOMBARDIA**  
e, p.c., a tutti i Membri del Consiglio Nazionale di **AEC ITALIA**

**SEGNALAZIONI ATTIVITÀ, AVVENIMENTI ed ALTRO**

Valutare il contributo che il turismo ferroviario potrà dare nell'attuazione del **Green Deal Europeo** è quanto si propone il webinar CIFI del 18 dicembre alle ore 15:00. Modalità di partecipazione nell'allegato programma, che vede la partecipazione di autorevoli esperti del settore.

Il Consiglio Regionale dell'AEC Lombardia, riunitosi il 9 u.s. ha - tra l'altro - deciso di sostenere e patrocinare la **proposta di elettrificazione della linea ferroviaria Como-Lecco**. Maggiori dettagli nel secondo allegato alla presente, riportante un articolo che il Consigliere Massimo Ferrari ha scritto per il settimanale Mobility Press Magazine. Chi fosse interessato ad avere ulteriori documentazioni sul tema, può richiederle a [aec.lombardia.italia@gmail.com](mailto:aec.lombardia.italia@gmail.com)

Colgo l'occasione per augurare a tutti un Santo Natale ed un Felice Nuovo Anno.

**Mario Pietrangeli**  
*Segretario Regionale AEC Lombardia*

LA DIFFUSIONE DELLA PRESENTE **INFORMATIVA** È AUTORIZZATA ED AUSPICATA.  
RINGRAZIO COLORO CHE CONTINUANO A SEGNALARE EVENTI E ATTIVITÀ  
D'INTERESSE.

*Per non ricevere più queste informative è sufficiente rispondere alla mail di diffusione con un semplice "NO".*



www.aecitalia.org

MEMBER OF:



SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA

[aec.lombardia.italia@gmail.com](mailto:aec.lombardia.italia@gmail.com)

## ALLEGATO 1 (pag 1 di 1)

### Le ferrovie turistiche

Venerdì 18 dicembre 2020

La legge 128/2017 ha istituito le ferrovie turistiche per salvaguardare e valorizzare le tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico comprendendovi i tracciati, le stazioni con relative opere d'arte e pertinenze, i mezzi rotabili storici e turistici abilitati a percorrere nonché la disciplina e l'utilizzo dei ferrocicli. Con la suddetta legge, e la modifica introdotta con la successiva legge 11 luglio 2019, n. 71, si è concretizzata la possibilità di sviluppare il turismo ferroviario con positive ricadute economiche a vantaggio dei territori attraversati salvaguardando allo stesso tempo il valore storico e culturale delle infrastrutture ferroviarie dismesse. Obiettivo della conferenza è fare il punto sullo stato dell'arte e valutare il contributo che il turismo ferroviario potrà dare nell'attuazione del Green Deal Europeo.



Il treno dei Templi in arrivo alla fermata Tempio di Vulcano sulla ferrovia turistica Agigliento B - Porto Empedocle, 2017, Fondazione FS

### Programma

- 15:00 Introduzione e saluti**  
**Carmela Maria Mangione** - *Presidente della Sezione CIFI di Cagliari*  
**Filippo Palazzo** - *Presidente della Sezione CIFI di Palermo*
- 15:10 Apertura dei lavori**  
**Claudio Cottani** - *Presidente RFI SpA*
- 15:20 Panorama europeo ed italiano del turismo ferroviario**  
**Alberto Sgarbi** - *Presidente della Federazione Italiana delle Ferrovie Turistiche e Museali*
- 15:40 L'infrastruttura ferroviaria turistica nazionale**  
**Michele Martinelli** - *Direzione Territoriale Produzione Palermo, Responsabile Ingegneria - RFI SpA*
- 16:00 La funzione sociale delle ferrovie turistiche**  
**Rossina Mura** - *Deputato, presentatrice della Legge 128/2017*
- 16:20 Leggi, norme attuative e regolamenti**  
**Edoardo Franchi** - *Segretario del Gruppo Romano Amici della Ferrovia*
- 16:40 Il restauro dei rotabili d'epoca**  
**Claudio Colvelli** - *Responsabile del Servizio Materiale e Trazione della Fondazione FS Italiana*
- 17:00 Le prospettive di utilizzo degli immobili sulle ferrovie turistiche**  
**Ilaria Maggiorotti** - *Responsabile Asset Immobiliari RFI SpA*
- 17:20 Il turismo ferroviario in aree naturali protette**  
**Gianfranco Damiani** - *Relatore della norma UNI 11685/2017 riguardante i ferrocicli*
- 17:40 Domande & Risposte**
- 18:00 Conclusione**

### Le ferrovie turistiche

La conferenza si terrà on line cliccando direttamente il link riportato sulla e-mail di ricevimento del presente invito, oppure registrandosi al seguente link:

<https://attendee.gotowebinar.com/register/338248670653892876>

La partecipazione all'evento consente il rilascio di N°2 CFP agli ingegneri iscritti all'ordine che ne faranno richiesta.

Il riconoscimento dei CFP è:

- gratuito per i Soci CIFI e i dipendenti dei Soci Collettivi;
- 10 € (IVA inclusa) per i partecipanti non rientranti nelle categorie del punto precedente.

La quota può essere versata tramite:

- carta di credito nella sezione pagamenti online del sito [www.shop.cifi.it](http://www.shop.cifi.it);
- bonifico intestato al CIFI:  
IBAN IT290200805203000101180047

La partecipazione è GRATUITA per quanti non sono interessati al rilascio dei CFP.

In copertina: Da Porto Marina ha inizio il Circolo Ambientale che, con i binari come spine dorsali, porta nel cuore della Gallina, sullo sfondo il Parco dell'Arcipelago di La Maddalena.

[cificagliari@cifi.it](mailto:cificagliari@cifi.it)

[cifipalermo@cifi.it](mailto:cifipalermo@cifi.it)

CIFI Palermo è su Facebook



Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani

Sezione di Palermo - Sezione di Cagliari

Invito a partecipare alla conferenza

### Le ferrovie turistiche



Venerdì 18 dicembre 2020 - ore 15



[www.aecitalia.org](http://www.aecitalia.org)

MEMBER OF:



SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA

[aec.lombardia.italia@gmail.com](mailto:aec.lombardia.italia@gmail.com)

## ALLEGATO 2 (pag 1 di 2)



numero 270- 10 Dicembre 2020

### Reportage

#### Elettrificare la Como - Lecco: sarebbero soldi spesi bene

Mentre continuano a restare nel vago gli investimenti sulle infrastrutture che il Recovery Fund potrebbe contribuire a sbloccare o accelerare, facciamo un altro esempio - dopo quello della Sardegna - di come un intervento ancor più modesto potrebbe incidere molto positivamente sulle abitudini di spostamento di molti connazionali,

Stavolta restiamo in Lombardia, anzi, nelle province settentrionali prossime al confine svizzero.

Dunque in un'area ancora ricca, nonostante la crisi, e a vocazione internazionale.

Dove, però, mentre gli spostamenti da e per Milano sono storicamente abbastanza efficienti (anche se il tema del quadruplicamento veloce della tratta tra Como e Monza prima o poi dovrà pur essere affrontato), molto più precarie sono le condizioni di chi deve spostarsi lungo la direttrice subalpina tra Bergamo, Lecco, Como e Varese, dove la viabilità ordinaria è lenta, pericolosa e congestionata. Per questo la Regione Lombardia, ormai da quarant'anni, insiste per la realizzazione di un'autostrada Pedemontana, che, in questo lunghissimo lasso di tempo, è stata - ma solo in parte - realizzata, a dispetto delle remore di natura ambientale facilmente intuibili in un contesto fortemente antropizzato e già abbastanza stravolto da colate di cemento ed asfalto.

Le alternative ferroviarie, che pure esistono, nemmeno sono state prese in considerazione. La direttrice Como - Bergamo potrebbe fruire dei binari già esistenti ed elettrificati via Sereno - Carnate - Paderno, pur con la strozzatura dello storico e spettacolare ponte in ferro sull'Adda, rimasto a lungo chiuso per problemi di sicurezza e che tuttora impone forti rallentamenti. Più a nord la linea Como -Lecco è pure in eser-

cizio, ma a binario unico e trazione diesel con un orario pensato quasi esclusivamente per l'utenza studentesca, come del resto molte altre ferrovie locali italiane.

Ebbene, in vista delle Olimpiadi Invernali che nel 2026 si terranno in Valtellina, era stata avanzata la proposta di elettrificare questa tratta, in modo da consentire il passaggio di treni diretti dalla Svizzera verso Sondrio e Tirano.

Ma questo intervento è stato stralciato dalle opere previste. La Regione accusa il Governo, che pure ha stanziato quasi mezzo miliardo di euro per opere connesse alle Olimpiadi, di aver voluto "punire" un'amministrazione di diverso colore politico, ma, al tempo stesso, Palazzo Lombardia sembra sensibile solo ai progetti stradali che, evidentemente, ritiene più importanti per i propri elettori.

Ovvero, le solite beghe politiche di cui faremmo volentieri a meno.

L'investimento complessivo è stimabile in circa 80 milioni di euro, non certo una somma enorme, ma che forse non si giustifica per il breve lasso di tempo delle Olimpiadi invernali.

Occorre considerare, però, che il bacino di utenza dei 21 comuni direttamente toccati o limitrofi alla linea assomma a circa 250 mila persone, non poche delle quali trovano lavoro oltre confine, nel Canton Ticino.

E che attualmente, in assenza di valide alternative, viaggiano quasi esclusivamente in auto, nonostante le strade impongano tempi lunghi e notevole stress, viste le condizioni del traffico.

Con treni diretti da Lecco o Erba e Cantù verso Chiasso, Mendrisio, Lugano e Bellinzona, senza perdite di tempo per cambiare a Como, si potrebbe proporre un servizio comodo e competitivo in termini di tempo rispetto all'auto.



www.aecitalia.org

MEMBER OF:



SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA

[aec.lombardia.italia@gmail.com](mailto:aec.lombardia.italia@gmail.com)

## ALLEGATO 2 (pag 2 di 2)

numero 270 - 10 Dicembre 2020



Un'ulteriore opportunità sarebbe offerta da corse dirette Lecco – Como - Varese, attraverso il Canton Ticino, grazie alla linea transfrontaliera di Mendrisio, già aperta tre anni addietro.

Nei fine settimana si potrebbe incentivare l'utilizzo escursionistico della linea che tocca il lago di Lugano e i due rami del lago di Como, oltre a laghi minori come quelli di Pusiano e di Annone, ed il Parco Regionale della Valle del Lambro.

Insomma, la Pedemontana ferroviaria sarebbe una realtà nel giro di pochi anni, a costi enormemente inferiori rispetto alla omonima Pedemontana autostradale e con un impatto ambientale decisamente più sostenibile.

Anzi, migliorativo rispetto ad ora, vista che la linea già esiste e la trazione elettrica è preferibile a quella termica.

Il tutto sarebbe anche fattibile da subito utilizzando treni diesel – oppure con trazione ad

idrogeno che sembra catalizzare l'interezze di molti – ma, visto che le ferrovie ticinesi sono già a trazione elettrica, la stesura della catenaria tra Como Albate e Lecco (37 km) appare come la soluzione più logica.

Investire (somme molto ragionevoli) su ferrovie secondarie potrebbe essere uno spreco? No di certo, sempreché il servizio venga impostato con criteri di efficienza ed in funzione delle esigenze di mobilità potenzialmente già presenti sul territorio.

Tanto per restare in Lombardia, grazie ad

un cadenzamento esteso all'intera giornata, all'incremento dell'offerta ed a corrispondenze sistematiche, il traffico sulla Milano- Monza- Molteno (località in cui confluisce sulla Como Lecco) è cresciuto del 50 per cento, fino a 15 mila passeggeri quotidiani.

Sulla Pavia – Codogno del 22 per cento. Sulla Mendrisio – Varese, in poco più di due anni prima del Covid, si era già arrivati a quasi 5 mila passeggeri al giorno.

Potenziare linee afferenti al confine elvetico assume particolare rilievo nel momento in cui – completati i trafori di base del Gottardo e del Ceneri (quest'ultima galleria entrerà a pieno in servizio nel corrente mese di dicembre) – il Canton Ticino si sta dotando di un sistema su ferro in guisa di metropolitana impernata su Lugano ed allargata fino a Bellinzona, Locarno e Chiasso.

Perchè allora non estenderne i benefici verso Varese da un lato, Como, Cantù, Erba e Lecco dall'altro?

Le strategie tese a scoraggiare gli spostamenti internazionali hanno un senso in questi tempi di emergenza sanitaria, ma tra qualche mese – sperabilmente – la pandemia sarà archivia-

ta e si dovrà tornare a ragionare in termini di mobilità transfrontaliera.

Ambientalmente sostenibile, però.

Massimo Ferrari

Presidente Assoutenti/Utp

### Proposta di potenziamento del servizio

#### RE80 Locarno-Como-Erba

Automobile: Como - Erba: 24/50 min

Automobile: Como - Cantù: 16/35 min



Tempi di percorrenza stimata: Como - Cantù: 14 min, Como - Erba: 28min